



Thomas Otto Achelis +

HGbII

Hanfische
Geschichtsblätter

HERAUSGEGEBEN

vom

Hanfischen Geschichtsverein

63. Jahrgang 1938



1939

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHF. / WEIMAR

OS/QA 62865

Wissenschaftlicher Ausschuß

Professor Dr. H. Entholt, Bremen

Archivdirektor Professor Dr. H. Reincke, Hamburg

Professor Dr. Fr. Rörig, Berlin

Zuschriften und Sendungen sind zu richten, soweit sie sich auf Aufsätze und Mitteilungen beziehen, an Herrn Professor Dr. Rörig, Berlin-Zehlendorf, Hohenzollernstraße 12, soweit sie sich auf Besprechungen und Hansische Umschau beziehen, an Herrn Archivdirektor Professor Dr. Reincke, Archiv der Hansestadt Hamburg.

Die Manuskripte sind in gut leserlicher Schrift, möglichst in Maschinschrift, einzuliefern. Zur Vermeidung unnötiger Verteuerung der Druckkosten ist der Verein gezwungen, die Kosten für Korrekturänderungen, die einen Zeitaufwand von mehr als zwei Stunden für den Bogen erfordern, dem Verfasser zu berechnen.

Von Aufsätzen, Mitteilungen und selbständigen größeren Buchbesprechungen erhalten die Verfasser 20 Sonderabdrucke unentgeltlich. Weitere Sonderabdrucke, die rechtzeitig bestellt werden müssen, werden gegen Erstattung der Unkosten geliefert.

Anmeldungen zum Eintritt in den Hansischen Geschichtsverein sind an Professor Dr. H. Entholt, Bremen, Sielwall 54, zu richten.

Die im Verlage des Hansischen Geschichtsvereins erschienenen Veröffentlichungen können vom Verlag Hermann Böhlau Nachfolger, Weimar, bezogen werden.

Die Geschäftsführung des Vereins hat vom 1. Januar 1935 an Professor Dr. Hermann Entholt übernommen. Es wird gebeten, Zuschriften, die den Verein und seine Geschäftsführung (ausgenommen die Hansischen Geschichtsblätter) betreffen, an den Genannten unter der Anschrift Bremen, Sielwall 54, oder Archiv der Hansestadt Bremen zu senden.

In Kassenangelegenheiten wende man sich an Archivdirektor Dr. Fink, Archiv der Hansestadt Lübeck.

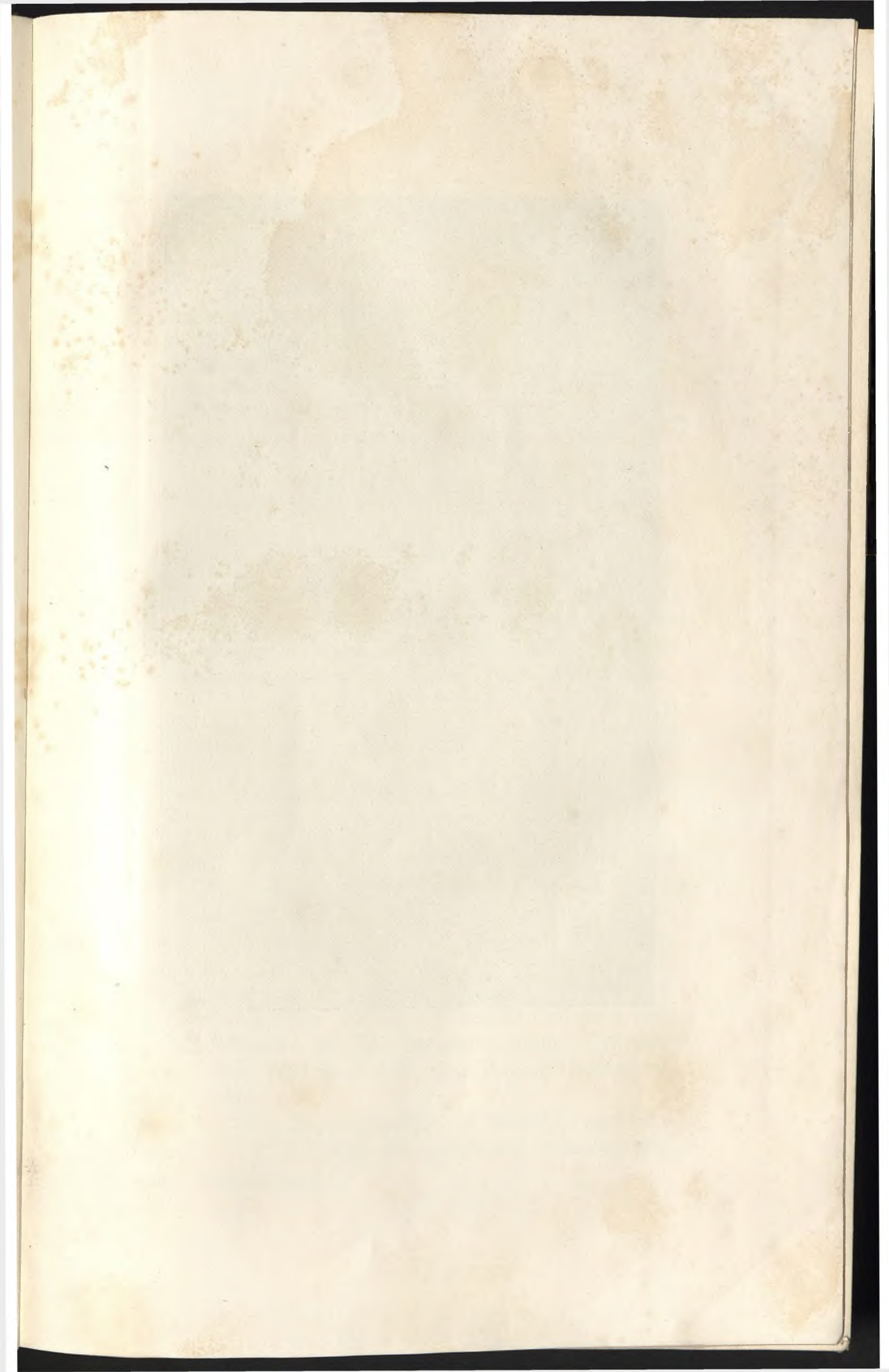
Der Mitgliedsbeitrag beträgt zur Zeit für Vereine und Institute mindestens 10 Mark, für Personen mindestens 6 Mark jährlich.

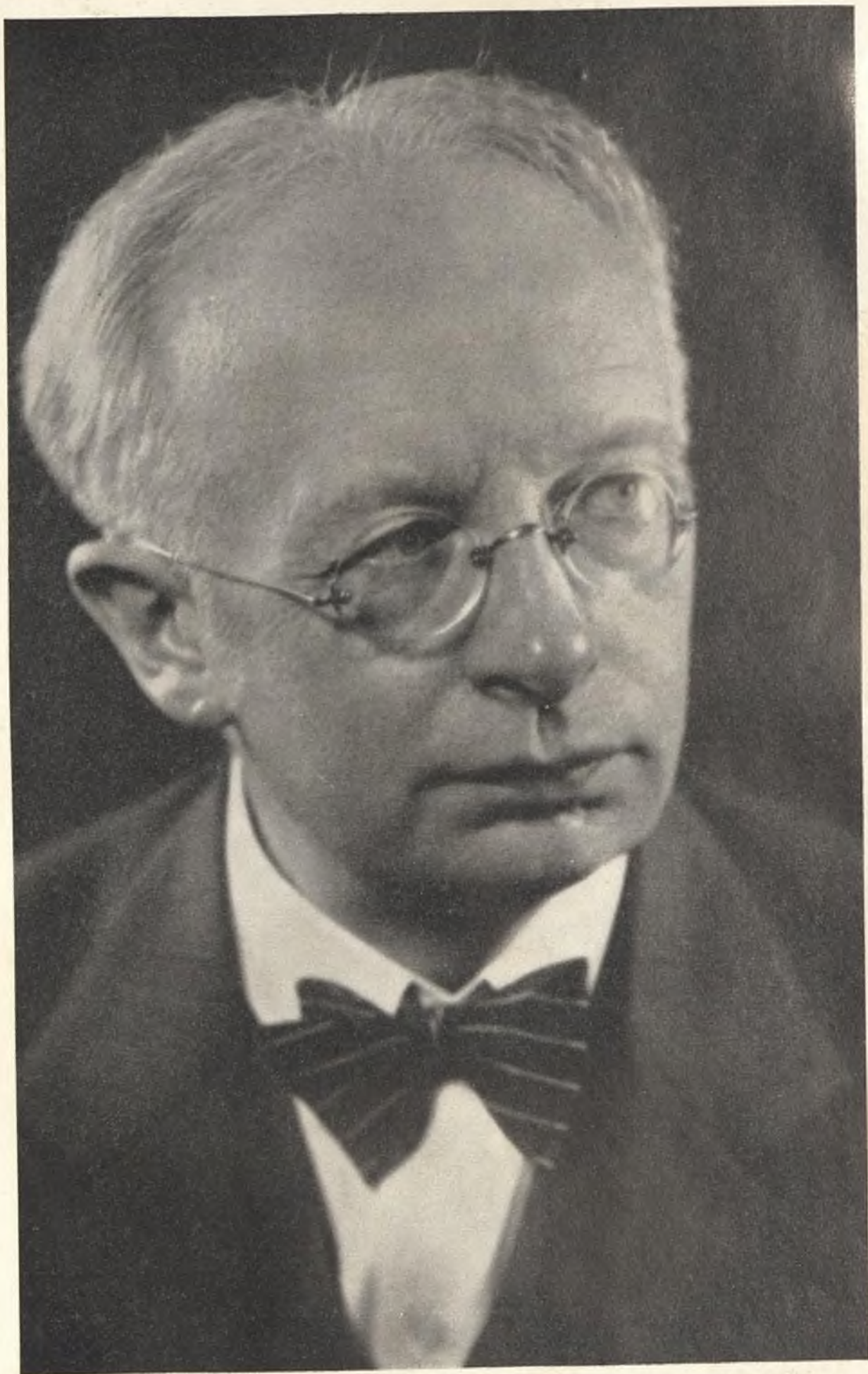
Inhalt

	Seite
Nachruf auf Walther Vogel (1880—1938) Von Fritz Rörig	1
I. Die Entstehung und erste Entwicklung des schwedischen Bergbaus. Von Sven Tunberg (Stockholm)	11
II. Die Stadt Hildesheim als Mitglied der Hanse. Von J. H. Gebauer (Hildesheim)	27
III. Fernhändlerschicht und Handwerkerklasse in Braunschweig bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. Von Werner Spieß (Braunschweig) .	49
IV. Die Familie Bemmer (Bemer) aus Billmerich bei Unna. 2. Teil. Von Felix Boehmer † (Stargard i. Pommern)	86
V. Thomas Fredenhagen (1627—1709), ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit. Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	125
VI. Mitteilungen	
1. Die Ablösung von Erbzins nach hamburgischem Recht. Von Heinrich Reincke (Hamburg)	160
2. Die ältesten Formen des hamburgischen Schiffsrechts. Von Heinrich Reincke (Hamburg)	166
3. Hafnarfjördur. Ein Beitrag zur Geschichte des Islandhandels. Von Sigurd Skúlason. Aus dem Isländischen übersetzt und eingeleitet von Hildegard Bonde (Hamburg)	170
4. Antwerpener Handelsunternehmungen „auf Ostland“. Von Wilhelm Koppe	226
VII. Besprechungen	
1. Arthur Wegner, Geschichte des Völkerrechts, Handbuch des Völkerrechts Bd. I Abt. 3. Von George A. Löning (Greifswald)	237
2. Hans Planitz, Das deutsche Grundpfandrecht. Von Dieter Pleimes (Berlin)	239

Inhalt

	Seite
3. Hans Tägert, Familienerbe in Friesland. Von Dieter Pleimes (Berlin)	241
4. George A. Löning, Das Münzrecht im Erzbistum Bremen. Von Helmuth Thomsen (Hamburg) . . .	243
5. Erich Köhler, Einzelhandel im Mittelalter. Von C. Nordmann (Athen)	247
6. Hans Mortensen und Gertrud Mortensen, Die Besiedlung des nordöstlichen Ostpreußens bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts. Von Gerhard Czybulka (Berlin)	251
7. Hans-Gerd von Rundstedt, Die Hanse und der Deutsche Orden in Preußen bis zur Schlacht bei Tannenberg. Von Edward Carstenn (Elbing)	255
8. Albert Brackmann, Magdeburg als Hauptstadt des deutschen Ostens im frühen Mittelalter. Von Otto Held (Schönebeck)	260
9. Johannes Heinrich Gebauer, Ausgewählte Aufsätze zur Hildesheimer Geschichte. Von Friedrich Prüser (Bremen)	261
10. Hermann Entholt und Ludwig Beutin, Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte, Heft 1, Bremen und Nordeuropa. Von Hermann Wätjen (Münster i. W.)	264
11. Hermann Rothert, Geschichte der Stadt Osnabrück im Mittelalter, Erster Teil. Von A. von Brandt (Lübeck)	266
12. Georg Friederici, Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer, Band II und III. Von Hermann Wätjen (Münster i. W.) .	268
13. Acts of Court of the Mercers' Company, 1453—1527. Von Richard Drögereit (Hannover)	270
14. Jahresberichte für deutsche Geschichte, 9./10. Von L. Beutin (Bremen)	272
VIII. Hansische Umschau (Herbst 1937 bis Herbst 1938). In Verbindung mit L. Beutin, A. von Brandt, R. Drögereit, W. Koppe, W. Reese, R. Seeberg-Elverfeldt, O. Vehse, H. van Werveke herausgegeben von Hermann Entholt	275
IX. Jahresbericht 1937/38	339





Walther Vogel (1880—1938)

Worte des Gedächtnisses, gesprochen auf der
Tagung des Hansischen Geschichtsvereins
zu Hildesheim am 7. Juni 1938

von

Fritz Rörig

Der Ehrenpflicht, jener Männer in feierlicher Form zu gedenken, die sich um hansische Geschichtsforschung verdient gemacht haben, hat Walther Vogel zweimal genügt: Das erste Mal — 1929 — galten seine Gedächtnisworte Dietrich Schäfer, das andere Mal — 1930 — Rudolf Höpke. Das erste Mal dem überragenden Führer und dem eigenen Lehrer, das andere Mal dem Studiengenossen und Freunde. Heute heißt es seiner selbst gedenken, der am 22. Mai im 58. Lebensjahre von uns ging. Niederdrückend kommt zum Bewußtsein, wie sehr der Tod die Reihen der Schüler Dietrich Schäfers bereits gelichtet hat. Vieren von ihnen hat Dietrich Schäfer selbst im ersten Jahre des großen Krieges den Nachruf geschrieben; unter ihnen Bernhard Hagedorn, in dem wir Älteren den kommenden kraftvollsten Führer hansischer Geschichtsforschung mit stillschweigender Selbstverständlichkeit achteten. Jetzt sind noch nicht zehn Jahre verflossen, seit sich der Grabhügel über Dietrich Schäfer wölbte, und bereits sind zwei weitere seiner Schüler, die ihm im akademischen Lehramt gefolgt waren, nicht mehr unter uns: Rudolf Höpke und Walther Vogel.

Aus der Welt Dietrich Schäfers ist Walther Vogel hergekommen, und ihr ist er treu geblieben, mochte auch

sein auf innerer Ausgeglichenheit beruhendes Wesen, seine künstlerisch-philosophischen Neigungen, seine aus dem Zwang eines gütigen Charakters heraus ausgleichende Art ihn als einen anderen erscheinen lassen. In seinen Gedächtnisworten auf seinen herzlich verehrten Lehrer läßt sich unschwer erkennen, worin er selbst sich anders fühlte als Dietrich Schäfer, dessen wissenschaftliches Werk und nationales Ethos auch für sein Leben die immer gleichbleibenden Richtungspunkte abgaben. Ihnen hat er gedient mit der gleichen Hingabe, die er an seinem Lehrer verehrte, mit einem unermüdlichen Fleiß, mit dem allein er seinem seit längeren Jahren nicht mehr voll widerstandsfähigen Körper die Fülle der Leistung abringen konnte. —

Wer den stattlichen Band der Heidelberger Abhandlungen des Jahres 1906 „Die Normannen und das Fränkische Reich“ zur Hand nimmt, wird kaum vermuten, daß es sich um eine Dissertation handelt. Das Vorwort dieses Buches beginnt mit den Worten: „Die vorliegende Arbeit schildert die gesamten Wikingerzüge nach dem Fränkischen Reich vom Ende des achten bis zum Anfang des zehnten Jahrhunderts.“ Gleich der erste Satz seines ersten Buches ist charakteristisch für den Mann, der ihn schrieb: es geht ihm um die lebensnahe Anschaulichmachung eines wesentlichen Vorgangs, den er in seiner Ganzheit für einen weitgespannten Raum sachlich und ohne viel Aufhebens davon zu machen erfaßt. So einheitlich, ohne Brüche und Risse, sein eigenes Leben war, so organisch fügt sich in seinem wissenschaftlichen Werk ein Glied an das andere. In seiner Dissertation sind bereits die Ansätze zu den Früchten vorhanden, die auf scheinbar verschiedenen Gebieten ausgereift sind: auf dem Bereich der See- und Handelsgeschichte, der Vor- und Frühgeschichte, der historischen Geographie, der Staatenkunde; alles aber unterbaut mit den Methoden des wirklich geschulten Historikers und gesehen aus der Sicht des berufenen Geschichtsschreibers. Ich habe manches Mal den Eindruck gehabt, als ob man sich dessen Walther Vogel gegenüber nicht immer ausreichend bewußt ge-

wesen ist, daß man in ihm zu sehr den „Staatenkundler“ oder „historischen Geographen“ in einer unzutreffenden Isolierung sah, und seiner gerade dann nicht immer gedachte, wenn man des wirklichen Historikers bedurfte. Wie sehr er das war, bezeugt sein bedeutendstes Werk, das er uns hinterließ: der erste Band der Geschichte der deutschen Seeschiffahrt. Die äußere Anerkennung, die dieses Buch zunächst fand, war die Verleihung des vom Senator Possehl in Lübeck gestifteten Preises; in seinem akademischen Leben war es die glänzende Legitimation für seine 1914 erfolgte Habilitation. Die Jahre, die folgten, Weltkrieg und Zusammenbruch, namentlich Zusammenbruch deutscher Seegelung, haben dem Buche nicht die durchgreifende Wirkung gegeben, auf die es vollen Anspruch hatte. In seinem Vorwort steht der knappe, lebensfrohe und von dem berechtigten Vertrauen auf die eigene Arbeitskraft getragene Satz: „Das ganze Werk gliedert sich in fünf Bücher und wird in drei Bänden erscheinen.“ Der erste Band sollte der einzige bleiben, den er selbst hat herausgeben können. Nur eine Reihe wesentlicher Aufsätze in den Hansischen Geschichtsblättern, in denen Walther Vogel sich die Methode zur anschaulichen Darstellung der Seeschiffahrt des 17. und 18. Jahrhunderts schuf, zeugen bisher von der trotz aller beruflichen und gesundheitlichen Störungen immer wieder aufgenommenen Arbeit an dem großen Werk. Der erste Band ist aber ein in sich abgeschlossenes Werk von bleibender, unersetzlicher Bedeutung. Er behandelt germanisches Altertum und Hansezeit. Germanisches Altertum! Walther Vogel war einer seiner treuesten und lautersten Hüter; er hat die Verbindung von Frühgeschichte und mittelalterlicher Geschichte in vorbildlicher, schwer zu übertreffender Weise vom Anfang seines Schaffens an gepflegt und ist ihr bis zum Tode treu geblieben. Davon zeugt neben andern wesentlichen Untersuchungen sein letzter Vortrag auf unserer Pflingsttagung in Minden: „Wik-Orte und Wikinger. Eine Studie zu den Anfängen des germanischen Städtewesens“, ein Vortrag, der zugleich der letzte Auf-

satz aus seiner Feder in den Hansischen Geschichtsblättern sein sollte. Noch unmittelbar vor seinem Tode, als er wußte, daß er seine Tätigkeit auf das Allernotwendigste werde einschränken müssen, hat er die vorhansische Zeit als das einzige von ihm selbst zu betreuende Gebiet der Hansischen Geschichtsblätter sich vorbehalten.

Und jetzt der zweite Teil der Geschichte der deutschen Seeschiffahrt: „Hansezeit“. Neben seiner vortrefflichen „Kurzen Geschichte der deutschen Hanse“, die im selben Jahr wie das große Buch erschien, also 1915, ist dies das bedeutendste Denkmal seines literarischen Schaffens, das dem Arbeitsgebiet unseres Vereines galt. Walther Vogel hat hier einmal eine Darstellung deutscher Seegeschichte dieser Zeit von dem großen Gesichtspunkte ihrer wechselnden Funktion innerhalb der nord- und westeuropäischen Schiffahrt gegeben. Sodann hat er auch die see- und handelsrechtlichen Fragen, ferner die technischen Probleme von Schiffbau und Nautik in ebenso eindringlicher wie zusammenfassender Weise aufgearbeitet. Endlich aber, und das möchte ich besonders hervorheben, hat er dem deutschen Seemann als dem eigentlichen Träger der Seeschiffahrt ein höchst lebendiges und mit besonderer Wärme geschriebenes Kapitel gewidmet.

Walther Vogel hat aber unserm Verein mit mehr gedient als nur mit seiner hochwertigen, immer von Umsicht und erstaunlicher Beherrschung des einzelnen zeugenden wissenschaftlichen Arbeit: er hat ihm gedient mit dem Einsatz des Besten von ihm: seiner gütigen, vornehmen und klugen Persönlichkeit. Das fühlte man bereits, wenn er in den Jahren seiner Vollkraft auf unseren Tagungen einen Vortrag hielt. Ich darf hier einen Satz aus einem Briefe von Kollegen Wätjen anführen, in dem er des für uns Hansen unersetzlichen Mannes gedachte: Er lautet: „Unvergeßlich wird mir sein Kieler Vortrag (1930): ‚Deutsche Seestrategie in hansischer Zeit‘ bleiben. Da sprach er in voller Frische; da war er mit seinen Handbewegungen und in seiner lebenswürdigen Art zu sprechen der Vogel, den jeder lieb gewinnen mußte, und den wir

alle liebgewonnen haben.“ Die Mitglieder unseres Vorstandes wissen, wie er in unserm Vorstande mitgearbeitet hat; wie gut vorbereitet er die Dinge vertreten und gefördert hat, die ihn besonders angingen, wie ausgleichend er in den Verhandlungen selbst immer wieder eingegriffen hat. Was ihm von unserer Vereinsarbeit persönlich am meisten am Herzen lag, waren die Hansischen Geschichtsblätter. Im November 1926 hat er ihre Schriftleitung in einer für den Verein kritischen Stunde übernommen; ihnen galten seine letzten Sorgen und Pläne. Der letzte von ihm redigierte Band kam unmittelbar vor seinem Tode zur Ausgabe. Was Walther Vogel hier, namentlich im Ausbau der Hansischen Umschau, geleistet hat, stellt eine ungewöhnlich hohe Arbeitsleistung dar, für die ihm der Hansische Geschichtsverein ganz besonderen Dank schuldet. Hier hat er es verstanden, die rechten Kräfte zur Mitarbeit heranzuziehen, wobei es allerdings einmal vorkommen konnte, daß der Übereifer dieses oder jenes Mitarbeiters den geplanten Rahmen zu sprengen drohte. Es entspricht nur dem Wesen Walther Vogels, wenn er es durchaus vermieden hat, die eigene Forschung und Kritik in der von ihm geleiteten Zeitschrift über Gebühr hervortreten zu lassen.

Einzigartig und sein ganz persönliches Werk im Rahmen der wissenschaftlichen Tätigkeit des Vereins war die Planung und Durchführung der Arbeitstagung des Hansischen Geschichtsvereins mit belgischen, niederländischen und deutschen Historikern über Fragen aus dem Gebiet der niederdeutschen und niederländischen Stadtgeschichte im September 1935. Wer die drei Tage der Zusammenarbeit im Quellenhof zu Aachen mitgemacht hat, weiß, was hier in vorbildlicher Weise an wahrhaft fruchtbarer wissenschaftlicher und kulturpolitischer Arbeit geleistet worden ist. Auch hier war Vogels Persönlichkeit ein verbindender und verbindender Faktor besonderer Art, gerade wegen seiner zurückhaltenden Bescheidenheit. Ich höre noch die begeisterten Worte eines älteren niederländischen Gelehrten über ihn, der mit einem kleinen Notizbuch und einem

kleinen Bleistift scheinbar so nebenbei das Ganze geleitet habe.

Wissenschaftliche Arbeit über die Grenzen hinaus in Wort und Schrift ist für Walther Vogel immer Lebensbedürfnis gewesen. Von 1921—1936 war er Vorsitzender des Beirats für Auslandstudien an der Universität Berlin; auch hier hat er unermüdlich und mit glücklicher Hand gearbeitet. Seine letzten Vorträge sind im Ausland gehalten worden: in Riga auf dem baltischen Historikertag, dann in Åbo und in Stockholm. Erinnerung man sich der Aachener Arbeitstagung, so hat er, als sich sein Leben dem Ende zuneigte, noch einmal den weiten hansischen Raum von Aachen bis Riga in seinem persönlichen Wirken zusammenfassen können.

Für seine akademische Lehrtätigkeit trat die hansische Forschung zurück hinter andern Aufgaben. Schon drei Jahre nach seiner Berliner Habilitation wurde er nicht-beamteter a. o. Professor und zugleich Mitdirektor des Seminars für historische Geographie. Das für ihn entscheidende Jahr war 1921: Damals erhielt er ein Ordinariat für Staatenkunde und historische Geographie und das Direktorat über das entsprechende Seminar. Im engen Austausch von Büchern, Karten, Menschen und Gedanken mit dem benachbarten Historischen Seminar, immer in freundnachbarlicher Fühlung mit ihm, hat Walther Vogel hier seine stille aber fruchtbare Arbeit im Rahmen der Berliner Universität geleistet. Wenn aber Krankheit ihn von der Universität fernhielt, dann fanden seine Schüler in seinem Hause auf der Weinmeisterhöhe bei Spandau den treuberatenden Lehrer, wie es fast wunderbar ist, daß er, den sein Körper so manches Mal zur Unterbrechung seiner Lehrtätigkeit zwang, trotzdem seine Schüler so sorgfältig auf die rechte Bahn zu leiten wußte.

Wie ernst es Walther Vogel war, seiner Lehrpflicht für Staatenkunde gerecht zu werden, zeigt seine eindringliche Auseinandersetzung mit Rudolf Kjellén von 1926. Kjellén stand mit seiner glänzend begründeten Auffassung, daß Staaten etwas anderes, realeres seien als bloße Rechts-

institutionen, Vogels eigener Anschauung der Dinge sehr nahe. Das eigene Hauptwerk auf dem Gebiet der Staatenkunde ist: „Das neue Europa“, 1921 erschienen; 1925 bereits in dritter Auflage; ein Band von 440 Seiten. Es ist ein Werk, das seit 1933 glücklicherweise in vielem, was das politische Antlitz Europas angeht, bereits veraltet ist; niemand hat und hätte das dankbarer begrüßt als Walther Vogel selbst. Es wird aber für immer seine große Bedeutung behalten, weil hier von hoher Warte aus dem Versailles-Europa, das heute nicht mehr das neue Europa ist, in der Verfehltheit und Gefährlichkeit seiner auf raffinierter und letzten Endes doch nur plumper Ausnutzung der Macht beruhenden Konstruktion ein bleibendes Mahnmal gesetzt worden ist.

Ende 1924 hat Walther Vogel mir einmal bekannt, daß der Staatenkunde sein Pflichtgefühl, der historischen Geographie aber wirklich seine heiße Liebe gehöre. Wer eine Pflicht so gut ausgefüllt hat, darf so sprechen. Vielleicht war ihm bei der Staatenkunde deshalb nicht ganz wohl, weil ihm Volk mehr bedeutete als Staat. Seine staatenkundlichen Arbeiten sind immer irgendwie vom Volkstum her gesehen und: historisch-geographisch unterbaut. Das gilt auch von dem 1932 erschienenen Buch: „Deutsche Reichsgliederung und Reichsreform“, das in seinem historischen Teil weit mehr beachtet werden sollte, als es geschehen ist.

Die Liebe zur historischen Geographie hatte sich ein ganz großes Ziel gesteckt: das war der „Historische Atlas von Deutschland“. An ihm arbeitete Walther Vogel in enger Verbindung mit Rudolf Kötzschke und einem Stabe tüchtiger Hilfskräfte. Da für Vogel die Siedlungsforschung im Anschluß an Meitzen der eigene Ausgangspunkt war, werden die Probleme der Land- und Stadtsiedlung, weiter auch der Territorialgeschichte in diesem auf sorgfältigster wissenschaftlicher Unterbauung des einzelnen angelegten Atlaswerk vor allem zur Geltung kommen. Es wird eine letzte wehmütige Freude für Vogel gewesen sein, daß er

die Weiterarbeit an diesem seinem liebsten Werke einem bewährten Schüler, Dr. Czybulka, anvertrauen konnte. Einen geradezu überwältigenden Einblick in seine historisch-geographische Arbeit hat uns 1935 seine Arbeit: „Politische Geographie und Geopolitik“ vermittelt, in der nicht weniger als 3000 Arbeiten der Jahre 1909—1934 kritisch verarbeitet sind und eine klare Auseinandersetzung mit der sich wandelnden Wortbedeutung der „Geopolitik“ gegeben ist.

Es ist in der Tat bewundernswert, was Walther Vogel an wissenschaftlicher Leistung, von der ich hier nur das Wesentlichste hervorhob, hinterlassen hat. Und dies alles im Kampf mit einem zarten Körper, unter dem für ihn schließlich aufreibenden „unerhörten Betrieb an einer Großstadt-Universität, der einem“, das sind seine eigenen Worte, „kaum eine Minute zum Verschnaufen läßt; ewig läuft man bedrückt umher wegen nicht erwideter Sendungen oder nicht erfüllbarer Verpflichtungen.“ Durch den Hausbau auf der Weinmeisterhöhe bei Spandau hat er sich hier ein ihn vielleicht für Jahre rettendes Gegengewicht geschaffen. Wenn er der Berliner Unrast entronnen war, lebte er in dieser stillen naturnahen Siedlung ein ruhiges Leben, geschützt vor mancher Widerwärtigkeit durch die klug sorgende Hand seiner treuen Lebensgefährtin Margarete Vogel, geborene Reichardt, in der Freude über das Heranwachsen seiner Kinder.

Es ist für Walther Vogel bitter gewesen, am 9. April dieses Jahres, als sein Sohn konfirmiert wurde, dem eigenen Hause fern sein zu müssen, in Dresden, wo er Genesung suchte. Wer aber an diesem Tage in seinem Hause war, dessen Blick wurde unwillkürlich immer wieder von einigen anspruchslosen Landschaftsbildern angezogen, die er selbst in jungen Jahren in seiner sächsischen Heimat gemalt hatte. Hier fühlte man eine wesentliche Lebensäußerung des jungen Vogel: sein künstlerisch-naturnah eingestelltes Auge. Naturnah war sein ganzes Wesen. Das Mittelgebirge entsprach seinem auf Harmonie abgestimmten Wesen mehr als die Wildheit des Hoch-

gebirges. Für ihn war wirkliches Erleben auch der Dichtung ein inneres Bedürfnis: in seinem nahen Verhältnis zu Paul Ernst und seinem Werk hat es seinen bedeutenden Ausdruck gefunden.

Noch an einen Zug seines Wesens muß ich gerade in dieser Stunde des Gedenkens erinnern: seinen feinen Humor, seine unbefangene Heiterkeit. Wer von uns Älteren an jene fast sagenhaften Pfingsttagungen vor dem Kriege zurückdenkt, etwa an die Wismarer von 1912, der weiß, wie sehr sich Walther Vogel mit seinen Freunden wahrhaft zu freuen wußte. Aber auch später, ich denke z. B. an die unvergeßliche Fahrt nach Oslo und Bergen, hat er in der Erinnerung von manchem unter uns unmittelbar Zeugnisse auch dieses seines Wesenszuges hinterlassen. Noch im letzten Jahre plauderte er mit wohlwollendem Humor von den Erlebnissen bei seiner Wanderung mit der Sammelbüchse für die Winterhilfe in den Häusern seiner Siedlung.

Endlich noch: die Treue zu seinem eigenen Sein, zu dem, was er erlebt hatte, und zu denen, die ihm nahestanden. Hier ein kleiner, aber so sprechender Zug. An Walther Vogels Uhrkette fiel immer eine eigentümliche Berlocke auf. Der Kundige wußte: es war eine Nachbildung jenes merkwürdigen Donaufahrzeugs, der „Ulmer Schachtel“. Er trug sie zum Andenken an Eduard Hahn, und an jene zwei Fahrten von Ulm nach Wien, die er mit Hahn und seinem Kreise hatte unternehmen können. Treue und Anerkennung hat er, um nur eins zu nennen, auch seiner langjährigen Helferin an seinem Seminar, Fräulein Reinold, erwiesen.

In seinem Werk „Das neue Europa“ hat er den Satz geschrieben: „Was ist Religion anderes, als ein gewissenhaftes Handeln aus dem Volkstum, darin sich das Göttliche symbolisiert.“ Dieser Satz führt uns an die Grenze dessen, was Worte an einem Menschen berühren dürfen, und wo das ehrfürchtige Schweigen beginnt. Dasselbe Werk hat er aber abgeschlossen mit einer Strophe von Wilhelm Raabe, die der Rektor der Berliner Universität

als Vertreter der philosophischen Fakultät an dem Sarge
unseres Freundes sprach:

„Das Ewige ist stille,
Laut die Vergänglichkeit.
Schweigend geht Gottes Wille
Über den Erdenstreit.“

I. Die Entstehung und erste Entwicklung des schwedischen Bergbaues

Von
Sven Tunberg

Der schwedische Bergbau hat bekanntlich in Schwedens Geschichte eine außerordentliche Rolle gespielt. Seine Bedeutung in Schwedens jetzigem aktuellen Leben ist dementsprechend. Mit größtem Eifer und Interesse hat sich denn auch ganz natürlicherweise die schwedische Forschung mit den Problemen aus der Entwicklungsgeschichte des Bergbaues beschäftigt. Und diese Forschung hat sich, wie das oft geschieht, mit vielleicht besonderer Vorliebe auf die allerersten Stadien des Bergbaues, seine Entstehung und früheste Entwicklung eingestellt.

Die sich in dieser letzteren Hinsicht stellenden Fragen sind höchst weitzielend. Sie bewegen sich hauptsächlich in zwei Richtungen. Die eine berücksichtigt den Zeitpunkt für das erste Auftreten des Bergbaues in Schweden, die andere Richtung die Einflüsse vom Auslande, d. h. Deutschland, die sich hierbei stärker geltend machten. Wir wollen in der Folge jeder der beiden Problemgruppen unsere Aufmerksamkeit widmen.

Die ältere schwedische Forschung hat mit patriotischem Stolz bezeugt, wie Schwedens Bergbau tausendjährige Ahnen besitze und an vornehmen Traditionen fast alle anderen europäischen Länder übertreffe. Die rationalistische Kritik der Aufklärungszeit führte in dieser Beziehung zu bescheideneren Ansprüchen. Man wurde ge-

¹⁾ Für die Belegstellen wird im allgemeinen auf die Arbeit von T. Söderberg, *Det svenska bergsbrukets uppkomst. Historisk Tidskrift* 1936 verwiesen.

neigter, die Zeugnisse der unmittelbaren Quellen zu beachten, die auf das Vorkommen des schwedischen Bergbaues erst um die Mitte des Mittelalters hindeuten. Die moderne historische Diskussion hat hieran im allgemeinen unmittelbar angeknüpft. Doch hat es nicht am Rückwärts-tasten hin zu der früheren Anschauung gefehlt, wobei besonderes Gewicht gelegt worden ist auf die etwas mystische Bezeichnung „Järnbäraland“ für einen Teil von Schweden, die uns in gewissen altertümlichen Quellen begegnet.

Lassen Sie uns zunächst bei dem Wort „Järnbäraland“ stehenbleiben. Was bedeutet dieser Name?

Der Name „Järnbäraland“ findet sich fast ausschließlich in der norwegisch-isländischen Sagenliteratur. Die vorhandenen Belege beziehen sich auf das 11. und 12. Jahrhundert. Kein Zweifel kann darüber herrschen, daß der Name einen größeren oder kleineren Teil des jetzigen Dalarna bezeichnen will. Etymologisch ist „Järnbäraland“ mit aller Sicherheit als „järnbärarnas land“, „Land der Eisenträger“ zu erklären. Da im allgemeinen die Bewohner eines Gebiets ihren Namen von ihren Nachbarn erhalten, muß es also in der Dämmerzeit unserer Geschichte einen Zeitpunkt gegeben haben, wo die Dalmänner, die Dalekarlier, von ihren Nachbarn als „järnbärare“ bezeichnet werden konnten. Dieser Umstand kann indessen nur darauf beruht haben, daß in Dalarna Eisen in größerem Umfang als in anderen Gegenden produziert worden ist und die vornehmste Exportware dieses Gebiets geworden ist. Zu der Eigenschaft als „bärare“, „Träger“, „forslare“, „Förderer“ von Eisen und Eisenerzeugnissen sind die Dalekarlier in den umliegenden Provinzen erschienen und die Beschäftigung mit „järnet“, mit dem Eisen, ist als ihr besonderes Kennzeichen angesehen worden.

Wenn es nun gilt die Örtlichkeit des „Järnbäralands“, des Landes der Eisenträger, näher zu bestimmen, richten sich unsere Blicke natürlich zuerst auf die Teile der großen Landschaft Dalarna mit ihren Grenzgebieten, die später, wie festgestellt, eine bedeutende Eisenproduktion ent-

wickelt haben. Das südöstliche Dalarna — der Kern in dem schwedischen Bergslagen — und Gästrikland scheinen ohne weiteres Anspruch darauf machen zu können, das „Järnbäraland“, das „Eisenträgerland“, der Sagen zu sein. Aber hierbei begegnet uns eine eigenartige Schwierigkeit. Hat „Järnbäraland“ die vorausgesetzte geographische Orientierung gehabt, so muß sein Name vor allem in den Ostseeegenden geprägt und bekanntgemacht worden sein. Aber nun kennen wir diesen Namen nur von Westen her, besonders von Norwegen. Außerdem ist zu bemerken, daß der Name ganz unbekannt in Schweden selbst ist. Man kann da schwerlich für wahrscheinlich halten, daß mit „Järnbäraland“ ganz zentrale Teile des früheren Schwedens gemeint sind.

An das Problem muß ersichtlich von einer anderen Seite herangegangen werden. Die Bezeichnung „Järnbäraland“ tritt in der norwegischen Literatur während des Endes des 12. Jahrhunderts auf, um späterhin bald zu verschwinden. Da der Name einen gegen Norwegen angrenzenden Teil Schwedens betrifft, und da er Schweden selbst völlig fremd zu sein scheint, muß er also aller Wahrscheinlichkeit nach in Norwegen gebildet sein. Die Ursache dafür, daß der Name auch in Norwegen bald außer Gebrauch gekommen ist, kann kaum eine andere gewesen sein als die, daß die Norweger allgemein allmählich näher bekannt wurden mit Schwedens geographischer Einteilung und den schwedischen Landschaftsbezeichnungen, die wirklich angewandt und unbestritten anerkannt wurden. Unter diesen Umständen werden wir indessen veranlaßt, besonderes Gewicht zu legen auf die spezielle Lokalisierung der Sagen bezüglich des „Järnbäraland“. Da findet sich, daß „Järnbäraland“ gemäß den Quellenangaben am ehesten nach dem mittleren und westlichen Dalarna verlegt werden muß. Der Name ist also den unmittelbar an Norwegen stoßenden und mit ihm in direkter Verbindung stehenden Gegenden Schwedens zuerkannt worden.

„Järnbäraland“ ist also während der ältesten Zeit die

Bezeichnung der Norweger für die nächst angrenzenden Teile der Schwedischen Landschaft Dalarna gewesen. Wie ist dieser Name aufgekommen? Zweifellos dadurch, daß in diesen Landesteilen die Eisenherstellung vorgekommen ist und sich durch „järnbärare“, „Eisenträger“, bei den norwegischen Nachbarn bekannt und geschätzt gemacht hat. Lokalhistorische Untersuchungen vermögen in dieser Beziehung die nötige Unterbauung zu geben. Es ist ganz offenbar, daß die Schweden im mittleren und westlichen Dalarna von alters her Vorläufer auf dem Gebiet der Eisenindustrie gewesen sind und daß sie einen Hauptteil ihrer Wirtschaft in westlicher Richtung, gegen Norwegen, orientiert haben. Nichts ist deshalb natürlicher, als daß die „eisenträgenden“ Schweden von ihren norwegischen Nachbarn nach ihrer Beschäftigung benannt wurden und ihr Land vom norwegischen Standpunkt aus zum „Järnbärarnas Land“, dem Land der Eisenträger, wurde.

Für den schwedischen Bergbau hat indessen ein derart beschaffenes „Järnbäraland“ keinerlei Bedeutung. Die Eisenvorkommen des Järnbäralands sind ihrer Natur nach Sumpferz gewesen und irgendwelche Bergerzvorkommen sind dort nicht ausgebeutet worden. Das ganze Järnbäralandproblem scheidet als belanglos aus, wenn es Alter und Herkunft des schwedischen Bergbaues zu erforschen gilt.

Unter diesen Umständen bleibt uns nur übrig, einen musternden Blick — zu den vielen früheren in gleicher Richtung — auf die unmittelbaren Quellenangaben zu werfen, die das älteste Vorkommen des Bergbaues in Schweden bezeugen.

Vom Ende des 13. Jahrhunderts liegen eine Anzahl Urkunden vor, die einen schwedischen organisierten Bergbau erwähnen. Dieser Bergbau bezweckte die Gewinnung sowohl von Kupfer wie von Eisen. Kein Zweifel herrscht über den hochentwickelten Charakter dieses Bergunternehmens. Bestimmte Regeln galten für den Besitz von Bergwerksanteilen und für den Betrieb der Bergwerksarbeit selbst. Die Königsmacht war Beschützerin der

neuen Wirtschaft. Personen in den höchsten Staatsstellungen waren an dem Betrieb des Unternehmens interessiert.

Unleugbar liegt etwas Rätselhaftes über diesen ganz plötzlich in Schwedens anspruchslosem Wirtschaftsleben auftauchenden großindustriellen Erscheinungen. Die historische Phantasie will gern dahinter Vorläufer und Voraussetzungen verspüren, die eine befriedigende Erklärung gewähren. Bis zu einem gewissen Teil dürfte das auch gelungen sein.

Ich bin in der Lage gewesen, darauf hinzuweisen, wie in einer vorher in diesem Zusammenhang unbeachteten Quelle eine Erklärung von größtem Interesse gegeben wird. Bartholomaeus Anglicus' enzyklopädische Arbeit „De proprietatibus rerum“ aus der früheren Hälfte des 13. Jahrhunderts macht uns die bemerkenswerte Angabe, daß Schweden Reichtum an „Metallen“ besaß und besonders „viele andere Länder“ in bezug auf „Silbergruben“ übertraf. Man hat allen Anlaß, der Angabe die größte Glaubwürdigkeit beizumessen. Aber wir müssen dann als ein neues historisches Faktum erkennen, daß Schweden schon während der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts für seine Nachbarländer als metallproduzierendes Land hervorgetreten ist und besondere Aufmerksamkeit infolge seines Besitzes von Silberbergwerken erregt hat. Wie ist das zu erklären? Irgendein Hinweis auf die bekannte Silbergrube Sala in Västmanland entfällt deshalb, weil diese Grube erst zu Anfang des 16. Jahrhunderts entdeckt wurde. Aber eine ältere Silbergewinnung ist doch in Schweden vorgekommen; sie dürfte ehestens an Silberberg in Dalarna angeknüpft haben. Es ist wohl möglich, daß eine Silberproduktion sehr zeitig in Schweden entstanden ist, obgleich sie während der nächsten Jahrhunderte wegen Abnahme der Erzvorräte keine größere Rolle hat spielen können. Näherliegend ist es auch, dies mit dem Umstand in Verbindung zu bringen, daß während der letzten Dezennien des 12. Jahrhunderts die Münzprägung auf Silberbasis in Schweden aufgenommen

wird, nachdem sie mehr als ein Jahrhundert darnieder-gelegen hatte. Vielleicht besitzen wir endlich weitere unmittelbare Zeugnisse über einen schwedischen Silber-export von Schweden während dieser Zeit. In deutschen, dem 13. Jahrhundert angehörenden Quellen begegnet uns ein paarmal der Ausdruck „argentum Kalmaricum“. Es scheint am vernünftigsten diesen Ausdruck dahin zu erklären, daß damit nicht die schwedische Münze in Kalmarprägung, sondern das schwedisch-lötige, aus der schwedischen Stadt Kalmar stammende Silber gemeint ist.

Wahrscheinlich kann die Erklärung des Ausspruchs von Bartholomaeus Anglicus etwas weiter geführt werden. Der Verfasser erwähnt ganz allgemein Schwedens Metall-Vorkommen. Ohne diesen Ausdruck allzusehr zu pressen, darf wohl als wahrscheinlich vermutet werden, daß eine gewisse Realität dahinter liegt. Wenn die schwedischen Quellen während der früheren Hälfte des 14. Jahrhunderts zum ersten Male helleres Licht auf Schwedens späterhin so bedeutungsvolle und blühende Eisenindustrie werfen, wenden sie als einen ersichtlich althergebrachten terminus technicus für die Einheiten des produzierten Eisens das Wort Osmund an. Über die etymologische Bedeutung dieses Wortes sind verschiedene Meinungen geäußert worden und eine allgemein angenommene Erklärung ist dafür noch nicht gegeben worden. In einem Punkt sind jedoch alle Forscher einig: Das Wort „Osmund“ hat in Schweden seine besondere technische Bedeutung erhalten und bezeichnet ursprünglich ohne alle Frage eine rein schwedische Produktionsware. Bei solcher Bewandnis ist es frappierend zu sehen, daß das Wort „Osmund“ un-gemein oft in Urkunden des norddeutschen Handelsgebietes während der letzten Jahrhunderte des Mittelalters auftritt. Dieser Umstand muß darauf beruhen, daß Schwedens Eisenindustrie eine schnelle Entwicklung erreicht hat, und daß die Produkte dieser Industrie unter Beibehaltung ihrer schwedischen Bezeichnung bald ein wichtiger Artikel im nordeuropäischen Handelsumsatz ge-

worden sind. Ein bedeutsames Faktum ist indessen in diesem Zusammenhang zu beachten. „Osmund“ begegnet uns in deutschen und niederländischen Quellen so frühzeitig, daß irgendein Zusammenhang mit einer erst am Ende des 13. Jahrhunderts aufgekommenen schwedischen Großindustrie nicht vorliegen kann. In die gleiche Richtung weist vielleicht in gewissem Maße eine Mitteilung vom vorletzten Dezennium des 13. Jahrhunderts betreffend „Kalmar-Eisen“. Aber angesichts dieses Hintergrundes werden wir unwillkürlich zu der Auffassung geführt, daß Bartholomaeus Anglicus' Mitteilung über reiche schwedische Metallvorkommen sicherlich in Übereinstimmung mit den wirklichen Verhältnissen gestanden hat. Daß es sich dabei auch in der Hauptsache um Eisenerzbearbeitung und nicht nur um Sumpferzprodukte gehandelt hat, scheint ziemlich selbstverständlich.

In gewissem Gegensatz zu einer lange geltenden Anschauung müssen also wir annehmen, daß ein schwedischer Bergbau, sowohl Silber wie Eisen umfassend, schon vom Ende des 12. Jahrhunderts an vorgefunden wurde. Der Umfang dieses Bergbaues, besonders in seinem Eisenindustriezweig, darf sicher nicht unterschätzt werden. Lokalhistorische Forschungen der allerletzten Jahre haben nachweisen wollen, daß sowohl Gottland wie gewisse Gebiete im Mittleren Schweden schon während des 12. und 13. Jahrhunderts eine starke materielle und geistige Blüte grade auf der Grundlage einer vorwärtsschreitenden Eisenproduktion erreicht haben. (Söderberg: *Det Svenska bergsbrukets uppkomst i nyare forskning* [Die Entstehung des schwedischen Bergbaues in neuerer Forschung], *Historisk Tidskrift* 1936; Waldén: *Örebro stad och län i relation till äldre svensk bergshantering* [Örebro Stadt und Län im Verhältnis zum älteren schwedischen Bergbau] in „*Med Hammare och fackla*“, 1937.) Soweit die Forschung bisher klargelegt hat, führt Schweden als „Eisenland“ also seine Ahnen bis in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts zurück.

Man ist versucht das Aufkommen eines schwedischen

Bergbaues am Ende des 12. Jahrhunderts unter einer weitreichenden europäischen Perspektive zu betrachten. Während der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts ist es, daß der Silberbergbau ganz plötzlich eine großartige Entwicklung in Europa erreicht. (Silbergruben in Mansfeld, in Sachsen, in Böhmen, Mähren, Ungarn und Schlesien.) Der vermehrte Bedarf edler Metalle im Zusammenhang mit dem Übergang von der Natural- zur Geldwirtschaft hat hierbei seine Rolle gespielt. Auch ist in gewissem Maße der Umstand in Betracht zu ziehen, daß der Zustand von Deutschlands ältestem Silberbergwerk, Rammelsberg bei Goslar, am Ende des 12. Jahrhunderts wegen verschiedener Ursachen sich so verschlechtert hatte, daß er eine Auswanderung Rammelsbergscher Bergleute nach anderen Gegenden beförderte. Sicherlich ist es kein Zufall, daß Schweden gleichzeitig dem kontinentalen Einfluß geöffnet wurde, derart, daß der deutsche Handel siegreich auf den nordischen Verkehrswegen vordrang. Man glaubt bestimmte und bedeutungsvolle Zusammenhänge zu ahnen.

Trotz diesen von uns so getroffenen Feststellungen scheint man mir zumindest in gewisser Beziehung an der älteren Anschauung über eine bahnbrechende Neuheit innerhalb der schwedischen Metallproduktion zu Ende des 13. Jahrhunderts festhalten zu sollen. Es ist nämlich so, daß grade zuerst zu diesem Zeitpunkt die schwedische Königsmacht regelnd und ordnend innerhalb des neuen Wirtschaftszweiges aufgetreten ist und eine großindustrielle Bergwerksorganisation durchgeführt hat auf einheitliche Weise für die verschiedenen Arten des Bergbaus und nach den gleichen grundsätzlichen Richtlinien für seine rechtliche Stellung im Verhältnis sowohl zur Allgemeinheit wie zu den einzelnen. Als staatlich geordnete großindustrielle Erwerbstätigkeit ist der schwedische Bergbau ein Kind des zu Ende gehenden 13. Jahrhunderts. Hiermit aber kommen wir zu dem zweiten Hauptproblem in der schwedischen Berggeschichte, nämlich dem Problem der Reichweite und Bedeutung des deutschen Einflusses.

Wir haben schon betreffs der Entstehung des ältesten Bergbaues in Schweden eine auf allgemeine Wahrscheinlichkeitsgründe gestützte Vermutung aussprechen können, daß diese Entstehung im Zusammenhang mit deutschen Einflüssen erfolgt ist. Da wir nun zu dem zweiten Entwicklungsstadium des Bergbaues, dem staatlich geregelten großindustriellen vorgedrungen sind, verspüren wir deutsche Einwirkungen noch handgreiflicher. Wir wollen einen ganz schnellen Überblick der in Betracht kommenden Fakta geben.

Zunächst ist es auffallend, daß Schwedens vornehmstes Bergwerksunternehmen, Falu Kupfergrube, unstreitig grade zu der genannten Zeit in Betrieb gesetzt worden ist. Von allen Gesichtspunkten aus ist es ja höchst wahrscheinlich, daß die Bearbeitung eines edleren und wertvolleren Minerals in wesentlichem Maße die großen organisatorischen Neugestaltungen bedingt hat. Die Silbergewinnung ist wohl in Schweden von Anfang an recht unbedeutend gewesen, und, nach dem verhältnismäßigen Stillschweigen der Quellen zu urteilen, bald stark zurückgegangen. Man kann vermuten, daß es die Entdeckung des Kupfererzes gewesen ist, die ernstlich des In- und Auslands Blicke auf Schwedens Metallvorkommen gelenkt hat, und daß der größere Wert des Kupfers zuerst moderne Bergwerksunternehmen in größerem Ausmaß und nach kontinentalen Vorbildern ins Leben gerufen und ermöglicht hat. Als ein erstes bedeutsames Beweiskriterium verzeichnen wir da, daß die nächsten deutschen Vorbilder teils von einem Kupferbergwerk hergenommen sein müssen, weil in Deutschland die Eisenbergwerke nicht Gegenstand einer eigentlichen Regelung seitens des Staates waren, teils dem Ausgang des 13. Jahrhunderts angehört haben müssen, zu welcher Zeit zuerst die Verhältnisse auf dem Gebiet des Bergwesens in Deutschland die notwendige Ausformung erhalten haben.

Wir gehen weiter. Wir haben einen ganzen Teil von vorher nur summarisch berührten Zügen in der jungen großindustriellen Organisation Schwedens in Betracht zu

ziehen, die vom rein schwedischen Gesichtspunkt aus besonders bemerkenswert sind.

Sowohl hinsichtlich der Falu Kupfergrube wie der Eisenwerke trat der schwedische König als gesetzgebende und regelnde Instanz mit weitläufigen Vorschriften auf. In dieser leitenden Tätigkeit wurde sofort ein regalistischer Zug wahrnehmbar. Der König wurde also generell verfügungsberechtigt über die Bergwerksvorkommen betrachtet, und dieses Verfügungsrecht schloß auch die Befugnis in sich ein, die notwendigen Maßnahmen für die Entwicklung des Bergbaues zu treffen. Bezüglich des Kopparbergs wurde die an den König zu entrichtende jährliche Steuer als „a vrad“ (i. e. Zins), das heißt Pachtgeld, bezeichnet, und betreffs des Eisenbergwerks als „tionde“ (i. e. der Zehnte), eine in Schweden sonst nur auf kirchlichem Gebiet vorkommende Steuerabgabe. Die Bergwerke bildeten eigene Verwaltungs- und Jurisdiktionsbezirke unter besonderen kommunalen und staatlichen Behörden. Man bemerkt hierbei „bergmästare“ (i. e. Bergmeister) und „rådmän“ (Ratsmänner) des Kopparbergs mit ihren ausländisch klingenden Bezeichnungen. Die Bergwerke scheinen in verschiedene ideelle Anteile wie Viertel, Achtel und so weiter aufgeteilt worden zu sein, wobei doch ziemlich bald eine Kombination zwischen Hütten- und Grubenbetrieb insofern angedeutet wurde, als Beteiligung an der Hütte Bedingung und Norm für Beteiligung an der Grube war. Unter den Besitzern figurierten mehrere der höchststehenden Personen des Landes und außerdem Bürger von Lübeck. Die verschiedenen Arten und Aufgaben des Bergbaus werden teilweise genau klassifiziert. Man bleibt in diesem Zusammenhang zunächst stehen bei einer Arbeitergruppe von „utspisare“, das heißt Personen, die gegen besonderes Entgelt die Verpflegung der Arbeiter besorgten. Hinzuweisen ist auch darauf, daß beim Bergbau selbst Feuerung mittels Holz stattfand, die sogenannte „tillmakning“ (Anmachen).

Welche sind die äußeren Voraussetzungen für eine groß-

industrielle Neuschöpfung dieser eigentümlichen Art in Schweden bei Ende des 13. Jahrhunderts gewesen?

König Magnus Birgersson, genannt Ladulås, der in Schweden von 1276 bis 1290 herrschte, hat seine Königtaten mit unvergänglichen Runen in die Geschichte des Landes eingegraben. Außenpolitisch wurde Schweden unter seiner Regierung die führende Macht im Norden. Auf dem Gebiet der Innenpolitik entfaltete Magnus eine außerordentliche Befähigung und Reichtum an Initiative. Er verstand es die reich durchgebildete Kirchenorganisation dem Dienst des Königreichs einzuordnen und stärkte dadurch das königliche Ansehen in den verschiedenen Teilen des Reiches. Nach ausländischen, vor allem deutschen Vorbildern wurde der Reichsrat, in gewissem Maße eine Art Reichsvertretung zur Seite des Königs, geschaffen. Ein privilegierter Ritterdienst, anknüpfend an das europäische Ritterwesen, trug dazu bei, die Reichsaristokratie an den König zu fesseln, und durch Statuten und Hofgerichte in deutscher Art sorgte der König gesetzgeberisch für seine und seines Adels „hirder“ (drabanter), i. e. Gefolgsleute. In Gesetzen und Verordnungen sammelte er das überkommene und neugeschaffene Recht. Auch hinsichtlich der wachsenden Entfaltung des Städtewesens dürfte er sich Verdienste erworben haben, indem er belebende Impulse von dem höher entwickelten städtischen Organisationswesen in Deutschland gewann.

Es ist besonders ein Zug in der Regierungspolitik König Magnus', der im vorliegenden Zusammenhang unsere Aufmerksamkeit auf sich lenkt. Ein über das andere Mal spürt man bei den Regierungsmaßnahmen des Königs einen nahen Anschluß an deutsche Vorbilder. Dies ist ja auch an und für sich nicht verwunderlich, da die deutsche Expansion nach Norden, vertreten vor allem von den großen deutschen Handelsstädten, grade während des 13. Jahrhunderts einen beträchtlichen Zuwachs an Stärke und Umfang aufwies. Aber König Magnus dürfte auch über besondere Verbindungen zu Deutschland und deutschen Verhältnissen verfügt haben. Männer deutscher Herkunft

sind nachweislich nach Schweden eingewandert und in königliche Dienste getreten — so kennen wir zwei deutsche Edelleute als Mitglieder des neu errichteten königlichen Rates. Des Königs dynastische Beziehungen wiesen auch nach Deutschland: seine Gemahlin Hedwig war die Tochter des Grafen Gerhard I. von Holstein, und ein Herzog Albrecht von Braunschweig ist als Gast am Hofe des Königs bekannt. Endlich ist kürzlich darauf hingewiesen worden, daß König Magnus sich auf dem Gebiet des Siegelwesens als unmittelbar von deutschen Verhältnissen beeinflußt gezeigt hat.

Nach diesen Prämissen aber ist es eine ziemlich natürliche Schlußfolgerung, daß die im schwedischen Staatsleben zu Ende des 13. Jahrhunderts auftretende großindustrielle Bergwerksorganisation in vielem deutschen Einflüssen entsprungen ist. Dabei bleibt indessen zu fragen, in welchem Maße der deutsche Bergbau seinerseits eine direkte Verbindung mit den neugeschaffenen schwedischen Grubenbetrieben des 13. Jahrhunderts bezeugt.

Wegen der grundlegenden Begriffe Bergregal und Bergbaufreiheit (brytningsfrihet) hat innerhalb der deutschen historischen Forschung eine lebhaftete Diskussion bestanden. Die Mehrzahl der Historiker dürfte wohl nunmehr über gewisse Grundzüge in der Entwicklung einig sein. Ein gewisses königliches Regalrecht auf Metallprodukte, das vor allem die Befugnis, den Zehnten zu erheben, in sich birgt, hat von alters her bestanden. Dieses Regalrecht zeigt frühe eine starke Tendenz sich zu erweitern und wird so allmählich zu einem Recht auf die Metallschätze selbst. An das Regalrecht knüpfte bald die Bergbaufreiheit an, das heißt die Freiheit für Außenstehende, in gewissem Maße unabhängig vom Eigentümer des Bodens Bergbau zu treiben. Bezüglich der Arbeitsorganisation scheint ein ursprünglicher „herrschaftlicher Bergbau“ allmählich von einem „genossenschaftlichen“ abgelöst worden zu sein. Das Eigentumsrecht an der Grube ging in Wirklichkeit in die Hände der betreffenden Arbeiterassoziationen über. Innerhalb der Arbeiterasso-

ziationen entstanden bald verschiedene soziale Klassen. Die erfahrensten Arbeiter, welchen die Leitung der gemeinsamen Produktion zufiel, erwarben sich eine bevorrechtete Position gegenüber jenen, die etwa bloß den Dienst eines Klaubers oder Erzförderers versahen; sie wurden zu Meistern, Magistri, man nannte sie Gewerken schlechtweg, obwohl eigentlich alle zu dem gemeinsamen Erfolg „wirkten“ und daher ursprünglich alle Bergleute Gewerken waren. Von außen drang das Kapital in die Bergwirtschaft ein mit den durchgreifendsten Wirkungen. Nun bestand für Personen, die nicht selbst an der Arbeit teilnahmen, kein Hindernis mehr, Mitglieder der Arbeiterassoziation zu werden und für ihren Teil Arbeiter anzustellen. Die Klasse der Lohnarbeiter war vorhanden, die sich an Stelle eines Anteils am Arbeitsertrage mit einem gewissen Arbeitslohn begnügen mußte. „Bereits vor Ende des 12. Jahrhunderts hat nachweisbar der Stand der Lohnarbeiter sich ausgebildet und die persönliche Arbeit der Genossen zum Teil aufgehört.“ Auf den „Gewerkschaften“ der Meistermänner beruht die Bergwerksbewegung vermögensrechtlich gesehen, indem diese Gewerkschaften Eigentümer von Berganteilen sind, ideellen Anteilen an der Grube, die gewöhnlich ein Vielfaches von vier ausmachen.

In solcher Weise dürfte ganz allgemein die Entwicklung der bergorganisatorischen Ordnung in Deutschland bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts gekennzeichnet werden können. Während des nächsten Jahrhunderts sollten vor allem in einem Punkt bedeutsame neue Einschlüge sich geltend machen. So wie die Königs-Kaisermacht um die Mitte des Mittelalters allmählich vor dem Angriff der Territorialfürsten zurückweichen mußte, trat auch das gleiche Verhältnis hinsichtlich der bergrechtlichen Befugnisse des Königs oder Kaisers zutage. Das Bergregal ging in immer größerem Ausmaß in die Hände des Fürsten über; Reichsregal wurde zu Landesregal. Die Sukzession der Fürsten in den Bergregalrechten des Königs-Kaisers bedeutete doch mehr als einen bloßen Personenwechsel. Sie be-

deutet zugleich eine neue Umgestaltung des Regalbegriffes, die zweite gegenüber dem ursprünglichen Inhalt desselben. Von einem bloßen Steuerbezugsrecht zu einem Recht auf die Substanz aller Metallschätze geworden, bildete sich das Regal zu einem umfassenden Hoheitsrecht über den Bergbau in toto aus. Nun bildet sich die unbegrenzte Bergbaufreiheit aus, und der Regalherr tritt in direkte Verbindung zu den besonderen „Gewerkschaften“. Wir befinden uns bei diesem ganzen Vorgang angesichts der eigentümlichen Entwicklung der deutschen Fürstenmacht um die Mitte des Mittelalters, so wie sie Spangenberg mit lebendiger Kraft in seinem großartigen Werk „Vom Lehnstaat zum Ständestaat“ veranschaulicht hat.

Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß die Bergwerksorganisation, so wie sie in den deutschen Ländern um die Mitte des Mittelalters festzustellen ist, eine Menge Berührungspunkte mit dem früher behandelten ältesten schwedischen Bergwesen aufweist. Auch in Schweden finden wir ein staatliches Hoheitsrecht auf dem Gebiet des Bergbaues, ein Bergregal. Gemäß dem Bergregal besaß die Krone das unbegrenzte Recht über die Erzgebiete im Lande zu verfügen und Abgaben von den Bergwerken zu erheben, für die auch der Name *tionde*, der Zehnte, vorkommt. Bezüglich der inneren Ordnung der Bergwerke sind die übereinstimmenden Punkte zwischen Deutschland und Schweden offensichtlich. Die Bergwerksarbeit beruhte auf einer gewissen Selbstverwaltung des Bergwerks, innerhalb welcher die vornehmste Rolle die „Meistermänner“, die Führer der Arbeit und die ordentlichen Besitzer der Bergwerksanteile, spielten. In diesem Zusammenhang sollen auch nicht die verschiedenen teilweise zuerst berührten Einzelheiten in den ältesten schwedischen Bergorganisationen außer acht gelassen werden, die ohne allen Zweifel auf Grund unmittelbarer Einflüsse von den deutschen Rechtsverhältnissen zustande gekommen sind. Ganz allgemein ist zu bemerken, daß die *termini technici* und Ausdrucksweise, die innerhalb des schwedischen Bergwesens zur Anwendung gelangten,

deutschen Ursprungs waren und deutlich offenbarten, daß das rein deutsche Element bei der ältesten Entwicklung des Bergbaues in Schweden von dominierender Art und Bedeutung war.

Aber wir können vielleicht noch weiter in unserer vergleichenden Untersuchung gelangen. In der letzten berghistorischen Literatur ist man für die Auffassung eingetreten, daß die älteste schwedische Bergwerksverfassung nicht nur im allgemeinen auf deutsche Vorbilder zurückgeht, sondern sich auch in und durch ihren ältesten Exponenten, Falu-Grube, direkt an ein einzelnes deutsches Bergwerksunternehmen anschließt, nämlich an den Rammelsberg im Harz. Verschiedene der Gründe, die zugunsten einer solchen Auffassung angeführt werden, lassen sich freilich nicht aufrechterhalten. Es ist auch offensichtlich, daß die Hauptlinien selbst in der schwedischen Bergorganisation in dem Maße, als sie in deutsche Richtung zu weisen scheinen, auf einem allgemeinen Anschluß an innerhalb des deutschen Bergbaus geltende Anschauungen und Verhältnisse beruhen mußten. Aber trotzdem muß man zugeben, daß die beim Rammelsberg angewandte Bergwerksorganisation auffallend an die entsprechende schwedische erinnert, und dies in spezifischen sehr sprechenden Einzelheiten. Mit zweifellosem Recht kann also als wahrscheinlich angesehen werden, daß die alten berühmten Kupfer- und Silberbergwerke des Rammelsberges im Harz in verschiedener Beziehung das Muster für den jüngeren schwedischen Bergbau gebildet haben.

Indessen müssen wir dabei uns selbst klarzumachen suchen, wie die Entwicklung in Wirklichkeit verlaufen ist, das heißt auf welche Weise der schwedische Bergbau in großindustriellem Sinne zustande gekommen ist. Ich erinnere an das früher gewonnene Ergebnis. Der großindustrielle Grubenbetrieb ist in Schweden unter der Leitung der Königsmacht geschaffen worden, mit nächstem Ausgangspunkt von einem größeren Bergwerksunternehmen beim Kopparberg während der letzten De-

zennien des 13. Jahrhunderts. Auf Grund festgestellter ausländischer Einflüsse können wir mit Sicherheit annehmen, daß in diesem ersten großen Bergwerksunternehmen verschiedene deutsche Interessenten vorhanden gewesen sind. Am naheliegendsten ist es hierbei, seine Blicke nach Lübeck zu wenden, wegen der von dieser Stadt schon frühzeitig bekundeten Beziehungen zum Kopparberg. Aber klar ist es auch, daß die deutschen Bergtraditionen teilweise direkt und auf kürzestem Wege durch einwandernde deutsche Bergleute übermittelt worden sind. Vielleicht, um nicht zu sagen wahrscheinlich, ist eine größere Anzahl von ihnen grade von Goslar gekommen und hat der jungen Bergkolonie in Dalarnas Einöden mehrere ihrer heimatlichen Bräuche und Einrichtungen mitgebracht. Die Verhältnisse im Goslarischen Bergwerk waren auch zu Ende des 13. Jahrhunderts derart, daß sie das alle Zeit unruhige Geschlecht der Bergleute wohl in die Versuchung führen konnten, wo anders ihr Glück zu suchen. Die einfache Bergtechnik jener Zeit zeigte sich nämlich dort nicht länger in der Lage, die Schwierigkeiten zu bemeistern, die sich beim Abbau der Gruben unter Tage geltend machten, und Grubeneinsturz und Überschwemmungen bedrohten ernstlich den Bestand des Bergbaues.

II.

Die Stadt Hildesheim als Mitglied der Hanse

Von

J. H. Gebauer

Die Lage der Stadt Hildesheim am Schnittpunkt zweier wichtiger alter Straßen — der einen, die vom Zuydersee und von Köln über Minden auf Braunschweig und Magdeburg führte, und einer anderen, die, sich hart südlich von Hildesheim gabelnd, die Verbindung von der Küste her sowohl nach der Kaiser- und Bergstadt Goslar und ins „Reich“ wie nach Westdeutschland herstellte — ist für das Emporblühen der Gemeinde von zweifellos sehr großer Bedeutung gewesen. Infolge dieser seiner Lage gehörte der Ort zu den ersten Kommunen Niedersachsens, denen kaiserliche Gnade noch vor dem Jahre 1000 das Marktrecht bescherte, und aus dem nämlichen Grunde knüpften sich auch ohne Frage frühzeitig engere wirtschaftliche Beziehungen nicht nur zu den jungen städtischen Geschwistern in der Nachbarschaft, sondern spannen sich allmählich auch Fäden in die Weite des Reiches und in seine Grenzgebiete.

Die Gründung des „Dammfleckens“ vor den Toren der Stadt durch flandrische Weber, die im Jahre 1196 von dem reichen Moritzstift herbeigerufen wurden, macht solche Zusammenhänge mit dem ferneren Westen zunächst sichtbar und für Hildesheim ähnlich enge Verbindungen dorthin wahrscheinlich, wie sie kaiserliche Gnadenbriefe für Goslar, Halberstadt und Quedlinburg bereits im 11. Jahrhundert ausdrücklich bezeugen.¹⁾ So

¹⁾ E. Eschebach, Die Beziehungen der niedersächsischen Städte . . . zur deutschen Hanse bis 1477 und 1478. Philos. Diss. Halle 1901. S. 10.

beteiligt sich die Stadt dann auch im Jahre 1267 an einer Beschwerde verschiedener hauptsächlich ostfälischer Gemeinden über das flandrische Gent, das sächsische Kaufleute in seinen Mauern für die Vergewaltigung von Genter Bürgern auf niedersächsischem Boden gestraft hat.¹⁾ Dadurch aber, daß dieselbe Urkunde auch von einer „alten Genossenschaft“ redet, die die gedachten Städte mit Hamburg und Bremen verbinde, wird uns noch ein Anderes gewiß: daß nämlich Hildesheim gleich dem übrigen Ostfalen zum mindesten um die Mitte des 13. Jahrhunderts bereits in engeren Beziehungen zu jenen beiden großen Plätzen stand, die den Schlüssel zu dem deutschen Meere hatten. Davon aber, daß auch schon die Ostsee in das Blickfeld unserer Bürgerschaft getreten war, erzählt sehr deutlich Hildesheims Beitritt zu dem berühmten Abkommen von 1293²⁾, wonach Berufungen von dem Nowgoroder Kaufmannsgerichte fortan allein nach Lübeck gehen sollten. Je zahlreicher unsere Urkunden werden, desto häufiger wissen sie von solchen Verbindungen in die Ferne. In Königsberg, Thorn, Elbing und Danzig, im schwedischen Westerås und nicht zuletzt in Stockholms ansehnlicher deutschen Kolonie³⁾ begegnen wir im 14. Jahrhundert Hildesheimer Bürgern, und in die gleiche Richtung festeren Zusammenhangs mit dem nordischen Handel weist uns das außerordentlich frühe Auftreten einer geschlossenen Heringswäscherinnung in der Stadt, deren Mitglieder sich schwerlich mit dem örtlichen Kleinhandel begnügten, sondern sich wohl zugleich, wie wir das aus anderen mitteldeutschen Orten kennen, in den lebhaften Heringsfernhandel einschalteten, der von der See nach dem südlichen Deutschland ging. Noch öfter aber mag sein Beruf den Hildesheimer Kauf-

¹⁾ Urkundenbuch der Stadt Hildesheim, herausgeg. von R. Doebner I Nr. 320; Hansisches Urkundenbuch I Nr. 650.

²⁾ Döbner I Nr. 496.

³⁾ Ebd. II 187. W. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (= Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte Bd. II) (1933) S. 267f.

mann nach dem Westen geführt haben, wo 1358 der Rat selbst in Paris Belange seiner Schutzbefohlenen zu vertreten findet.¹⁾

Was war also natürlicher, als daß Hildesheim mit den städtischen Genossen auch am selben Strange zog, als nun die deutsche Hanse entstand. Schon an der Kölner Tagung von 1367, die die stolze Einung aus der Taufe hob, haben dem Anschein nach auch seine Sendboten teilgenommen²⁾, und die Stadt hat zum wenigsten durch Anschluß an die allgemeine Handelssperre das Ihrige dazu beigetragen, daß in dem nachfolgenden Kriege König Waldemar IV. in die Knie gezwungen und das wirtschaftliche Übergewicht der Hanse in Skandinavien auf lange Zeit hinaus gesichert wurde. Noch eifriger aber beteiligte man sich an der Schöpfung jener „Sächsischen Konkordie“, die kurz danach die größeren Kommunen vor dem nördlichen und westlichen Harzrande vereinbarten und die sich dann später, als die Hanse ihre „Quartiere“ organisierte, unter dem Namen des sächsischen oder überheidischen Viertels zugleich in den allgemeinen größeren Verband eingliederte.³⁾

So lassen denn unsere Urkunden seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts in gar mannigfacher Weise Hildesheims Zusammenhang mit dieser „Sozietät“ des deutschen Kaufmanns erkennen. Die feierlichen Lübecker Hanse-tage zwar beschickt die Stadt schon wegen der hohen Gesandtschaftskosten bis tief ins 16. Jahrhundert hinein verhältnismäßig selten und sieht sich um solcher Saumseligkeit willen im Jahre 1450 sogar einmal mit dem Ausschluß aus dem Bunde bedroht; bei den jenen Konventen vorausgehenden Quartiersberatungen in Braunschweig fehlen dagegen ihre Sendboten so gut wie niemals, und öfter noch finden Sonderbesprechungen zwischen Hildes-

¹⁾ Döbner II Nr. 187.

²⁾ Döbner I Nr. 253, Hanserezepte I 418 und 476.

³⁾ Die vorübergehend der Konkordie angehörigen thüringischen Städte sind darum allerdings nicht auch zugleich Mitglieder der Hanse. Vgl. W. Stein, Die Hansestädte (HGbl. 1914) S. 279.

heim und Braunschweig statt, wo die Nachbarn gern auch in Fragen der engeren und weiteren Gemeinschaft Fühlung nehmen und die dann der Regel nach in Peine oder in Groß-Lafferde halbwegs zwischen beiden Städten erfolgen.

Unverkennbar spielten freilich die Angelegenheiten der landschaftlichen Konkordie für unsere sächsischen Städte die größere Rolle, und wenn sich Hildesheim gelegentlich befleißigte, auch die kleineren Bürgerkommunen im Stift zur Hanse herüberzuziehen¹⁾ — Alfeld, Gronau, Uslar und Bockenem stießen in der Tat um 1430, und wie bei einigen namentlich bemerkt wird auf Hildesheims Werbung, zum Bunde²⁾ —, so sprachen bei diesen Bemühungen ganz gewiß die Belange der engeren Vereinigung noch stärker als die eigentlich hansischen mit. Denn gleich der überwiegenden Mehrzahl vornehmlich der binnenländischen Bundesorte zeigte sich auch Hildesheim immer bestrebt, sich nicht auf Kosten der eigenen Bewegungsfreiheit allzu tief in die Interessen der Hanse verstricken zu lassen. Bei deren Hauptaktionen durfte es naturgemäß nicht fehlen, hat z. B. 1427, als die Seestädte mit Erich von Dänemark abrechneten, diesem Fürsten ebenfalls seinen Fehdebrief geschickt³⁾; immerhin stand hier die Sache doch insofern anders, als auch ein Sonderbeschluß der Konkordie im Sinne einer Kriegserklärung vorlag, den Bevollmächtigte von Lübeck und Hamburg hatten herbeiführen können. Bei Hilfsgesuchen einzelner und vor allem entfernterer Bundesverwandter versteckt man sich dagegen meistens hinter diesem oder jenem Vorwand⁴⁾, und die acht Gewappneten, die gelegentliche, aber niemals ernstlich durchgeführte hansische Beschlüsse der Stadt bedrängten Bundesfreunden zuzuschicken befahlen — sie wurde hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit damit ebenso hoch wie etwa Stettin, Rostock, Soest und

¹⁾ Ebd. S. 282.

²⁾ HUB. VI Nr. 639; Döbner III 1249 betr. Alfeld.

³⁾ Döbner VI S. 381, HUB. VI S. 646.

⁴⁾ Döbner IV Nr. 134, 201 u. ö.

Dortmund eingeschätzt, während Goslar nur fünf Gewappnete zu stellen hatte —, sind doch tatsächlich niemals ausgezogen. Wirklichen Beistand konnte man immer nur im Bereich der engeren heimatlichen Landschaft, in unserem Falle also innerhalb der Sächsischen Konkordie, erwarten, während die anderen hansischen Gemeinden nur mit ihrer Vermittlung und bestenfalls mit bescheidenen Geldbeiträgen einzuspringen pflegten. Doch ward auch diese Hilfe oft ein großer Segen. Das war der Fall z. B., als sich Hildesheim in der „Ziesefehde“ (1482) und der „Großen Fehde“ (1485/86) der bischöflichen Machtansprüche erwehren mußte, und danach wieder 1493, als es der Ausgangspunkt der militärischen Unternehmungen wurde, die Braunschweig seine Freiheit retteten. Recht häufig aber sah sich Hildesheim gemäß der allgemeinen hansischen Satzung, wonach bei inneren Schwierigkeiten vornehmlich die Nachbarn begütigend eingreifen sollten, vor die undankbare Aufgabe gestellt, in den schlimmen bürgerlichen Wirren, unter denen Braunschweig fast beständig litt, Ausgleichsversuche zu unternehmen.

Die Gründe für diese Zurückhaltung in hansischen Angelegenheiten liegen auf der Hand: der von den Städten an der See geleitete Bund betonte für die Binnenorte allzu stark seine überseeischen Interessen. Gewiß, auch hildesheimische Bürger sind damals auf dem Meere gefahren, und jener Dietrich Pining, der, ein gebürtiger Hildesheimer, sich um 1480 als königlicher Statthalter von Island auszeichnete und als kühner Seefahrer vielleicht gar 20 Jahre vor Kolumbus das Festland von Amerika wieder auffand¹⁾, würde manchen Landsmann auf der

¹⁾ Vgl. hierzu meinen Aufsatz: Der Hildesheimer Diederich Pining als nordischer Seeheld und Entdecker. „Althildesheim“ Heft 12 (1933) S. 3—18. Doch wird Pinings Amerikafahrt, die in S. Larsen (The discovery of North America twenty years before Columbus) (1924) ihren Hauptverteidiger besitzt, von anderen angezweifelt (vgl. B. Olszewicz, La prétendue découverte de l'Amérique en 1476 (Warschau 1933) und E. Zechlin, Das Problem der vorkolumbischen Entdeckung Amerikas und die Kolumbusforschung (Histor. Zeitschr. Bd. 152, Heft 1, 1935).

See haben treffen können. So hören wir, um nur einiges zu erwähnen, daß 1428 im Verlauf jenes Krieges gegen König Erich ein Hildesheimer Schiffsunternehmer von den Dänen in der Ostsee abgefangen wurde¹⁾, und in den Listen der Bergenfahrer begegnen uns sogar Einwohner der hildesheimischen Landstädte.²⁾ In der Hauptsache aber wird der Hildesheimer Händler sich doch auf Geschäfte mit den Freunden an der deutschen Küste beschränkt haben.

Mit der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts meldet sich bekanntlich der Verfall der Hanse an und seit etwa 1550 greift zumal im sächsischen Viertel die Flucht aus ihren Reihen um sich³⁾: auf Magdeburgs, Braunschweigs und Hildesheims Teilnahme sieht sich der Bund um 1600 beschränkt, während unsere heimische Konkordie geradezu vorgeht. Von Hildesheim insbesondere dürfen wir jedoch feststellen, daß es sich im letzten Jahrhunderte der Hanse an deren Bestrebungen viel lebhafter als in der Vergangenheit beteiligte.

In die Augen fällt schon die verstärkte Tätigkeit während der dreißiger Jahre des Reformationsjahrhunderts, wo Hildesheim, vertreten durch seinen hervorragenden Bürgermeister Hans Wildefuer, hauptsächlich bei den Ausgleichsverhandlungen zwischen Dänemark und Lübeck eine nicht unbedeutende Rolle spielt.⁴⁾ Nie aber haben unsere Bevollmächtigten die Hansetage überhaupt so fleißig aufgesucht, wie in der Zeit nach 1600, wo ja auch der Bund als solcher, von den verschiedensten Seiten bedrängt, sich betriebsam zeigt wie nie zuvor. Das hindert die Stadt allerdings nicht, die Frage, ob es noch verlohne, bei der Hanse zu verbleiben und ob nicht die

¹⁾ Eschebach S. 51.

²⁾ Stein a. a. O.

³⁾ H. Mack, Das niedersächsische Quartier der Hanse im 16. Jahrhundert (Braunschweigisches Magazin I) S. 38.

⁴⁾ Stadtarchiv Hildesheim (StA.) Akten LXXIV (Hanseatica) Nr. 36. 37.

Kosten, die das mit sich bringe, höher seien als der Nutzen, den man aus dem Bündnis ziehe, zuweilen einmal ernsthaft zu prüfen. Wenn man allein, so rechnete man sich dabei vor, auf seinen Handel sähe, so zöge die Stadt kaum noch Vorteil aus ihrer Mitgliedschaft; und mochte sich auch auf dem Prädeliberationstage von 1579 unser Sendbote, der Riedemeister Arneken, der selbst längere Zeit als Wollhändler unter dem Dache des Osterlingehauses gewohnt hatte, nachdrücklich für die Förderung der Antwerpener Kontors einsetzen¹⁾: unsere Stadtverwaltung selbst betont den Seestädten gegenüber nunmehr desto geflissentlicher, daß Hildesheim nur eine „Land- und Pflugstadt“ sei, deren Geschäftsleute ihre Waren im allgemeinen nicht außer Landes, sondern in Hamburg oder Bremen einkauften; übrigens deutet diese Nachricht wohl insofern auf eine Verlagerung des hiesigen Außenhandels nach den Nordseehäfen hin, als früher, und noch um 1450, der Hildesheimer Verkehr dem Anschein nach doch vorzugsweise nach der Hansekapitale an der Ostsee ging; wenigstens fuhren jenerzeit bei uns, wie wir hören, täglich Frachtwagen nach Lübeck aus und kamen täglich solche aus Lübeck in Hildesheim an.²⁾ Gelegentliche Äußerungen lassen erkennen, daß Rücksichten auf die Absatzmöglichkeiten unseres Handwerks als Gründe für das Verbleiben der Kommune beim Bunde ins Gewicht fielen, weil die Meister aus hansischen Schwesterstädten in dessen Bereich eine bevorzugte Behandlung

¹⁾ StA. Akt. LXXIV Nr. 98. Über Arnekens Aufenthalt in Antwerpen vgl. „Die Aufzeichnungen des Bürgermeisters Henni Arneken“, herausgeg. von Fr. Arnecke (Zeitschr. des Vereins für Geschichte u. Altertumskunde des Harzes 1912) S. 3f.

²⁾ Grosse, Hildesheim im Verkehr der Hansezeit („Unsere Diözese“, Jahrg. 1936 S. 39f.) nach Karl Grube, Des Augustinerpropsts Johannes Busch Chronicon Windesheimense und Liber de reformatione monasteriorum (= Geschichtsquellen der Provinz der Sachsen Bd. 19) S. 673: *Cotidie currus inter Hildensem et Lubike vadunt et redeunt* — während Goslars Verkehr, wie ebendort festgestellt wird, nach Lübeck viel geringer war („*raro currus de Lubike veniunt ad Goslariam*“).

ihrer Person und ihrer Erzeugnisse erwarten konnten.¹⁾ Den Ausschlag aber dafür, daß die kühle Rechnung, die die Stadt aufstellte, doch mit einem Plus zugunsten der Hanse abschloß, gab am Ende der Verfall der engeren Konkordie, die um 1580 auseinander brach, und an deren Stelle, wie man hoffte, eben unsere Hanse nunmehr insgesamt den Bundesfreunden eine Stütze gegenüber dem fürstlichen Machtgelüste bieten sollte.²⁾ Denn immer klarer zielten ja die erstarkten Territorialgewalten jetzt auf die Unterjochung ihrer mit so reichen Sonderrechten begabten Stadtgemeinden hin.

Schon 1542 hatte sich einmal ein Hildesheimer Bischof in einer plötzlichen Aufwallung seines Zorns herausgenommen, der Gemeinde geradezu das Recht auf Zugehörigkeit zur Hanse zu bestreiten.³⁾ Wenn aber damals solch ein Angriff bei der stolzen Bürgerschaft weit mehr Empörung und Verachtung als Besorgnis weckte, so ließ sich gegen Ausgang des Jahrhunderts die Lage für die Stadt doch entschieden ernster an. Denn nun saß am Steuer unseres Bistums nicht wie damals ein machtloser Junker, sondern ein Fürstenson aus dem großen Wittelsbacher Hause, und man konnte ihm in der Tat zutrauen, daß er den Bürgern ihre Freiheit, die politische und namentlich die kirchliche, die ihnen ihr Anschluß an die Reformation gebracht, verkümmern werde. Deshalb lehnte sich die Stadt im Jahre 1597 durch den Abschluß eines Schutzvertrages wieder an die Welfen an⁴⁾, deshalb aber machte sie sich gleichzeitig immer lauter mit der Forderung bemerkbar, daß die Hanse eine Art von Gemeinbürgerschaft auch für die politische Sicherheit ihrer

¹⁾ So nach dem Bericht des braunschweigischen Vertreters Dr. Drosemann an den Rat vom 13. 5. 1604.

²⁾ Vgl. die „Artikel“ für den Prädeliberationstag in Braunschweig, offenbar von 1604, Abschnitt 17.

³⁾ Gebauer, Geschichte der Stadt Hildesheim I (1922) S. 319.

⁴⁾ Vgl. meinen Aufsatz in „Althildesheim“ Heft 17 (1938): Die Hansestadt Hild. u. die Braunschweiger Wirren von 1600 bis 1615, auf den ich für diese Jahre auch sonst verweisen darf.

Gefährten übernehmen, die Verteidigung der Kontore jedoch in der Hauptsache als eine Angelegenheit der Seestädte betrachten solle. Dementsprechend werden unsere Hildesheimer Vertreter auf den Hansetagen für derartige Fragen nun meistens ohne Instruktion gelassen, und man entbindet sich auch wohl, wenn die angemeldeten Beratungspunkte allein Fragen der Kontore betreffen, unter Berufung hierauf gern von der Entsendung einer Sonderbotschaft überhaupt. Und da Handel und Gewerbe ganz unleugbar schon den Krebsgang gehen, so gewinnen auch die alten Neigungen und Bestrebungen, an Opfern für die Gesamtheit stets nur das Notwendigste auf sich zu nehmen, neue Kraft. Ein kleiner Zug, der indes hierfür doch vielleicht bezeichnend ist! Als Reval, fortgesetzt vom Zaren bedroht, schon einer Katastrophe entgeht, und Lübeck 1577 zu seinen Gunsten auch Hildesheim zu einer wahrlich recht geringfügigen Spende von acht Zentnern Pulver auffordert, da drückt man seine Leistung ohne lange Überlegung flugs auf drei Zentner herab!¹⁾

Vor allem aber hob nunmehr ein zäher Kampf um die Höhe der Geldbeiträge an die Bundeskasse an.

Auf dem Hansetage von 1554 waren den Hildesheimern als normale Jahreszahlung an die Einung 30 Taler zu diktiert worden²⁾ — eine Summe, die dann nach Bedarf als „Kontribution“ vervielfältigt wurde. Manchen kleineren und notleidenden Orten hatte man jedoch um 1580 zugestehen müssen, daß sie ein für alle mal nur eine feste Quote als ihr „Annuum“ entrichteten, und um diesen Nachlaß fing nunmehr auch Hildesheim zu feilschen an. Zwar bezahlte es 1592 noch die im Vorjahre „zur Entfreiung der Kontore Antorf und Londen“ bewilligte vierzigfache Umlage mit 1200 Talern³⁾; aber gerade diese gewaltige Forderung wird dem Bestreben, derartiger Opfer für die Zukunft überhoben zu sein, neuen Antrieb gegeben haben. Denn tatsächlich blieb die Stadt einstweilen mit

¹⁾ StA. Akt. LXXIV 105.

²⁾ Ebd. LXXIV 98.

³⁾ Kämmerrechnung (HS. d. Altert. 159) v. J. 1592.

allen ihren Abgaben im Rückstand. Vorzüglich auf der hansischen Tagung vom Frühjahr 1604 führte sie — Seite an Seite übrigens mit den Magdeburgern — einen harten Strauß um ihren Anspruch auf ein Annum.¹⁾ Sie stieß dabei naturgemäß auf heftigen Widerstand. Wenn Hildesheim als eine „wohlhabende und angesehene Bundesstadt“, so erklärte man seinen Botschaftern, mit einem derartigen Begehren durchdränge, dann wäre „das Behalten der Stadt bei der Sozietät viel schädlicher denn der Abgang“. Die Besorgnis, daß die Freunde mit dieser ziemlich unverblühten Drohung eines Ausschlusses Ernst machen könnten, bestimmte dann die Hildesheimer nachzugeben. Sie fanden sich für ihre Reste mit der Zahlung von 600 Talern ab und haben während der nächsten beiden Jahrzehnte ihre Beiträge jeder Art sogar ungewöhnlich pünktlich und vollständig beglichen.

Die scharfen Worte, die unsere Landsleute auf der Tagfahrt des Jahres 1604 zu hören bekamen, waren allerdings gerade damals Ausdruck einer allgemein recht ungünstigen Stimmung gegenüber der Stadt gewesen. Braunschweig lag seit etlichen Jahren in offenem Kampf mit seinem Landesfürsten Heinrich Julius; Hildesheim aber, durch jenen neuerlichen Schutzvertrag an ihn gebunden, hielt sich in diesen schweren Irrungen von vornherein zurück und beschränkte sich darauf, zuweilen gütlich zu vermitteln. Und da nun eben dieser Hansetag von 1604, dem Rufe der schweren Zeit gehorchend, jenen Wünschen Hildesheims weitgehend Rechnung trug und in einer neuen Bundesnotul wirklich eine gegenseitige Unterstützung aller Hansestädte vorsah, falls sie unverschuldet angegriffen würden, so war man sichtlich verärgert, daß es ausgesucht die Hildesheimer waren, die sich bei der ersten Probe aufs Exempel abseits halten wollten. In den nächsten Jahren wurde die Spannung zwischen der Innerstestadt und ihren hansischen Genossen noch größer.

¹⁾ Zu den diesbezüglichen Verhandlungen vgl. besonders StA. Akt. LXXIV 135.

Seit längerer Zeit bereits hatten die Bundesmitglieder in Niedersachsen bis nach Lübeck hinauf über ein „näheres Verständnis“ innerhalb der Hanse verhandelt: in Rücksicht auf die Braunschweiger Wirren verweigerte Hildesheim jedoch den Anschluß. Zweimal, nämlich in den Jahren 1605 und 1615, befreite der Bund mit Waffengewalt die nun sogar vom Kaiser mit der Acht belegte Schwestergemeinde an der Oker, und beide Male versagte Hildesheim den drängenden Freunden jedwede Mitwirkung an einem kriegerischen Unternehmen. Als dann nach dem Friedensschlusse der Parteien 1616 von den anderen Städten der Genossenschaft ein Bündnis mit den Generalstaaten abgeschlossen wurde, tanzte Hildesheim selbst in dieser Frage aus der Reihe. Denn auch jetzt wieder beschränkten ihm politische Bedenken die Handlungsfreiheit, weil sein bischöflicher Landesherr der katholischen Liga angehörte und aus solchem Grunde zu den ausgesprochenen Feinden Hollands zählte. So hat nun unsere Gemeinde, verstehen wir ihre Haltung recht, im Verlaufe dieser langwierigen Vertrauenskrise der aufkommenden Gegnerschaft ihrer Kameraden gerade dadurch die Spitze abzubiegen versucht, daß sie wenigstens den sonstigen Pflichten gegen den Bund nach Kräften nachkam. Gleichwohl renkten sich die Gegensätze erst allmählich wieder ein. Als Lübeck im Februar 1618 einen neuen Hansetag ausschrieb, fragte man zunächst vertraulich bei den Magdeburgern an, was dort wohl „wegen Hildesheim“ vorgehen würde, und ließ sich, mißtrauisch wie man einmal geworden war, trotz aller Mahnungen nicht zum Besuch der Tagfahrt pressen. Die daselbst festgesetzte Umlage wurde dagegen ungesäumt bezahlt.¹⁾

In den folgenden Jahren, als bereits der Dreißigjährige Krieg aufgrollte und zur Wachsamkeit und Eintracht aufrief, zeigte sich die Gemeinde wieder unzweideutig hansisch. Sie verharrte, dem Lübecker Rat und Beispiele folgend, außenpolitisch in den Grenzen strenger Neutrali-

¹⁾ Kämmererechnung von 1618.

tät¹⁾, beschickte die Zusammenkünfte der Sozietät von 1619 und 1621 und unterzog sich dann in treuer Verbundenheit gemeinsam mit Braunschweig der Aufgabe, in dem von Kipper- und Wipperunruhen erschütterten Magdeburg die bürgerliche Ordnung wiederherzustellen.²⁾

Der schwere Kriegssturm brach jedoch sehr bald auch über Niedersachsen herein; bis an die Küste drangen die siegreichen kaiserlich-ligistischen Heere vor. Der hansische Zusammenhalt wollte unter solchen Verhältnissen nicht mehr gedeihen, und erst nach siebenjähriger Pause, im Frühjahr 1628, und dann freilich schon wieder im Herbst, lud Lübeck zu einer neuen Session. Es war eine Zeit, wo natürlich auch Hildesheim seine besonderen großen Nöte hatte. Tilly verlangte von ihm eine Kontribution von 24000 Talern, und drückender lastete auf den Bürgern noch die Angst, daß über sie demnächst eine Gegenreformation verhängt werden könnte; der Herzog von Wolfenbüttel aber, selber ganz in die Hand der feindlichen Heere gegeben, vermochte seinen Schutzbefohlenen nicht beizustehen. So sollte nun die Hanse ihre Fittiche auch über Hildesheim breiten. Bei der ersten Zusammenkunft des Jahres hatte es sich durch die Braunschweiger vertreten lassen; im September aber hielt man es doch für geraten, die alte Freundschaft wiederum durch Abordnung eines eigenen Bevollmächtigten zu betonen, und berichtigte bei dieser Gelegenheit auch seine seit dem Jahre 1621 aufgelaufenen Schulden; doch trug man selbst am Ende nur die magere Genugtuung heim, daß die Genossenschaft sich bei Tilly dahin verwandte, er

¹⁾ An sich war man in Hildesheim, unbefangen genug gegen die Reformierten, der Meinung gewesen, daß die böhmische Angelegenheit, obwohl die dortigen „Direktoren“ der Hanse nicht verwandt seien, dennoch, weil die reformierte Religion in Gefahr sei, als gemeinsame Sache zu betrachten und dem Hilfesuche der Böhmen demgemäß „in etwas zu willfahren“ sei; doch sollten sich die Hildesheimer Vertreter auf dem Hansetage „conformiren“.

²⁾ Hertel-Hülße, Geschichte der Stadt Magdeburg (1885) II, 81.

möge Hildesheim in Zukunft mit weiteren Forderungen verschonen.¹⁾ Auf der anderen Seite brachte die Tagung unserer Stadt vor allem eine neue Auflage; denn von der Summe von 15 000 Talern, die man in Lübeck schließlich dem belagerten Stralsund zuwandte, statt es mit aller Macht zu unterstützen, mußte auch sie den Betrag von mehr als 1000 Talern übernehmen.²⁾ Sie hat sich damit immerhin ein kleines Verdienst an der stolzen Selbstbehauptung Stralsunds erworben; sonst freilich hatten auch Hildesheims Vertreter auf das Hilfesuch der tapferen Freunde nichts Besseres als das gewöhnliche Rezept der Schwachen und Ängstlichen gewußt, nämlich „zu schreiben, zu schicken, zu interponieren, zu bitten und zu flehen“.

Das kritische Jahr 1629 — kritisch für den Bund bekanntlich vor allem deshalb, weil es damals zu jenen weit-schauenden spanisch-kaiserlichen Plänen Stellung nehmen hieß, durch die das zu Lande siegreiche Habsburg mit Hilfe der Hanse nun auch die Herrschaft über das Meer gewinnen wollte — stand für Hildesheim gleichfalls sehr stark im Zeichen hansischer Betätigung. Dreimal, im April, im August, und im Dezember treffen wir seine Sendlinge in Lübeck. Ernste Arbeit im Sinne städtischer Gemeinschaft galt es derzeit besonders für Magdeburg zu leisten. Zusammen mit den Bevollmächtigten von Lübeck, Hamburg, Bremen und Braunschweig vermittelte man in seinen Streitigkeiten mit Wallenstein, der die Stadt seit dem März 1629 blockierte und seit dem Sommer förmlich belagerte; an den langwierigen Verhandlungen mit dem Friedländer sowohl in Wolmirstedt wie in Halberstadt, wo sich der Gestrenge schließlich zu einer Aussöhnung mit Magdeburg bequemte, hat auch Hildes-

¹⁾ Schreiben der Hanse an Tilly vom 18. 12. 1629 im StA. Akt. LXXIV, 186.

²⁾ Unter dem 31. 10. 1628 stellt Hildesheim an Lübeck in dieser Sache einen Schuldschein über 1046 Taler 24 Schillinge aus. Vgl. im übrigen Opel, Der niedersächsisch-dänische Krieg III (1894) S. 638 ff.

heims Gesandtschaft teilgenommen.¹⁾ Endlich hat unser Rat nochmals zu Anfang 1630, als die Magdeburger aufs neue zur Beilegung innerer Zerwürfnisse um hansischen Beistand baten, in diesem Sinne seiner Pflicht genügt²⁾, hat auch der Stadt ein Darlehen von 3000 Talern vorgestreckt.³⁾

Der Konvent vom Herbst 1629 ist auf Jahrzehnte hinaus die letzte Zusammenkunft der Sozietätsmitglieder geblieben. Indem man Hamburg, Lübeck und Bremen bevollmächtigte, die gemeinsamen Belange zu vertreten, und diese drei Orte dann schon 1630 ein Sonderbündnis miteinander schlossen⁴⁾, wurde auch das zukünftige Geschick der Hanse ganz sinnfällig ihnen anvertraut. Nichtsdestoweniger starb der hansische Gedanke bei den anderen Bundesorten noch nicht ab, und obwohl das äußere Band nicht sichtbar wurde, galten sie nach wie vor durchaus als Glieder der Vereinigung. Hilfsbedürftig, wie es gerade in diesen Jahren immer wieder wird, streckt daher Hildesheim, so oft es Rat und Beistand braucht, seine Hände nach den großen Schwestern an der Küste als natürlichen Patronen aus. Als es im Herbst 1632 in die Gewalt der Kaiserlichen gefallen ist, schießen Bremen, Hamburg, Lübeck und Lüneburg auf Drängen und unter Bürgerschaft von ausgetriebenen Hildesheimern dem Wolfenbütteler Herzog, der sich zur Rückeroberung der Stadt anschickt, 10 000 Taler vor⁵⁾; und als ihr im Sommer 1634 endlich die Befreiungstunde geschlagen hat, sprechen wieder hansische Vertreter bei dem Welfen vor, daß er die geplagte Bürgerschaft mit Glimpf behandle⁶⁾. Der

¹⁾ Hertel-Hülse II S. 113f., 117f.

²⁾ Die Reise des Syndikus nach Magdeburg im Januar 1630 s. StA, Akt. XIII 9.

³⁾ StA. Akt. CLIII 503, 504, 506.

⁴⁾ A. Wohlwill, Die Verbindung der Hansestädte und die hansische Tradition seit der Mitte des 17. Jahrhunderts (HGbl. 1899) S. 6.

⁵⁾ Über diese Anleihe vgl. StA. Akt. LXXIV 186a, CLIII 464 u. 465.

⁶⁾ Die Gesandten von Lübeck, Hamburg und Bremen weilten im Juli 1634 auf ihrer Rückreise vom Frankfurter Tage des Heilbronner Bundes gerade in Hildesheim (StA. Akt. LXXIV, 187).

Nachfolger des Wolfenbüttlers aber, der sonst so anspruchsvolle Georg von Lüneburg, sagt gelegentlich der Huldigung den Hildesheimern doch zu, daß es „ihm ganz nicht zuwider, daß wir bei dem foedere hanseatico ferner bleiben und halten“.¹⁾ Aufs eifrigste wirbt dann die Gemeinde um die Unterstützung Lübecks und der sonstigen alten Weggefährten, als 1635 der Prager Friede deutlich machte, daß der Bischof wieder Herr im Lande werden würde, und man nach den Friedensbestimmungen befürchten mußte, daß sodann der lutherische Glaube nicht für alle Zeit gesichert sei. Wir hören im Mai 1636 einen Hildesheimer Abgesandten an der Trave den Wunsch vortragen²⁾, daß Lübeck „im Namen der ganzen Hanse“ beim Kaiser und bei Dänemark, in Regensburg und noch „an anderen hohen Orten“ bezeuge, Hildesheim sei eine alte und dem Reich gehorsame Hansestadt und besitze als solche kraft kaiserlicher Zusage den Anspruch auf Bewahrung seiner Privilegien und das Recht auf Übung der bisherigen Religion; und die nämlichen Bitten um Vermittlung legt man 1637 und noch einmal 1638 je durch eine Sonderbotschaft in der Bundeshauptstadt vor. Tatsächlich verwenden sich dann im Sommer letztgenannten Jahres Hamburg, Lübeck, Braunschweig und Bremen bei dem neuen Kaiser Ferdinand dem Dritten und verschiedenen Fürstlichkeiten zu Hildesheims Gunsten.³⁾ Auch der niedersächsische Kreistag zu Lüneburg bemüht sich im Dezember 1638 auf Vorstellung von „Bürgermeister und Räten der vereinigten deutschen Hansestädte“, wie sie sich nennen, in gleicher Richtung.⁴⁾

Diese Kette hansischer Bemühungen für unsere andauernd gefährdete Stadt läuft durch die vierziger Jahre weiter. Im Auftrage der Bundesfreunde steht Braun-

¹⁾ So behauptet wenigstens die Stadt in einer Instruktion für den nach Braunschweig abgeordneten Sekretär Johann Dyes vom 12. 5. 1636 (StA. Akt. LXXIV 188).

²⁾ Die Instruktionen s. StA. Alt. LXXIV 188/189.

³⁾ StA. Akt. LXXIV 190.

⁴⁾ Ebd.

schweig ihr zur Seite, als 1642 in der Tat Verhandlungen zwischen den Welfen und dem Bischof über die Rückerstattung des Stiftes einsetzen¹⁾, die 1643 wirklich zu dessen Restitution führen, eine Wiederherstellung unserer städtischen Rechte aber in keiner Weise verbürgen. Und als Hildesheim doch schließlich im September 1643 triumphiert und zum Schutze seiner Neutralität nun eiligst eine eigene zuverlässige Truppe aufstellen muß, da hilft ihm wieder Braunschweig durch Darleihung einer Söldnerabteilung über die erste Not hinweg. Ebenso darf sich die Stadt bei den westfälischen Friedensverhandlungen ihrer hansischen Verbindungen getrösten²⁾, und hin und her sind während der letzten Kriegsjahre die Gesandtschaften und Schreiben namentlich zwischen Hildesheim und Osnabrück gegangen. Mochte dabei auch Lübecks Vertreter Dr. Gloxinus der Stadt persönlich nur ein ziemlich kühler Gönner bleiben, so hat immerhin auch seine Unterstützung dazu beigetragen, daß der allgemeine Friede unsere Gemeinde in allen ihren vormaligen Gerechtigkeiten bestätigte.

Kaum aber hatten sich die Tore hinter dem entsetzlichen Elend dieses Krieges geschlossen, da vernahm man auch schon Bemühungen, das Band des hansischen Vereines zwischen seinen Freunden wieder fester anzuziehen. Und wenn es hierbei den Küstenplätzen auch jetzt vor allem darum ging, ihre lange nicht mehr ausgenutzten Privilegien nach Möglichkeit wieder geltend zu machen und den beinahe zugrunde gerichteten deutschen Handel mit dem Ausland neu zu bauen³⁾, so erwarteten die binnenländischen Anhänger der Hanse mehr noch als zuvor von deren Auferstehen eine Stärkung ihrer Position den Landesherren gegenüber, die mit verdoppelten Anstrengungen die erschöpften Bürgerschaften unter das fürstliche Joch zu beugen versuchten; hatten in diesen Zeiten doch selbst die als reichsfrei anerkannten Städte

¹⁾ Gebauer, Hildesheim II 93 ff.

²⁾ StA. Akt. LXXIV 189 usw.

³⁾ Wohlwill S. 7f.

alle Not, sich solchen Drängens zu erwehren. Als daher kurz nach Weihnachten 1650 die Nachricht einlief¹⁾, daß Lübeck wieder einen Hansetag abhalten wolle, stimmte Hildesheim diesem Plane zu, und da der Bundesvorort gleichzeitig eine Äußerung darüber erbeten hatte, ob man das Antwerpener Kontor wiederherzustellen sich bestreben solle, so veranstaltete der Rat hierüber sofort eine Umfrage bei unserer Kramer- und Gewandschneidergilde. Es ist von Interesse festzustellen, daß sich diese maßgebenden Hildesheimer Wirtschaftskreise dergleichen Ansichten gegenüber durchaus freundlich stellten und abweichend von dem früheren Standpunkte der städtischen Regierung, man sei an den Kontoren nicht beteiligt, erklärten, daß die Durchführung des Planes „dieser Stadt nicht wenig Nutzen bringen möchte“. Bis in die zwanziger Jahre des Jahrhunderts hinein, so sagen sie, hätten sich immer wieder Hildesheimer Großkaufleute für längere oder kürzere Zeit in dem Antwerpener Kontore einquartiert; die Voraussetzung für ein gutes Geschäft daselbst müsse jetzt allerdings die Öffnung der seit dem Friedensschlusse von Holland gesperrten Scheldemündung sein, da sich, etwa von der Wolle abgesehen, der Landweg für den Handel nach Antwerpen doch zu teuer stellen würde.²⁾ Man gewahrt also, daß selbst im binnenländischen Hildesheim der Unternehmungsgeist der Hanse nicht ertötet war und daß man noch inmitten eines weiten Trümmerfeldes alsbald an den Wiederaufbau dachte.

Aus dem Hansetag ist 1651 nichts geworden. Schwer kämpfte auch Hildesheim noch immer mit der unermeßlichen Verschuldung, die ihm aus dem Kriege verblieben war, und wie es sich vor der Hand außerstande zeigte, jene Anleihe von 1633 abzutragen oder auch nur zu verzinsen, so war von Beiträgen an die allgemeine Kasse,

¹⁾ Lübeck an Hildesheim 12. 12. 1650, StA. Akt. LXXIV 193.

²⁾ Ebd. Allerdings hatte Antwerpen für Hildesheim vor allem die Bedeutung eines Wollstapels gehabt.

die man in Lübeck Jahr für Jahr getrost berechnete, als laufe alles in dem alten Gleise weiter, noch viel weniger die Rede gewesen; seit 1629 hatte man ein einziges Mal rund 300 Taler als Ersatz für besondere Unkosten eingeschickt und sollte am Ende laut den Lübecker Büchern mit etwa 3500 Talern im Rückstande geblieben sein.¹⁾ Den Glauben an die Wiederauferstehung unseres Bundes ließ man aber darum doch nicht fahren und hat vermutlich aus diesem Grunde auch der Versuchung widerstanden, mit den „wagenden Kaufleuten“ aus England anzuknüpfen, als diese 1658 durch Vermittlung eines Hildesheimer Offiziers wegen Schaffung eines „Stapels und Niederlage“ anfragten.²⁾ Man beschloß vielmehr, die Sache „in dilatorio“ zu behandeln, und hat sie danach ganz auf sich beruhen lassen — sicherlich nicht in erster Linie deshalb, weil, wie unsere Quellenstelle naiv bemerkt, unter den Bewerbern „drei Katholische, drei Calvinische und drei Teutsche“ waren, sondern da eine Zulassung der Merchants der alten hansischen Überlieferung schnurstracks zuwiderlief und der Stadt also den etwaigen Eintritt in eine wiederaufgerichtete Hanse hätte versperren können.

Denn die Hoffnung, daß die alte Einung doch noch eines Tages auferstehen werde, war inzwischen keineswegs begraben worden, sondern wurde während der sechziger Jahre mehrmals wieder hervorgeholt. Zu den wenigen Freunden aber, die zu solcher „Reunion“ noch einiges Vertrauen zeigten, zählte nach wie vor auch Hildesheim, wenn es gleich offen bekannte, daß es sich den Bund vor allem als eine städtische Lebensversicherung wünschen müsse³⁾ — ja es wurde aus diesem Gedanken heraus damals sogar der Plan einer neuen engeren Konkordie zwischen Hildesheim, Braunschweig und Magde-

¹⁾ StA. Akt. LXXIV 200.

²⁾ Ratschlag vom 16. 4. 1658 (Handschr. d. Altst. 154, Bd. 32.

³⁾ Hildesheim an Lübeck 30. 4. 1662 in StA. Akt. LXXIV 197. Als „Protector“ der wenigen noch verbliebenen Hansestädte dachte sich Hildesheim die Generalstaaten.

burg eifrig erörtert¹⁾, die sich als die letzten Gemeinden im Harzvorlande der alten Freiheit erfreuten, alle drei aber auch schon in besonders schwerer Sorge davor standen, daß die Landesherrschaft ihrer mächtig werden könne. Allein über Wollen und Erwägen kam man in Lübeck so wenig wie im alten sächsischen Quartier hinaus, die geplante Tagung der Hanse ward immer weiter hinausgeschoben, und Magdeburg, das der Große Kurfürst, ohne daß die befreundeten Kommunen sich zu rühren wagten, 1666 unter seine Befehle beugte, wurde nun das schämliche Opfer solcher Unentschlossenheit. Als Lübeck es 1667 erneut versuchte, einen Konvent zustande zu bringen, prädelibierten demnach in dem Viertel nur noch Hildesheim und Braunschweig miteinander — schließlich auch jetzt umsonst, weil eine neue Vertagung der schon einberufenen allgemeinen Versammlung erfolgte. Kein Wunder, da man von vornherein an die ganze Sache mit geringem Vertrauen herangegangen war; bat doch im Widerhülle von Bedenken, die so mancher der alten Freunde schon beim Anklopfen geäußert hatte, gleich der erste Punkt der Tagesordnung die Städte geradezu um ihre Stellungnahme zu der Frage, ob das Bündnis sich nicht am Ende schädlicher denn nützlich erweisen werde.

Im Juli 1668 hat man sich indes tatsächlich in Lübeck getroffen. Braunschweig, mit seinem Fürsten völlig zerfallen und darum an dem Wiederaufbau der Hanse aufs lebhafteste interessiert²⁾, konnte auch die Vollmacht seines Hildesheimer Nachbarn mitbringen; dieser selbst jedoch klagte in seinen Schriften ganz beweglich über den „hochbedauernswerten Jammerstand“ der Stadt, und ließ damit von Anfang an keinen Zweifel, daß man ihm mit ernstlichem Aufwand, ohne dessen Übernahme ein Erfolg sich doch nicht denken ließ, in keinem Falle kom-

¹⁾ Protokoll der Prädeliberation zu Braunschweig vom 22. 4. 1662.

²⁾ StA. Akt. LXXIV 200.

men dürfe. Und wie diese Tagung an dem Eigennutz, dem mangelnden Opfersinn, der Furcht und Ohnmacht unserer Städte scheiterte, so auch die letzte, die im Sommer 1669 folgte.¹⁾ Hildesheim hatte über die vorgelegten Punkte mit den Braunschweigern treulich geratschlagt, eine feste Stellungnahme aber abgelehnt, und deshalb sogar Braunschweigs Gesandten, die es wiederum vertraten, keine genauer umrissene Vollmacht erteilt: bevor man wisse, wo hinaus in der Hauptsache die größeren Städte zielten, könne sich das schwache Hildesheim, wenngleich an sich bereit, das Bündnis zu erneuern, auch nicht erklären, müsse sich vielmehr die Entscheidung offen halten und vorläufig „nec prope nec procul“ bleiben; zu den geplanten Verhandlungen der Städte über ein Bündnis mit Holland nun gar seinerseits einen Vertreter abzuordnen, der zugleich Braunschweigs Vollmacht führen solle, hatte man sich unter diesen Umständen natürlich noch viel weniger herbeilassen wollen. Und weiter als zu Hildesheims kläglicher Weisheit unbedingter Vorsicht drang man auch auf dem Lübecker Tage nicht vor; niemand dachte daran, über das ungefährliche Reden hinaus einen herzhaften Entschluß zu fassen.

Es ist der letzte Hansetag gewesen. Im August 1669 haben dann Hildesheims Botschafter in Sachen dieser Tagungsergebnisse nochmals an der Oker vorgesprochen²⁾, und zu Anfang September hat ein braunschweigischer Vertreter mit den Unsrigen auf der Hildesheimer Ratsapotheke leere Worte gewechselt. Von dem städtischen Verbündnis, das leuchtete ein, stand jetzt kein Heil mehr zu erwarten. Wie gut für Hildesheim, daß es daneben in der Schutzherrschaft der Welfen noch ein zweites Eisen im Feuer gehalten hatte und sich auf diese Weise seine Unabhängigkeit bewahren konnte. Braunschweig aber ist im Jahre 1671 von dem Wolfenbütteler Herzog unter-

¹⁾ StA. Akt. LXXIV 202.

²⁾ Gutachten des Syndikus Dr. Hoffmeister vom 27. 5. 1669 a. a. O.

³⁾ StA. Akt. LXXIV 201.

worfen worden, und kein Arm hat sich im Raume unserer alten heimischen Vereinigung erhoben, um ihm auch diesmal wie vor 60 oder 70 Jahren beizustehen; nur mit papierenen Erklärungen traute man sich an den Feind heran.

Seltsam, daß der Name Hanse, als er schon mehr denn 100 Jahre lang in Hildesheims Mauern seinen Klang verloren hatte, für uns noch einmal flüchtige Gestalt empfängt.¹⁾

Es war auf dem Rastatter Kongreß von 1798, als der Generalsekretär der dortigen französischen Botschaft, Rosenstiel, in einem Gespräch mit dem Hildesheimer Syndikus Hostmann, den die um ihre Zukunft bangende Stadt dorthin entsendet hatte, die Erinnerung an jene größere Zeit wachrief, wo Hildesheim ein Glied des deutschen Kaufmannsbundes gewesen war. Man sah, daß die Tage der geistlichen Staaten in Deutschland gezählt waren, und die Hildesheimer Stadtverwaltung hegte nun den Wunsch, daß das Geschick ihrer Bürgerschaft nicht schlechthin an das des Fürstbistums gekettet würde. Da also haben Rosenstiel und seine freiheitsbegeisterten Pariser Freunde den Gedanken hingeworfen, ob Hildesheim nicht mit Lübeck, Hamburg und Bremen zu einer „Hansischen Republik“ zusammengefaßt und ihm dadurch seine von den „Tyrannen“ gefährdete Selbständigkeit gerettet werden könnte. Man hat bei uns mit diesem Plane, der in der Tat mehr der rasche Einfall politischer Dilettanten als eine Frucht staatsmännischer Erwägungen gewesen sein dürfte, vorübergehend wohl ein wenig geliebäugelt, ist dann aber doch nicht näher darauf eingegangen; denn solch ein Bund war ja für Hildesheim in seiner binnenländischen Abgeschlossenheit und bei seiner Umklammerung durch starke, festgefügte Staatsgebilde

¹⁾ Vgl. dazu meinen Aufsatz: Aus der Vorgeschichte der ersten Einverleibung Hildesheims in Preußen (Forschungen z. brandenburg. u. preußischen Geschichte 1919) S. 119 u. 121.

von vornherein ein Unding. Und deshalb ist dieser kleine Zwischenfall von Rastatt, der nun die Tore hinter einer jahrhundertlangen hansischen Geschichte für Hildesheim endgültig schließt, in Wahrheit doch nichts anderes gewesen als ein sehr verspäteter und mißglückter Schlußakkord einer übrigens schon längst verklungenen Symphonie.

III.

Fernhändlerschicht und Handwerkermasse in Braunschweig bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts

Von

Werner Spieß

Der bekannte Braunschweiger „Ordinarius“ vom Jahre 1408¹⁾ bringt nicht nur einen eingehenden Abriß der Braunschweiger Stadtverfassung, wie sie von 1386 an fast drei Jahrhunderte in Geltung gewesen ist, sondern darüber hinaus einen Überblick über das gesamte öffentliche Leben der Stadt um die Wende des 14. Jahrhunderts. Im § 120/21 wird uns die große, am hl. Leichnamstage zur Erinnerung an den Sieg von Winsen an der Aller²⁾ stattfindende Prozession geschildert, an der die gesamte Geistlichkeit und weiteste Kreise der Stadt, mit Lichtern in der Hand, teilnahmen. Um Rangstreitigkeiten vorzubeugen, wurde für die Aufstellung der Bürgerschaft eine bestimmte Reihenfolge vorgeschrieben, die weitgehend auf der Einteilung der Bürgerschaft in Gilden aufbaute. Die Gildenfolge, die wir daraus ablesen können, hat, bei großer Ähnlichkeit im Ganzen, doch sehr erhebliche Abweichungen von der für die Ratsverfassung von 1386 vorgeschriebenen amtlichen Folge der Gilden.³⁾

¹⁾ Haenselmann und Mack, Urk. Buch der Stadt Braunschweig Bd. 1 S. 145.

²⁾ Am Leichnamstage 1388 siegten die Welfenherzöge mit Hilfe der Stadt Braunschweig über die von der Stadt Lüneburg unterstützten askanischen Herren des Landes Lüneburg.

³⁾ W. Spieß, Die Braunschweiger Revolution von 1614 und die Demokratisierung der Ratsverfassung 1614—1671. Mit einem Exkurs: Die vierzehn ratsfähigen Gilden der Stadt (Jb. des Braunschw. Gesch. Ver., 1935) S. 62 u. 71.

Aus einem Vergleich der beiden Rangordnungen lassen sich bedeutsame Schlüsse ziehen, die unseres Erachtens nicht nur für die Entstehung des Gildewesens und des Wirtschaftslebens in der Stadt überhaupt von Wichtigkeit sind, sondern darüber hinaus auch auf die Anfänge dieser wichtigen Stadt ein helles Licht werfen.¹⁾

Wir stellen die beiden Rangordnungen, von denen wir im folgenden der Kürze halber die erstere als „Prozessionsordnung“, die letztere als „Verfassungsordnung“ bezeichnen wollen, übersichtlich nebeneinander²⁾:

Prozessionsordnung	Verfassungsordnung
de florerede lechte edder luchten draghen, se seyn ute wat gylden dat se syn	
1. de koplude unde de multer	1. die fünf „Gemeinden“ der fünf Weichbilde Altstadt, Hagen, Neustadt, Altewiek und Sack
2. wantsnyder ute der Olden- stad	2. Wandschneider in der Alt- stadt
3. wantsnyder ute dem Haghen	3. Wandschneider u. Laken- macher im Hagen
4. wantsnyder ute [der Neu- stadt]	4. Wandschneider u. Laken- macher in der Neustadt
5. wesseler	5. Lakenmacher i. d. Alten- wiek
6. goltsmede	6. Gerber und Schuster
7. cramere	7. Knochenhauer
8. lakenmeker	8. Schmiede

¹⁾ Auf die Bedeutung alter Prozessionsordnungen für die Aufhellung städtischer Verfassungsverhältnisse macht K. Frölich allgemein aufmerksam in: Kirche u. städt. Verfassungsleben S. 267 (ZSRG. 53 Kan. Abt. 22, 1933); praktische Verwertung für Goslar durch dens. in: Verf. u. Verw. der Stadt Goslar, 1921, S. 35 ff.

²⁾ Neben den 14 Gilden waren nach der Verfassung von 1386 auch die fünf „Gemeinden“ der fünf Weichbilde der Stadt an der Ratsverfassung beteiligt. Diese Gemeinden werden in der amtlichen Reihenfolge in der späteren Zeit regelmäßig hinter den Gilden aufgezählt (Spieß a. a. O. S. 62). Mit welchem Rechte wir sie hier an die Spitze stellen, darüber s. u. S. 79.

9. knokenhowere	9. Wechsler
10. garvere	10. Goldschmiede
11. schomekere	11. Beckenwerker
12. beckere	12. Bäcker
13. beckenwerken	13. Kramer
14. scradere	14. Schneider
15. smede	15. Kürschner
16. mestwerken	
17. lyneweever	
18. hotwerken	
19. kaland to st. Gerdrude	
20. kaland to st. Matthese ¹⁾	
21. kaland to st. Peter	
22. de ut der broderscop to st. Michele	
23. de ut unser leven frowen gylde	
24. de ute der dreyer gylde	
25. de molre	
26. de stovere	

Die beiden Rangordnungen waren im Anfang des 15. Jahrhunderts nebeneinander in Gebrauch. Die eine war in der Verfassung verankert; sie hatte also juristisch bindenden Charakter und verkörperte das geltende Recht. Die andere spiegelt einen viel älteren Rechtszustand wider, der sich im Prozessionswesen²⁾ der Stadt zäh erhalten hatte, dem aber in der Gegenwart nur noch eine gesellschaftliche Bedeutung zukam. Daß neben der modernen, in der Stadtverfassung verankerten Gilde-rangordnung sich für Veranstaltungen mehr gesellschaftlicher Art eine ältere Stufenfolge halten konnte, ist ohne weiteres verständlich, wenn man bedenkt, wie zäh der Mensch an überkommenen Vorrechten und Vorstellungen gerade auf soziologischem Gebiete festzuhalten geneigt ist.

¹⁾ So zweifellos statt „Magnese“, wie die nur in Abschrift aus der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts vorliegende Quelle schreibt. So überträgt stillschweigend auch Dürre, *Gesch. d. Stadt Braunschweig* . . . S. 380. Der Mattheuskaland ist in der Stadtgeschichte sehr bekannt, während ein Magnuskaland, trotz der vorhandenen Magnikirche, sonst nirgend erwähnt wird.

²⁾ Die Prozession, für die die Rangordnung überliefert ist, wurde zwar erst 1388 gestiftet. Da damals aber bereits die neue

1. Kaufleute und Brauer. An der Spitze der Prozession marschiert eine besonders feierlich ausgestattete Abteilung von Angehörigen der verschiedensten Gilden. Zu ihr konnte sich offenbar freiwillig melden, wer die Kosten der Ausschmückung, namentlich auch der mitgeführten Lichte, zu tragen bereit war. Sehen wir von dieser Abteilung, die eine völlige Sonderstellung einnahm, ab, so eröffneten die Reihe der berufsständig gegliederten Bürgerschaft die „koplude unde multere (Brauer)“. Sie genossen also seit den ältesten Zeiten das höchste Ansehen in der Stadt und sie besaßen es auch noch zur Zeit des Ordinarius, also im Anfang des 15. Jahrhunderts. Es ist also nicht so gewesen, wie bisher meist angenommen wurde, daß im spätmittelalterlichen Braunschweig die Gewandschneider den vornehmsten Handelsstand bildeten und daß sich über ihnen nur noch ein Stand von Rentnern erhob, der sich lediglich mit der Verwaltung seines in städtischem Grundbesitz und in Landgütern angelegten Vermögens abgab und sich darüber hinaus höchstens noch durch die Übernahme städtischer Ämter um die Allgemeinheit verdient machte. Diese Oberschicht bestand vielmehr ganz überwiegend aus „Kaufleuten und Brauern“. Mit was für einem Personenkreis haben wir es hier zu tun?

Es kann kein Zweifel sein, daß wir in diesen Kaufleuten und Brauern zu erkennen haben jene alte Fernhändlerschicht oder genauer den Rest jener alten Fernhändlerschicht, die nach Rörig am Anfang der Entwicklung aller Gründungsstädte stand und deren Vorhandensein bei Entstehung der Stadt Braunschweig oder richtiger ihrer Weichbilde Altstadt, Hagen und Neustadt bereits Fr. Timme¹⁾ wahrscheinlich gemacht hat.

Verfassung von 1386 in Geltung war, kann die Rangfolge der Gilden nicht erst aus der Zeit der Stiftung dieser Prozession stammen. Sie wird auch bei den sonstigen, aus älterer Zeit stammenden Prozessionen der Stadt üblich gewesen sein.

¹⁾ Fr. Timme, Die wirtschafts- und verfassungsgeschichtlichen Anfänge der Stadt Braunschweig. 1931.

Diese Fernhändler waren Großhändler, wenn auch nicht ganz im Sinne der heutigen Zeit.¹⁾ Denn wenn ihr Einkauf auch stets en gros erfolgte, so lehnte man, wenigstens in der Frühzeit, beim Verkauf doch das Detailgeschäft, sofern es nur gewinnbringend genug war, nicht ganz ab. Eine Spezialisierung auf eine bestimmte Warengattung erfolgte grundsätzlich nicht; vielmehr handelte man mit allen Gütern, deren Vertrieb Gewinn abwarf, so insbesondere mit Getreide und Holz, Wein und Bier, Tuch und Pelzwerk, Spezereien, Gewürzen und Salz. Diese Großhandelsgüter holte man nicht nur von auswärts in die Stadt herein, sondern man führte sie, soweit sie in Braunschweig hervorgebracht wurden, auch aus. Die Tuche der Braunschweiger Lakenmacher, eine schlichte Gebrauchsware, führte man aus, wie man die edlen Laken, insbesondere aus Flandern und England, hereinbrachte. Ebenso wurde das berühmte Braunschweiger Bier weithin verfrachtet, und wurden umgekehrt fremde Biere in die Stadt eingeführt, deren Bürger nicht immer nur das eigene Erzeugnis genießen wollten. Getreide und Holz waren in der Regel Ausfuhrartikel; doch konnte das Getreide bei den häufigen Mißernten auch zum überaus begehrten und hochbezahlten Einfuhrgut werden. Pelzwerk, Seide, Pottasche, Gewürz, Heringe und manches andere wurde durch den hansischen Handel in die Stadt eingeführt. Das erworbene Vermögen legte man in städtischem Hausbesitz, aber auch in ländlichem Grundbesitz an. So konnte auch der Ertrag des eigenen Grundbesitzes, namentlich das Getreide, aber auch das Holz, zum Objekt des Großhandels gemacht werden. Ebenso wurden Weizen und Gerste der eigenen Ernte zu Malz verarbeitet und im eigenen Geschäftshause das Bier, eins der wichtigsten Erzeugnisse der Stadt, hergestellt. Die Kaufleute übten das Gewerbe meist nicht selber aus, sondern ließen es durch angestellte

¹⁾ Für das Folgende vgl. Fr. Rörig, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, 1928, S. 217 ff.

Braumeister und Brauknechte betreiben. Nur so ist es zu erklären, daß es in Braunschweig, trotz der großen Bedeutung des Braugewerbes, keine Brauergilde gegeben hat.¹⁾ Die Braumeister waren eben keine selbständigen Gewerbetreibende, sondern angestellte Werkmeister; die Unternehmer aber übten das Gewerbe nur nebenher aus, in der Hauptsache waren sie Kaufleute.

Zogen sich die Großkaufleute, reich geworden, von dem risikoreichen Handel zurück, um in Zukunft im wesentlichen nur noch der Verwaltung ihrer Renten zu leben, so werden sie die bequeme Brauproduktion in der Regel beibehalten haben. Sie konnten sich nun aber nicht mehr als Kaufleute, wohl aber noch als Brauer (multer) bezeichnen. Von ihren Standesgenossen, den Kaufleuten, trennten sie sich nicht, wie sie ja auch bereit waren, sich jederzeit, wenn die Lage es mit sich brachte, vorübergehend oder dauernd wieder dem Handelsgeschäft zu widmen. So konnte sich diese erste Gesellschaftsschicht des Braunschweiger Bürgertums mit Fug und Recht als „Kaufleute und Brauer“ bezeichnen.

Diesen Kaufleuten und Brauern, die an der Spitze der Prozeptionsordnung stehen, entsprechen in der Verfassungsordnung die hier die erste Stelle einnehmenden fünf „Gemeinden“ der fünf Weichbilde Altstadt, Hagen, Neustadt, Altwiek und Sack. Daß dieser äußeren Gleichstellung die innere Übereinstimmung nicht fehlt, das soll hier nur als bloße Behauptung ausgesprochen werden. Wir verweisen im übrigen für diese in das Gebiet der Verfassungsgeschichte schlagende Materie auf unsere Ausführungen u. S. 74 ff.

2. Gewandschneider. In der Prozeptionsordnung folgen auf die Großkaufleute (Kaufleute und Multer) als der nächst angesehene Berufsstand die Wandschneider, zunächst der Altstadt, dann die des Hagens, dann die der Neustadt. In der Verfassungsordnung reihen sich an die

¹⁾ Die spätere sog. Brauergilde ist keine Gilde im Rechtssinne, sondern eine bloße Interessentengemeinschaft.

fünf Gemeinden als erste unter den vierzehn Gilden die Wandschneider der Altstadt; es folgen die vereinigten Wandschneider und Lakenmacher des Hagens, dann die vereinigten Wandschneider und Lakenmacher der Neustadt. Wir wollen hier zunächst von der Tatsache absehen, daß in der jüngeren Rangfolge, abweichend von der älteren, im Hagen und in der Neustadt die Wandschneider mit den Lakenmachern, also die Tuchhändler mit den Tuchmachern, zusammengekoppelt sind; diese Tatsache ist sehr wesentlicher Art und wird uns weiter unten eingehend beschäftigen.¹⁾ Abgesehen von dieser Verschiedenheit aber ist die Übereinstimmung der beiden Rangfolgen eine vollkommene. Wandschneider gibt es nach beiden Ordnungen nur in den drei „vorderen“ Weichbilden Altstadt, Hagen und Neustadt, die alle durch Markt- bzw. Stadtgründung als Fernhandelsplätze entstanden sind, nicht in der aus dem alten Hörigendorfe zu einer städtischen Siedlung erwachsenen Altenwiek und auch nicht in dem erst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts durch bloße Bebauung eines zwischen den älteren Weichbilden gelegenen freien Terrains entstandenen Sacke. Das legt die Vermutung nahe, daß die Wandschneider mit der alten Fernhändlerschicht, die an der Gründung der Fernhandelsplätze maßgebend beteiligt gewesen sind, in irgendeinem Zusammenhange stehen. Und weiter können wir feststellen, daß nach beiden Rangordnungen die Wandschneider sich innerhalb eines jeden Weichbildes gesondert organisiert haben. Sie weichen hierin völlig von den Handwerker-gilden ab, die, wie wir noch sehen werden, stets eine über die ganze Stadt sich erstreckende Gilde bildeten. Dieselbe Bindung an die Weichbilde, die wir bei den Wandschneidern beobachten, finden wir aber auch bei den Kaufleuten und Brauern, die sich ebenfalls von Anfang an an die Weichbilde anlehnten und an diesen auch nach der neuen Verfassung von 1386 festhielten, wo sie die fünf Gemein-

¹⁾ S. u. S. 68.

den verkörpert.¹⁾ Auch diese Beobachtung paßt zu der Annahme, daß innere Zusammenhänge zwischen den alten Fernhändlern, als deren Nachfolger wir ja die späteren Kaufleute und Brauer erkennen konnten, und den Wandschneidern bestanden haben müssen.

Diese von uns beobachteten, auf einen inneren Zusammenhang zwischen den Wandschneidern und den Großkaufleuten hinweisenden Erscheinungen finden sofort ihre Erklärung, wenn wir für beide Berufsgruppen die gleiche Herkunft, nämlich aus der alten Fernhändlerschicht, annehmen. Dazu aber sind wir ohne weiteres berechtigt, nachdem Fritz Rörig die gleiche Entwicklung für Lübeck auf Grund eines reicher fließenden Urkundenmaterials nachgewiesen hat.²⁾

Rörig läßt die Lübecker Wandschneider aus der alten Fernhändlerschicht hervorgehen. Die Fernhändler waren, wie wir bereits oben ausgeführt haben, ursprünglich nur hinsichtlich des Einkaufes Großhändler im heutigen Sprachgebrauch. Sie verschmähten es nicht, die eingekauften Waren, wenn sie hochwertig waren und daher auch der Verkauf im kleinen gewinnbringend war, gelegentlich auch en detail zu veräußern. Insbesondere übten sie gern den Gewandschnitt aus, d. h. sie verkauften das in Ballen eingekaufte kostbare Tuch, indem sie aus den großen Laken die für den unmittelbaren

¹⁾ Auch von einzelnen Handwerker-gilden (so den Bäckern) wissen wir übrigens (W. Spieß, Die Gildearchive im Stadtarchiv Braunschweig, 1933, Nr. 6), daß sie zunächst als Weichbildsgilden bestanden haben und erst später durch Zusammenschluß zu Gesamtgilden für die ganze Stadt geworden sind. Sie zeigen mit dieser Entwicklung aber gerade, daß sie an dem Weichbild uninteressiert waren, während die Großkaufleute und die Wandschneider in ihrem starren Festhalten an dem Weichbilde ihr Interesse an diesem bekunden. Das in dem einen Falle fehlende, in dem anderen Falle vorhandene Interesse an dem Weichbilde aber ist begründet in der bei den Handwerkern einerseits und bei den Großkaufleuten und Wandschneidern andererseits grundverschiedenen Stellung zu der auf den Weichbildern aufgebauten Ratsverfassung. Darüber s. u. S. 74 ff.

²⁾ Rörig a. a. O. S. 220 ff.

Gebrauch bestimmten bald größeren bald kleineren Stücke einzeln herauschnitten. So konnte der Begriff „Gewandschneider“ ursprünglich mit dem Begriff „Fernhändler“ vielfach nahezu gleichbedeutend sein. Erst allmählich entwickelte sich wenigstens der großzügigere und kapitalkräftigere Teil der Fernhändlerschicht zum Großkaufmann im heutigen Sinne, indem er grundsätzlich auch beim Verkauf nur noch das einträglichere Engrosgeschäft ausübte. Umgekehrt vermochte der weniger glückliche oder gar verarmte Teil der Fernhändlerschicht nicht einmal mehr die Mittel zum Engros-Einkauf aufzubringen. Er wurde der gegebene Abnehmer der Tuchballen seines einstigen, vom Glück mehr begünstigten Berufsgenossen, und sein Geschäft bestand einzig und allein im Ausschnitt der einzelnen erworbenen Laken. So entstand ein ganz neuer Typus des Gewandschneiders. Er war nicht mehr Händler mit allen nur denkbaren Großhandelswaren, er war vielmehr nur noch Händler in Tuch, und er war Großkaufmann höchstens noch hinsichtlich des Einkaufs, niemals mehr in bezug auf den Verkauf.

Ist nun unsere Annahme richtig, daß auch in Braunschweig, wie in Lübeck, die Wandschneider blutmäßig aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangen sind, so müßten auch nach dem Eintritt der neuen, auf Gemeinden und Gilden aufgebauten Verfassung von 1386 die Namen der Angehörigen der Wandschneidergilden, wenigstens eine Zeitlang noch, die Herkunft aus der alten Ratsaristokratie verraten. Und das ist auch tatsächlich der Fall, wie uns die älteste erhaltene Liste von Mitgliedern der Altstädter Wandschneidergilde aus dem Jahre 1401¹⁾ beweist. Auf Grund dieser Liste können wir feststellen, daß von 54 genannten Personen nicht weniger als 30 solchen Familien angehören, die schon in dem patrizischen Rate vor 1374 vertreten waren.

¹⁾ Bernh. Vollmer, Die Wollweberei und der Gewandschnitt in der Stadt Braunschweig, 1913, S. 169.

Stellt man die große Lückenhaftigkeit der älteren Ratslisten in Rechnung, so wird man diesen Prozentsatz als außerordentlich hoch bezeichnen müssen.

3. Wechsler. Betrachten wir nunmehr die Gruppen 5 bis 15 der beiden Rangordnungen, so fällt uns sofort eine weitgehende Ähnlichkeit auf; erheblich abweichend aber ist die Reihenfolge der Gilden in den beiden Ordnungen. Die für die Ratsverfassung maßgebliche Ordnung zählt die einzelnen Gilden offenbar in der Reihenfolge ihrer wirtschaftlichen Bedeutung auf, die sie in der Zeit ihrer Entstehung (um 1386) für die Stadt hatten. Die Prozessionsordnung dagegen gibt eine mehr gesellschaftliche Rangfolge, der aber dereinst auch einmal eine innere Bedeutung zugekommen sein muß. Eben weil diese Rangordnung die für die älteren Verhältnisse maßgebende gewesen ist, gehen wir bei der weiteren Analyse der Braunschweiger Berufsstände zunächst von ihr aus und ziehen die jüngere Verfassungsordnung nur gelegentlich heran, um die Weiterentwicklung der Gilden beleuchten zu können.

In unserer Prozessionsordnung folgen auf die Großhändler und die Wandschneider, die beide, wie wir sahen, aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangen sind, zunächst die Wechsler. Mit den Wechslern waren in der ältesten Zeit aufs engste verbunden die Münzer. Die enge Zusammengehörigkeit läßt sich in Braunschweig an dem noch in später Zeit gebrauchten Gildesiegel erkennen, das die Umschrift trägt: „S. der wesler unde münzer to brunswik“.¹⁾ Es ist anzunehmen, daß beide Berufe ursprünglich in einer Hand gelegen haben. Da die Münzer bis zu einem gewissen Grad Handwerker

¹⁾ C. W. Sack, *Altertümer der Stadt und des Landes Braunschweig* (1. Abtl.), 1841, Tafel XV. — Auch nach W. Jesse, *Die deutschen Münzer-Hausgenossen* (Wiener Numismatische Zeitschrift 63, 1930, S. 83) „treten die Münzer (Hausgenossen) in der Regel nicht in die Reihen der (gewerblichen!) Zünfte, sondern orientieren sich zum kaufmännischen Patriziat und haben Beziehungen zu den Gewandschneidern“.

waren, so leitet dieses Gewerbe in glücklicher Weise von den rein kaufmännischen Berufsständen hinüber zu den Goldschmieden, die wirkliche Handwerker sind. Den Münzern lag die Prägung der Münzen ob, eine überaus verantwortungsvolle Tätigkeit, die übrigens bei der damals üblichen jährlichen Münzerneuerung auch erheblich viel Arbeitszeit in Anspruch nahm.¹⁾ Über diese Betätigung auf handwerklichem Gebiete hinaus aber waren die Münzer echte Kaufleute; denn die verrufene Münze mußte zum Einschmelzen angekauft, die neugeprägte Münze in den Verkehr gebracht werden. Im An- und Verkauf der Münzen berührten sich die Münzer aufs engste mit den Wechslern; nur daß der ersteren Tätigkeit sich in der Münzschmiede abspielte, während der letzteren Tätigkeitsfeld der freie Markt war. Auch war der An- und Verkauf der Münzer an die Münzverrufungen gebunden, während die Wechsler tagtäglich dies Geschäft ausübten. In nächster Nähe des Marktplatzes der Altstadt, auf der Straße „unter den Wesseln“ (heute Poststraße) hatten sie ihre Wechselstuben. Auf dem Braunschweiger Markte strömten, wie auf allen mittelalterlichen Großhandelsmärkten, die Münzen aus aller Herren Länder zusammen. Den Wechslern mußte ihr innerer Wert und ihr Kurswert bekannt sein. Sie mußten die am Markte nicht benötigten Münzen aufkaufen und die von den einheimischen und fremden Kaufleuten gewünschten Münzen vorrätig halten. Erhebliches Kapital war erforderlich, um das Geschäft überhaupt beginnen zu können. Erhebliche Kenntnisse gehörten zu seiner Abwicklung; aber auch mit erheblichem Gewinn war bei Kauf und Tausch zu rechnen. Als die Münzschmiede von der Stadt übernommen wurde und in der nunmehr städtischen Anstalt beamtete Münzmeister tätig wurden,

¹⁾ Allerdings übten die Münzer diese handwerkliche Tätigkeit nicht selbst aus, sondern ließen sie durch angestellte Münzmeister ausüben. So auch W. Jesse a. a. O. Sie waren daher ebensowenig Handwerksmeister, wie die Brauer, die das Brauwerk durch angestellte Braumeister besorgen ließen.

die unter der Aufsicht von Ratsherren (Münzherren) standen, gingen die älteren Münzer ganz in dem Berufsstande der Wechsler auf.

Das Wechslergeschäft ist dem Großhandel wirtschaftlich so eng verbunden, daß man von vornherein annehmen möchte, daß auch die Wechsler, wie die Wandschneider, unmittelbar aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangen sind. Es war aber andererseits ein Geschäft von so ausgeprägter Eigenart, daß es verständlich ist, wenn sich die Wechsler frühzeitig zur Vertretung ihrer Sonderinteressen gildemäßig zusammenschlossen und damit aus der Reihe der freien Großkaufleute ausschieden. Es gab in späterer Zeit, wie bei den Handwerker-gilden, nur eine Wechslergilde in der gesamten Stadt. Aber anders als die Handwerker stellten die Wechsler Ratsherren nur für das Weichbild Altstadt. Die Wechslergilde, mochte sie nun auch die in den anderen Weichbildern wohnhaften Wechsler¹⁾ mit vertreten oder mochte es Wechsler in den anderen Weichbildern nicht geben, erinnert also auf jeden Fall ihrer Struktur nach sehr an die Wandschneidergilde in der Altstadt. Auch das spricht für die Wahrscheinlichkeit, daß die Wechslergilde durch Herauslösung aus der Fernhändlerschicht entstanden ist. Alte Verzeichnisse von Angehörigen der Wechslergilde haben sich leider nicht erhalten, so daß von dieser Seite her die Zusammenhänge nicht weiter geklärt werden können.

4. Goldschmiede. Hinter den Wechslern marschieren in der Prozession die Goldschmiede. Ihre Einstufung gerade an dieser Stelle ist historisch aufs feinste begründet. Waren die Wechsler noch ganz wesentlich Kaufleute, wenn auch ein gewisser handwerklicher Einschlag nicht fehlte, so waren die Goldschmiede durchaus Handwerker, denen aber doch auch, wie wir sehen werden, ein gewisser kaufmännischer Zug eignete. Die Tätigkeit

¹⁾ Außer in der Altstadt können Wechsler eigentlich nur noch im Hagen, allenfalls auch noch in der Neustadt erwartet werden.

der Goldschmiede hatte enge Berührungspunkte mit der Münzer; beide verarbeiteten Edelmetall. Aber auch die Beziehungen zu den Wechslern waren enger, als es zunächst den Anschein hat. Wie der Wechsler, so war auch der Goldschmiede Arbeitsmaterial das Edelmetall, das sie aufkauften, verarbeiteten und als hochwertige und kunstvolle Ware wieder verkauften. Wenn man weiß, wie häufig im Mittelalter die gute Münze auf Kosten der schlechten aus dem Verkehr verschwand, d. h. vor allem in die Schmelztiegel der Goldschmiede wanderte, so erkennt man, wie nahe verwandt im Einkauf des Edelmetalls die Tätigkeit der Wechsler und der Goldschmiede tatsächlich sein konnte. Und eine weitere Parallele drängt sich auf. Wie zum Geschäfte des Wechslers war auch zu dem des Goldschmieds ein erhebliches Kapital erforderlich, wie es der einfache Handwerker niemals besaß; wie die Großkaufleute, die Wandschneider und die Wechsler mußten auch die Goldschmiede vermögende Leute sein. Dazu schließlich noch ein Drittes: die Goldschmiede vertrieben ihre Waren selbst. Das taten zwar weitgehend auch die übrigen Handwerker, und das allein macht sie noch nicht zum Händler. Aber die Waren der Goldschmiede waren ungleich teurer; sie waren mit den Produkten der Gevatter Schneider und Handschuhmacher schlechterdings nicht zu vergleichen. Wohl aber konnte ihr Wert mit dem des kostbaren Tuches verglichen werden, das auch im kleinen verkauft wurde und das seine Verkäufer, die Wandschneider, doch zu Kaufleuten im Vollsinn machte. Auch wurden die kostbaren Erzeugnisse der Goldschmiedekunst in der weiten Welt, über See und Sand vertrieben, während die schlichten Waren der Handwerker in der Regel nur über ein viel enger begrenztes Absatzgebiet verfügten. In dieser Hinsicht waren die ersteren den Großhandels-gütern durchaus ebenbürtig. So waren die Goldschmiede, wenn sie auch in erster Linie Handwerker waren, doch in gewissem Sinne auch Kaufleute und zwar Großhändler.

Die nahen wirtschaftlichen Beziehungen der Goldschmiede zu den Münzern, aber auch zu den Wechslern, die bei den Goldschmieden, wie bei den Kaufleuten, voraussetzende bedeutende Kapitalkraft, der hohe Wert der Goldschmiedewaren, der weite Umkreis des Warenvertriebes, das alles läßt die Vermutung zu, daß auch die Goldschmiede aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangen sind. Aber ihre vorwiegend handwerkliche Tätigkeit war doch von dem Handelsgeschäft der Kaufleute so grundsätzlich verschieden, daß es frühzeitig zu einer Loslösung kommen mußte. Die Goldschmiedegilde ist nach der urkundlichen Überlieferung die älteste Gilde der Stadt — schon vom Jahre 1231 datiert ihr Privileg¹⁾ —, und es ist wohl sicher, daß die Goldschmiede tatsächlich zuerst das für die Zukunft so wichtige Institut der Gilde in der Stadt verwirklicht haben. Lange bevor die den unteren Volkskreisen angehörenden schlichten Handwerksleute auch nur daran denken konnten, sich gildemäßig zusammenzuschließen, haben die der vornehmen Fernhändlerschicht und der herrschenden Ratsaristokratie angehörenden Goldschmiede diesen Schritt getan. Veranlaßt hat sie zu diesem Vorgehen die ausgeprägte Eigenart ihres Berufes, der sie so weitgehend von ihren Standesgenossen unterschied.

Da die Goldschmiedegilde gegründet wurde, noch ehe der Zusammenschluß der fünf Weichbilde zu einer Gesamtstadt erfolgte, so ist es klar, daß die Gilde sich an das Weichbild anlehnen mußte. Daß sie in der Altstadt erfolgte, ist bezeichnend. Denn die Fernhändlerschicht, aus der sie sich herauslöste, saß ganz überwiegend in diesem Weichbild. In der Folge hat sich die Goldschmiedegilde zwar nach Art der jüngeren Handwerker-gilden über die ganze Stadt ausgedehnt, aber wie die Wechslergilde, so hat auch die Goldschmiedegilde ihre Ratsherren stets nur für die Altstadt gestellt. — Auch das ein Beweis

¹⁾ Haenselmann und Mack, Urk.Buch der Stadt Braunschweig Bd. 1, 1872, Nr. III.

für die anfängliche Zusammengehörigkeit der später getrennten Berufskreise der Großhändler und der Goldschmiede.

Eine letzte Bestätigung unserer These bringt aber ein Blick in die älteste Mitgliedsliste der Goldschmiedegilde.¹⁾ Sie stammt aus den Jahren 1403—08 und nennt 49 Namen. Von diesen Personen gehören nicht weniger als 20 solchen Familien an, die schon in dem patrizischen Rate vor 1374 gesessen hatten. Der Prozentsatz muß als relativ hoch bezeichnet werden; er würde sich zweifellos bedeutend erhöhen, wenn die älteren Ratslisten vollständiger überliefert wären. Daß er etwas niedriger liegt als bei den Wandschneidern²⁾, erklärt sich unschwer aus der Tatsache, daß sich die Goldschmiede schon früher als jene aus der alten Fernhändlerschicht herausgelöst hatten und seitdem, trotz der weiter aufrechterhaltenen nahen Beziehungen zu dieser, doch, auch in soziologischer Hinsicht, ihren Sonderweg gingen.

5. Kramer. Die Stellung der Kramer in der Prozessionsordnung mag zunächst befremden. Auf die ausgesprochen kaufmännischen Berufsstände der Großkaufleute und Gewandschneider folgten zunächst die Wechsler, die im wesentlichen Kaufleute sind, aber doch auch Berührung mit dem Handwerk haben, und weiter die Goldschmiede, die in der Hauptsache den Handwerkern zuzusprechen sind, denen aber doch auch kaufmännische Züge nicht ganz fehlen. Man sollte meinen, daß die Goldschmiede den Übergang zu den reinen Handwerkern bilden müßten, und in der Tat haben wir es im Weiteren, wenn wir von den zunächst folgenden Kramern absehen, nur noch mit Handwerkern zu tun. Man möchte daher den rein kaufmännischen Berufsstand der Kramer lieber vor den Goldschmieden oder gar vor den Wechslern eingestuft wissen. Wenn das nicht der Fall ist, wenn die Kramer vielmehr hinter

¹⁾ Spieß, Gildearchive Nr. 163.

²⁾ S. o. S. 57.

den Goldschmieden und vor allen anderen Handwerkern marschieren, so muß bei der Einstufung für die Prozessionsfolge noch ein anderer Gesichtspunkt mitgesprochen haben, als bloß der einer Scheidung in Kaufleute und Handwerker. Wir möchten annehmen, daß es das Prinzip der Scheidung der Bürgerschaft in die *burgenses* und die bloßen *cives*, in die Ratsaristokratie und die ihrer Herrschaft unterworfenen gemeinen Bürgerschaft, in die Fernhändlerschicht und die Handwerkermasse gewesen ist. Weil die Kramer nicht, wie die Großkaufleute, Wandschneider, Wechsler und Goldschmiede, aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangen sind, sondern, soziologisch gesehen, zu der breiten Masse der bloßen *cives*, die ganz überwiegend einem Handwerke nachgingen, gehörten, deshalb rangieren sie hinter den noch der vornehmen Schicht angehörenden Goldschmieden. Weil sie aber den höher als das Handwerk geschätzten Kaufmannsberuf ausüben, deshalb marschieren sie innerhalb der geringeren Bürgerschaft an der Spitze.

Wir hörten bereits¹⁾, daß die Fernhändler — in der Zeit der Anfänge und der ersten Blüte des Städtewesens — den Verkauf *en detail* zwar nicht grundsätzlich ablehnten, aber doch nur da ausübten, wo er, wie insbesondere beim Tuchausschnitt, erhebliche Gewinne abwarf. Nach Möglichkeit suchten sie ihre Waren *en gros* abzusetzen. Insbesondere die aus dem Orient über den hansischen Handel in die Stadt kommenden Gewürze und Seidenwaren (Bänder), ferner das Salz und die beliebte Fastenspeise, die Schonenschen Heringe, die alle in kleinsten Mengen in die Verbraucherhand übergingen, eigneten sich jedoch nicht zum direkten Verkauf seitens des Großhändlers an den Verbraucher. Hier wurden frühzeitig die Kramer eingeschaltet, die selber keinerlei Anteil am Großhandel hatten, sondern beim Fernhändler ihre Einkäufe tätigten, um dann in kleinen und kleinsten Mengen ihre Waren an die Verbraucher weiterzuleiten.

¹⁾ S. o. S. 56 ff.

So standen sich hier von vornherein zwei ganz verschiedene Personenkreise einander gegenüber, die außer den Handelsbeziehungen zueinander nichts Gemeinsames hatten. Dem Kramer mangelte ganz und gar der großzügige Sinn und der weltweite Blick, wie auch die bedeutende Kapitalkraft des „wagenden Kaufmann“, des Großhändlers. Er war noch weit unvernünftiger, als der verarmte Fernhändler, der zum Gewandschneider wurde. Ihm war von vornherein das enge Blickfeld zu eigen, in das der Gewandschneider erst im Laufe der Zeit eingespant wurde. Frühzeitig suchten daher die Kramer, hierin den beschränkten Handwerkern vergleichbar, den gildemäßigen Zusammenschluß.

Sind die gemachten Beobachtungen richtig, dann müßten die Mitgliedverzeichnisse der Kramergilde, sofern solche aus frühester Zeit vorlägen, einen Namenkreis bringen, der sich mit dem der Fernhändlerschicht in keiner Weise deckt. Die ältesten erhaltenen Meisterverzeichnisse der Kramergilde gehören nun aber leider erst der Zeit von 1403 bis 15 an.¹⁾ Es ist klar, daß sich bis in diese verhältnismäßig späte Zeit die Verhältnisse nicht mehr klar haben erhalten können. Im Laufe der Jahrhunderte — denn mit einer so langen Entwicklung haben wir es ja zu tun — werden manche Angehörigen der alten Fernhändlerfamilien, etwa nach ihrer Verarmung, zu den Kramern übergegangen sein, denen sie bisher ihre im Großhandel erworbenen Güter zum Verkauf im kleinen veräußert hatten.²⁾ Der Schritt wird ihnen zunächst nicht leichtgefallen sein; denn sie begaben sich in eine Gesellschaftsschicht, auf die sie bisher herabgesehen hatten. Im weiteren Ablauf der Zeit aber, mit der steigenden Bedeutung der Stadt und ihres Handels und Wandels, hob sich das Ansehen der Kramer, deren Gilde in der Verfassung von 1386 schließlich auch die

¹⁾ Spieß, Gildearchive Nr. 228.

²⁾ Etwas Ähnliches, aber doch grundsätzlich Anderes war der oben geschilderte Übergang der Fernhändler zu den Wand-schneidern.

Ratsfähigkeit erlangte. Seit dieser neuen Verfassung spielte der alte Gegensatz zwischen Fernhändlerschicht und Handwerkerklasse, der sich schon im Laufe des 14. Jahrhunderts allmählich verwischt hatte, keine augenfällige Rolle mehr, wenn er auch latent weiter fortlebte. Zwischen die Großkaufleute als die Nachfolger der alten Fernhändler im vollen Sinne des Wortes und die Handwerkerzünfte hatten sich einerseits in den Wandschneidern, Wechslern und Goldschmieden, die sich von der Fernhändlerschicht abgespalten hatten, andererseits aber auch in den Kramern, die als Kaufleute ein größeres Ansehen genossen, Bindeglieder eingeschoben, die den alten schroffen Gegensatz ausglich. Das alte Vorurteil, das gegen das Hinüberwechseln von den Großhändlern zu den Kramern gesprochen hatte, war im Absterben. Häufiger als früher wird es jetzt vorgekommen sein, daß die alten einst scharf getrennten Familienkreise sich mischten. Was sagen uns nun die obengenannten Kramerverzeichnisse aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts? Von 76 Kramern tragen nur 16 Namen von Familien, die schon in den Ratslisten der Zeit vor 1374 vorkommen, die also der alten Ratsaristokratie angehören. Das heißt aber mit anderen Worten: nur etwa 20 % der Kramer können wir in Beziehung zu der alten Fernhändlerschicht setzen, während der entsprechende Prozentsatz bei den Wandschneidern etwa 55 % und bei den Goldschmieden etwa 40 % war.¹⁾ Wir möchten daher glauben, daß auch der Namenbestand der Kramerzunft zu Anfang des 15. Jahrhunderts für unsere Behauptung spricht, daß der Kramerstand, soziologisch gesehen, nicht aus der gehobenen Fernhändlerschicht, sondern aus der großen Masse der gemeinen Bürgerschaft hervorgegangen ist.

6. Lakenmacher. In der Rangfolge der Prozessionsordnung eröffnen die Kramer, wie wir sahen, den Reigen der aus der alten gemeinen Bürgerschaft hervorgegan-

¹⁾ S. o. S. 57 u. 63.

genen Berufsstände. Als Kaufleute stehen sie an deren Spitze. Was ihnen folgt, sind alles Handwerker. Geführt werden diese von den Lakenmachern, die sich durch diese ihre Stellung als das — zum mindesten für die Anfänge der Stadt — wichtigste Handwerk präsentieren.

Die Entwicklung des Braunschweiger Tuchmacher-gewerbes hat Bernh. Vollmer¹⁾ mustergültig dargestellt. Solange Braunschweig als städtische Siedlung nur aus der späteren Altstadt bestand, ist es ganz überwiegend eine Fernhändlersiedlung gewesen, in der das Handwerk noch wenig entwickelt war und daher eine völlig untergeordnete Stellung einnahm. Erst mit der Gründung des Weichbildes Hagen durch Heinrich den Löwen wurde Braunschweig auch Industriestadt und zwar in erster Linie Sitz der Tuchmacherei. Das für die Weiterentwicklung der Stadt so überaus wichtige Gewerbe wurde aus den Niederlanden (Flandern) nach hier verpflanzt; vom Hagen breitete es sich bald weiter aus auf die Neustadt und die Altenwiek. Daß es nicht auch in der Altstadt Fuß faßte, dafür sorgten die dortigen Fernhändler, denen das neu eingeführte Gewerbe ein Dorn im Auge war. Und zwar aus zwei Gründen. Einmal wurde durch die heimische Tuchmacherei der Absatz der durch die Fernhändler von auswärts eingeführten Tuche erheblich eingeschränkt. Und zweitens war es den Braunschweiger Fernhändlern unmöglich gemacht, wie in anderen Städten den Handel mit Braunschweiger Laken ganz an sich zu ziehen und so die Lakenmacher völlig in Abhängigkeit von sich zu bringen. Denn Heinrich der Löwe hatte, um die Tuchmacherei binnen kurzer Zeit zu hoher Blüte zu bringen, den neu angesiedelten Lakenmachern sofort das Recht des Ausschnitts der selbstverfertigten Tuche zugestanden. Was die Lakenmacher des Hagens von Anfang an besaßen, erlangten ihre Berufsgenossen in der Altenwiek bereits 1240, in der Neustadt 1293.²⁾ So hatte

1) S. S. 57 Anm. 1.

2) Vollmer S. 7 ff.

das Lakenmachergewerbe in Braunschweig von vornherein oder doch frühzeitig einen starken Einschlag ins kaufmännische. Nimmt man nun hinzu, daß die Lakenmachermeister die Arbeit in der Werkstatt gelegentlich ganz ihren Gesellen überlassen und sich lediglich noch dem gewinnbringenden Ausschnitt der Tuche gewidmet haben werden, so sieht man, wie sehr sich ihre Tätigkeit der der (späteren) Wandschneider anpassen konnte. Die Gemeinsamkeit der beruflichen Interessen führte dann dazu, daß sich in dem Hagen und in der Neustadt die Wandschneider und die Lakenmacher zu gemeinschaftlichen „Wandschneider- und Lakenmachergilden“ zusammenschlossen. In der Altstadt konnte das nicht eintreten, da hier die Lakenmacher, wie wir sahen, niemals haben Fuß fassen können, und in der Altenwiek war diese Verbindung ebensowenig möglich, da dieses Weichbild, wie ebenfalls bereits festgestellt wurde, auf ein altes Hörigendorf zurückgeht und nicht einer unter Mitwirkung von Fernhändlern erfolgten Stadtgründung sein Dasein verdankt. So kommt es in Braunschweig zu den so auffallenden Gilden der „Wandschneider in der Altstadt“, der „Wandschneider- und Lakenmacher im Hagen“, der „Wandschneider und Lakenmacher in der Neustadt“ und der „Lakenmacher in der Altenwiek“.

Durch die weitgehende Angleichung der beiden Berufsstände und besonders durch ihre teilweise Zusammenschließung in ein und derselben Gilde wurde ein Hinüberwechseln von dem einen zum andern Berufe natürlich außerordentlich gefördert. Das alles führte weiterhin zu einer sozialen Angleichung der beiden Berufsstände, von denen der eine aus der alten vornehmen Fernhändlerschicht, der andere aber aus der breiten Handwerker-masse herstammte. Die Gewandschneider, die sich sowieso schon von der Fernhändlerschicht zu ihrem Nachteil distanziert hatten, sanken weiter in ihrem sozialen Ansehen. In viel mehr in die Augen fallender Weise aber wurden die Lakenmacher aus der breiten Masse der einfachen Handwerkerschaft herausgehoben. Im prak-

tischen Wirtschaftsleben aber stellten sich die vier, die Herstellung und den Vertrieb der Tuche zusammenfassenden Gilden so eindrucksvoll dar, daß die neue, durch die Ratsverfassung von 1386 eingeführte Rangordnung („Verfassungsordnung“) diesen Gilden geradezu die ersten Stellen einräumen mußte.

Das alles aber ist erst das Ergebnis einer nahezu 200jährigen Entwicklung. Und auch am Schluß dieser Entwicklung ist die Angleichung nur erst auf dem Gebiete des praktischen Lebens, in Politik und Wirtschaft, wirklich vollzogen. Gesellschaftlich schenkte man der alten ständischen Scheidewand durchaus noch Beachtung. In der alljährlichen Großen Fronleichnamsprozession hatten die Wandschneider noch immer ihren Ehrenplatz gleich hinter den Großkaufleuten, während die berufsverwandten Lakenmacher erst in weitem Abstände hinter allen aus der Fernhändlerschicht hervorgegangenen Berufsständen marschieren und sogar den, wie sie, aus der Masse der gemeinen Bürgerschaft stammenden Krämern, als Kaufleuten, den Vortritt lassen mußten.

7. Die übrigen ratsfähigen Handwerkergruppen. Die auf die Lakenmacher in der Prozession folgenden Handwerkergruppen marschieren ebensowenig, wie die vorangehenden Berufsstände, in willkürlicher Reihenfolge, sondern sind, wie jene, nach ihrer sozialen Bewertung aufgestellt. Das erkennt man deutlich schon an der einfachen Tatsache, daß die sieben zunächst folgenden Gewerbe es in der neuen Verfassung von 1386 sämtlich zu ratsfähigen Gilden gebracht haben¹⁾, alle weiteren dagegen außerhalb der auf Gemeinden und Gilden aufgebauten neuen Verfassung geblieben sind.

Diese sieben späterhin ratsfähigen Gewerbe sind: die Knochenhauer, die Gerber, die Schuhmacher, die Bäcker, die Beckenwerker²⁾, die Schrader und die Schmiede. Die

¹⁾ Vgl. die „Verfassungsordnung“.

²⁾ Von den Bäckern und den Beckenwerkern liegen alte Mitgliedslisten vom Anfang des 15. Jahrhunderts bzw. von 1384 vor.

genannten Gewerbe haben fast genau ihre Entsprechung in der Gildefolge der Ratsverfassung von 1386 („Verfassungsordnung“). Nur drei Punkte sind anzumerken: 1. Die Gerber und die Schuhmacher, die nach der Prozessionsordnung noch getrennt marschieren, haben sich späterhin zu einer gemeinsamen Gilde zusammengeschlossen, offenbar, um eine größere Stoßkraft in der Ratsverfassung zu erlangen; sie rücken infolgedessen auch in der neuen Folge der Gilden an die Spitze, während sie bisher die zweite und dritte Stelle innegehabt haben. Die Gerber und Schuster, die in ihrer Arbeit weitgehend aufeinander angewiesen waren, hatten schon 1309 ein gemeinsames Privileg von Herzog Heinrich erhalten; ihr gildemäßiger Zusammenschluß war damals zum mindesten also schon angebahnt. Der Zusammenschluß ist übrigens in der ganzen freistädtischen Zeit niemals ein völliger gewesen. Innerhalb der Gilde hatten beide Teile stets ihre eigene Organisation, und von den in den Rat geschickten Vertretern der Gilde mußten streng paritätisch stets je drei Gerber und je drei Schuster sein. Die Reibungen zwischen den beiden in einer Gilde zusammengeschlossenen Gewerben hörten niemals auf. Eine Trennung der feindlichen Brüder durch Rückbildung in je eine Gerber- und eine Schustergilde hätte eine Änderung der Verfassung bedeutet, zu der niemand den Mut hatte. Nach Aufhebung der freistädtischen Verfassung (1671) hat man in der herzoglichen Zeit aber sehr bald die Konsequenzen gezogen und die unvermeidliche Trennung durchgeführt (1685).¹⁾ — 2. Merkwürdigerweise erscheint in der Verfassungsordnung an letzter Stelle ein Handwerk, das in der Prozessionsordnung überhaupt nicht genannt wird. Es sind die Kürschner. Wir möchten glauben, daß sich die Kürschner, ehe sie sich in einer eigenen Gilde zusammenschlossen, zu den Kra-

(Spieß, Gildearchive Nr. 5, 24), in denen bezeichnenderweise Namen von Ratsfamilien der Zeit vor 1374 nur in verschwindend geringer Zahl vorkommen.

¹⁾ Spieß, Gildearchive Nr. 119.

mern gehalten haben; denn wir können feststellen, daß noch im 16. Jahrhundert die Beutler und andere ihnen verwandte Gewerbe sowohl bei der Kramer- wie auch bei der Kürschnergilde eingeschrieben werden konnten.¹⁾ Offenbar wurden die Kürschnerwaren in Braunschweig zunächst nur von auswärts durch die Fernhändler eingeführt und durch die Kramer feilgeboten. Erst später bildete sich dann ein heimisches Kürschnergewerbe, das dann rasch erstarkte, so daß seine Angehörigen in der neuen Ratsverfassung von 1386 bereits die angesehene Stellung einer ratsfähigen Gilde erlangen konnten. Als jüngste Gilde standen sie hier allerdings an letzter Stelle.²⁾ — 3. An letzter Stelle in der Gruppe der später ratsfähigen Gilden marschieren in der Prozession die Schmiede. Die Schmiedegilde ist in der Blütezeit der Stadt Braunschweig eine ausgesprochene Sammelgilde für fast alle Metallgewerbe.³⁾ Ähnlich wie sich die Gerber und Schuster, wie wir gesehen haben, zusammenfanden, um sich im Rate den gewünschten Einfluß zu sichern, so vereinigten sich zum selben Zwecke auch die Grobschmiede, Schlosser, Sporer, Schwertfeger usw. in einer gemeinsamen Gilde. Dieser Zusammenschluß ist in der Prozessionsordnung noch nicht voll erreicht; denn hinter dem Schmiedegewerbe marschieren als eine selbständige Gruppe noch die Messerschmiede („Mestwerken“), die später in der Verfassungsordnung fehlen, da sie inzwischen in der ratsfähigen Schmiedegilde aufgegangen sind. Diese Verstärkung der Schmiedegilde zeitigte denn auch den erwünschten Erfolg: in der Verfassungsordnung nehmen die Schmiede, die in der Prozessionsordnung ganz am Ende der später ratsfähigen Gilden marschieren, einen hervorragenden Platz ein.

¹⁾ Ebda S. 46f., 51ff.

²⁾ Eine Mitgliedsliste der Kürschnergilde liegt erst ab 1432 vor (Spieß Nr. 253). Namen von Familien, die vor 1374 im Rate saßen, kommen in ihr so gut wie gar nicht vor.

³⁾ F. Fuhse, Schmiede und verwandte Gewerbe in der Stadt Braunschweig, 1930.

8. Die übrigen (nicht ratsfähigen) Handwerker. In der Frühzeit, in die uns die Prozessionsordnung führt, war das Gildewesen in der Stadt Braunschweig erst mangelhaft entwickelt. Müssen wir selbst die Kürschner vermissen, die es doch schon 1386 nicht nur bis zur Gilde, sondern sogar bis zur Ratsfähigkeit gebracht hatten, so können wir unmöglich erwarten, außer den später ratsfähigen Gilden noch viele andere Handwerkerkorporationen anzutreffen. Hatte es aber ein Handwerk noch nicht bis zum gildemäßigen Zusammenschluß gebracht, so trat es in der feierlichen Prozession auch nicht selbständig auf, sondern marschierte, wie wir sehen werden, innerhalb jener halb geistlichen, halb weltlichen Verbände, der Kalande und Bruderschaften, die in der städtischen Frühzeit eine so bedeutsame Rolle gespielt haben.¹⁾

Die Prozessionsordnung läßt auf die — später ratsfähigen — Gilden nur noch zwei Gewerbe folgen, die es also damals bereits zu einem gildemäßigen Zusammenschluß gebracht haben müssen: die Leineweber²⁾ und die Hotwerken, d. h. die Hutmacher.³⁾

An diese Gilden schließen sich die 3 Kalande der Stadt, zu St. Gertrud, St. Matthäus und St. Peter⁴⁾, und zwei

¹⁾ Unter „Kalanden“ versteht man gewöhnlich Genossenschaften zu geistlichen Zwecken, die aus Priestern und Laien zusammengesetzt waren, während die geistlichen „Bruderschaften“ nur aus Laien bestanden. Doch dürften die Grenzen stets sehr fließend gewesen sein.

²⁾ Die Leineweber gehörten zu den ältesten und am stärksten vertretenen Handwerkern der Stadt und waren offenbar schon 1329 zu einer Gilde zusammengeschlossen. Daß sie es trotzdem 1386 nicht zur Ratsfähigkeit brachten, hängt zweifellos mit der „Unehrlichkeit“ dieses Gewerbes zusammen. Als Grund ihrer Unehrlichkeit vermuten E. Mutke (Helmstedt im Mittelalter, 1913, S. 151) und F. Fuhse (Handwerkaltertümer, 1935, S. 148) die Aufnahme von Wenden in die Gilde.

³⁾ Die Hutmacher werden schon 1330 genannt. Die erhaltene Gildeordnung stammt aber erst von 1569 (Fuhse, Handwerksaltertümer S. 113).

⁴⁾ Über diese vgl. Dürre a. a. O. S. 552 ff.

Brüderschaften, nämlich die Brüderschaft zu St. Michael¹⁾ und die sogenannte Liebfrauengilde.²⁾ Diese halbgeistlichen, auf die Bedürfnisse der unteren gewerblichen Bevölkerung der Stadt zugeschnittenen Brüderschaften haben ursprünglich offenbar den Schluß des großen Aufmarsches gebildet.

Als sich dann später noch einige weitere Gewerbe organisierten und nunmehr den Anspruch erhoben, bei dem Aufmarsch auch ihrerseits als selbständige Gruppen zu erscheinen, da mußten sie am äußersten Ende des Zuges vorlieb nehmen. Es sind dies die Drechsler³⁾, die Müller⁴⁾ und die Badstuber.⁵⁾ Von diesen am Schluß

¹⁾ Nach Dürre S. 501 scheint diese Bruderschaft hauptsächlich aus Gärtnern der Michaelisgemeinde bestanden zu haben.

²⁾ Es handelt sich offenbar um eine große, über die ganze Stadt sich erstreckende Bruderschaft, die bei den Franziskanern in der Brüdernkirche (St. Nicolaialtar) und bei den Dominikanern in der Paulinerkirche Seelmessen für ihre Verstorbenen unterhielt (Dürre S. 525 u. 530). Nicht zu verwechseln mit dem im Marienhospital wohl erst nach 1370 gegründeten Laienkonvent, der auch den Namen Liebfrauengilde führte (Dürre S. 587f.).

³⁾ Unter der „dreyer gyld“ haben wir die Drechslergilde zu verstehen (nd. dreier = Dreher, Drechsler). Das Handwerk wird schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts genannt. Seine älteste erhaltene Gildeordnung stammt von 1587 (Fuhse, Handwerksaltertümer S. 68).

⁴⁾ Da sämtliche Mühlen in der Stadt städtisches Eigentum waren, waren die Müller keine selbständigen Meister, sondern Angestellte des Rates, womit Fuhse (S. 156) die Unehrlichkeit dieses Gewerbes in Zusammenhang bringt. Auf dieser Grundlage konnte eine eigentliche Müllergilde in der Freistadtzeit überhaupt nicht entstehen. Wenn trotzdem die Müller in der Prozession als geschlossene Gruppe auftreten, so möchte man daraus vor allem auf eine ziffermäßig sehr starke Vertretung des Mühlengewerbes schließen.

⁵⁾ Hinter den unehrlichen Müllern marschieren ganz am Schluß die ebenfalls unehrlichen Badstuber, die schon zu Ausgang des 13. Jahrhunderts genannt werden. Auch sie vermochten es wegen ihrer Unehrlichkeit zu einer wirklichen Gilde nicht zu bringen (jedoch Stoverbruderschaft 1490 erwähnt). Ähnlich wie bei den Müllern beruhte auch bei den Badstubern der Makel der Unehrlichkeit auf dem Fehlen des Eigentums an der Arbeitsstätte; denn die Badstuben standen im öffentlichen Eigentum (Fuhse S. 23).

des Prozessionszuges marschierenden Handwerkern gehörten die beiden letzteren zu den sogenannten unehrlichen Gewerben.

9. Fernhändlerschicht und Handwerkermasse im Kampf um die neue Verfassung. Aus der Prozessionsordnung konnten wir mit großer Deutlichkeit diejenigen Berufsstände ablesen, in die sich die alte Fernhändlerschicht aus der Zeit der Gründung der Stadt im 12. Jahrhundert im Laufe einer mehr als 100jährigen Entwicklung aufgelöst hatte. Es sind die Großkaufleute und die Brauer (d. h. Rentner), die Wandschneider, die Wechsler mit den Münzern und die Goldschmiede. Sie bilden bis zur großen Revolution von 1374 die herrschende Schicht. Sie allein sitzen im Rate, der sich selbst, eben aus dieser Oberschicht, ergänzt¹⁾; ob dabei den einzelnen Berufsständen bereits ein Anspruch auf die Besetzung einer fest bestimmten Anzahl von Ratssitzen zustand, muß dahingestellt bleiben.

Dieser im wesentlichen aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangenen Oberschicht (burgenses) stand die große Masse der kleinen Bürgerschaft (cives) gegenüber, die ganz überwiegend aus Handwerkern bestand, zu der aber auch die kaufmännischen Kramer gehörten. Die wirtschaftlich wichtigsten und zahlenmäßig stärksten Gewerbe hatten sich als Gilden konstituiert, wohl nicht zuletzt in dem Bestreben nach politischer Macht. Bei dem Aufstand der Gilden gegen den Rat im Jahre 1292 gab es deren schon 12.²⁾ Nach dem Zusammenbruch des Aufstandes verfolgte man das Ziel des Sturzes der Geschlechterherrschaft nur um so hartnäckiger. 1374 flammte der Aufruhr von neuem empor. Aber auch diese Revolution endete keineswegs mit einem Siege der Hand-

¹⁾ Aus Opportunitätsgründen wählte man gelegentlich auch Vertreter der Handwerker; doch hatte man es mit dem Wahlrecht (Selbstergänzungsrecht) in der Hand, nur durchaus genehme Personen in den Rat zu bringen (Haenselmann, Chroniken der deutschen Städte Bd. 6, S. 404).

²⁾ Dürre a. a. O. S. 115.

werker. Schon 1376 gab es wieder einen aristokratischen Rat, wenn dessen Mitglieder auch einer gemäßigten Richtung angehört haben werden.¹⁾ Mit Hilfe der Hanse kehrten die vertriebenen Ratsherren 1380 wieder in die Stadt zurück²⁾, wo ihnen volle Genugtuung widerfuhr, wenn freilich auch die Vertreter einer extrem konservativen Haltung nicht wieder in den Rat gelangten. Die Geschicke der Stadt leitete damals der Große Bürgermeister der Altstadt Hermann von Vechelde, der zwar nicht einer alten Ratsfamilie angehörte, aber wohl sicher die Bedingung der Hanse erfüllte, daß der Rat nur „mit kopluden unde mit renteneren unde mit erwirdighen luden“ besetzt werden dürfe.³⁾ Ihm vor allen ist das neue Verfassungswerk von 1386 zu verdanken, das der Stadt den Frieden im Innern wiedergab. Mit dieser Verfassung sei, so hat man behauptet, an die Stelle der bisherigen reinen Geschlechterherrschaft die reine Gildeherrschaft getreten. Freilich hat man bemerkt, daß auch nach 1386 die Mitglieder der alten Ratsfamilien noch zahlreich im Rate vertreten sind. Das sei aber, so meinte man, nur auf Umwegen möglich gewesen. Dürre nimmt an⁴⁾, die Geschlechter wären damals in großer Zahl in die Gilden eingetreten, um so an der Herrschaft Anteil zu gewinnen, gibt allerdings zu, daß die Quellen nichts davon vermelden. Hänselmann⁵⁾ erklärt es aus einer Beherrschung der in den fünf „Gemeinden“ zusammengefaßten unteren Bevölkerung durch die Geschlechter. Diese Beobachtung ist richtig für die tatsächlichen Verhältnisse der Zeit nach der Mitte des 15. Jahrhunderts, von der uns aber noch zwei Generationen trennen.

Zunächst muß man fragen: Ist denn überhaupt anzunehmen, daß es nach der siegreichen Unterdrückung der Revolution und unter Führung eines Hermann von

¹⁾ Ebda S. 164.

²⁾ Ebda S. 168.

³⁾ Chroniken Bd. 6 S. 387.

⁴⁾ A. a. O. S. 299.

⁵⁾ Chroniken Bd. 16 S. XLII ff.

Vechelde, der doch zweifellos den Geschlechtern innerlich näherstand, als den Handwerkern, zu einem so völligen Bruche mit der Geschlechterherrschaft kommen konnte? Seine mit Recht viel gepriesene politische Weisheit, die er seiner vermittelnden Natur verdankte, wird gewiß dem Streben der Gilden nach Beteiligung am Stadtre Regiment weit entgegengekommen sein, um Erschütterungen, wie man sie soeben erlebt hatte, für die Zukunft nach Möglichkeit ganz auszuschalten; ebenso sehr aber oder noch mehr wird er auch die Belange der siegreichen Geschlechter voll gewahrt haben. Betrachten wir, nachdem unser Blick durch die vorangegangene Untersuchung hierfür geschärft ist, die Verfassung von 1386 genauer, so werden wir erkennen, daß sie keineswegs an die Stelle einer lediglich auf der Oberschicht aufbauenden Geschlechterherrschaft eine in der Hauptsache auf die Handwerkermasse sich stützende Gildeherrschaft setzte. Vielmehr bringt die neue Verfassung einen weisen Ausgleich des in der Stadt bestehenden ständischen Zwiespaltes.

Bei der neuen Verfassung ist zweierlei zu betonen, was früher unbeachtet geblieben ist.

Zunächst ist zu beachten, daß in den 14 ratsfähigen Gilden keineswegs nur die nach Teilnahme am politischen Leben drängende Handwerkermasse ihre Vertretung gefunden hatte. Wir haben vielmehr feststellen können, daß man scharf unterscheiden muß zwischen Gilden, die aus der Handwerkermasse hervorgegangen sind, und solchen, deren Mitglieder der alten Fernhändlerschicht entstammten. Die Wandschneidergilde in der Altstadt, die Wechsler- und die Goldschmiedegilde sind rein aristokratische Gilden; aber auch die Mitglieder der ständisch-gemischten Wandschneider- und Lakenmachergilden im Hagen und in der Neustadt müssen der bürgerlichen Oberschicht zugerechnet werden. Es stehen also neun eigentlichen Handwerker gilden nicht weniger als fünf aristokratische Gilden gegenüber.

Dazu kommt aber noch ein weiteres. Neben den 14 Gilden sind bekanntlich am Ratsregiment die fünf „Ge-

meinden“ der fünf Weichbilde beteiligt, in denen die nicht in Gilden organisierte Bürgerschaft ihre Vertretung gefunden hat. Was haben wir unter dieser nicht in Gilden organisierten Bürgerschaft zu verstehen? Es ist auf der einen Seite — soziologisch gesehen: oberhalb der 14 Gilden — die kleine Gruppe der Großkaufleute und Rentner (= Brauer), auf der anderen Seite, unterhalb der Gilden, die große Masse aller der Handwerker, die es noch nicht bis zu einem gildemäßigen Zusammenschluß gebracht hatten. Daß auch die Großkaufleute zur Gemeinde gehörten, hat man bisher, wenn auch nicht ganz übersehen, so doch jedenfalls viel zu gering veranschlagt. Es ist vielmehr so gewesen, daß im Anfang, bei Errichtung der neuen Verfassung (1386), die Großkaufmannschaft die ausschlaggebende Gruppe innerhalb der Gemeinden gewesen ist, so völlig, daß man ohne viel Übertreibung sagen kann: die fünf Gemeinden stellen genau so die Vertretung der Großkaufleute und Rentner dar, wie die 14 Gilden die übrigen an dem Ratsregiment beteiligten Berufsstände vertreten.

Um das verstehen zu können, müssen wir uns noch einmal die Verfassungsverhältnisse vor der großen Revolution von 1374 vergegenwärtigen.

Die fünf Weichbildräte der Stadt — der Gemeine Rat ist ja nichts weiter als die Zusammenfassung dieser Weichbildräte — hatten sich seit ihrer Entstehung in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts ganz selbstverständlich als die Vertretungen ihrer Weichbilde, d. h. der „Gemeinden“, gefühlt. Sie besaßen das Recht der Selbstergänzung.¹⁾ Wenn sie ihre Reihen ergänzten, so wählten sie aus praktischen Erwägungen heraus gewiß ihre Standesgenossen. Aber diese Standesgenossen sollten doch nicht Vertreter ihres Standes, sondern Vertreter der gesamten Bevölkerung ihres Weichbildes, also Vertreter ihrer Gemeinden sein.²⁾ Das blieben sie, auch wenn sie

¹⁾ Chroniken Bd. 6 S. 404.

²⁾ So setzte sich die Bürgerschaft zusammen aus dem Rate und der Gemeinde: „Wan unse rad und die gemeinde unser stadt

ganz gewiß oft genug egoistische Standesinteressen verfolgten. Diese letztere Tatsache hatte ja gerade zu den Aufständen der Gilden gegen die Geschlechterherrschaft geführt. Man wollte eben auch Männer aus den eigenen Reihen im Rate haben. Dies Ziel war in der neuen Verfassung von 1386 auch tatsächlich erreicht worden. Eine fest bestimmte und zwar recht erhebliche Anzahl von Ratssitzen war den verschiedenen Gilden vorbehalten worden. Bezüglich dieser Ratssitze war das alte Selbstergänzungsrecht des Rates also stark beschnitten; die betreffenden Ratsherren mußten aus den Angehörigen der Gilden genommen werden. Und auch dieses so beschränkte Selbstergänzungsrecht war noch weiter eingengt durch das Vorschlagsrecht der Gilden, das sich im Laufe der Zeit immer mehr zu einem wirklichen Wahlrecht auswuchs.¹⁾ Mit dem Erreichten konnten die Gilden durchaus zufrieden sein, und sie waren es auch.

Über die erkämpfte Reform hinaus aber ließ man die alte Verfassung ruhig weiterbestehen. Die nicht von den Gilden in Anspruch genommenen Ratssitze wurden keiner Beschränkung unterworfen. Diese Ratsherren wurden nach wie vor aus den fünf „Gemeinden“ genommen. Das Wahlrecht lag wie bisher bei den fünf Weichbildräten oder vielmehr bei den nicht aus Gildevertretern bestehenden Teilen der fünf Weichbildräte. Daß diese Räte von dem ihnen verbliebenen Selbstergänzungsrecht in der alten Weise Gebrauch machten, indem sie ihre Standesgenossen, die Großkaufleute, in den Rat wählten, ist selbstverständlich und wurde auch als selbstverständlich angesehen. Es kann gar nicht daran gezweifelt werden, daß man mit den aus den Gemeinden zu wählenden Ratsherren den nicht gildemäßig organisierten Großkauf-

Br.“ (UB. II S. 324 v. J. 1307); „dem radhe . . . unde al der meynheit der stadt to Br.“ (UB. III S. 117 v. J. 1325); der Worthalter des Rates stabt auf der Laube des Rathauses „der menheyt“ den Eid 1345 (UB. I S. 39).

¹⁾ Ordinarius § 147 in UB. der Stadt Braunschweig Bd. 1 S. 183.

leuten und Rentnern den ihnen gebührenden Anteil am Ratsregiment sichern wollte. Die aus den Gemeinden gewählten Ratsherren waren — gesellschaftlich gesehen — vornehmer als die Ratsherren aus den Gilden. So hat es denn auch seinen guten Grund, daß, wie bei der Prozession die Kaufleute und Rentner den Gilden voransritten, so auch in der Stadtverfassung die fünf „Gemeinden“ ursprünglich vor den 14 Gilden rangierten. So sieht denn auch nicht nur der Ordinarius vom Jahre 1408 die Dinge an; auf diesem Standpunkt stand auch bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts der stets konservativ denkende Rat der Altstadt. Denn in seinem Ratsherrnbuche¹⁾ stellt er bei der Aufstellung der in einem jeden Körjahre gewählten Ratslisten die Ratsherren der „Meinheit“ (= Gemeinde) stets an die Spitze.²⁾ Erst eine jüngere Zeit dachte anders und ließ die Meinheit den sämtlichen Gilden nachfolgen, so insbesondere Andreas Pawel, dessen Aufzeichnungen über die Braunschweiger Stadtverfassung³⁾ auf die moderne historische Forschung maßgebend gewesen sind.

Wie in allen Gründungsstädten⁴⁾, so hatten sich auch in Braunschweig ursprünglich zwei Bevölkerungskreise, die kleine Fernhändlerschicht und die große Handwerkerklasse, aufs schärfste einander gegenübergestanden. Im Laufe der Zeit aber war eine Zersetzung der beiden Standesgruppen erfolgt; die alte Fernhändlerschicht hatte sich durch Auflösung in mehrere Berufsgruppen differenziert. Andererseits aber hatte sich ein Teil der Gewerbetreibenden infolge seines Zusammenschlusses in Gilden gewaltig aus der alten Handwerkerklasse gehoben. Er hatte 1386 die Ratsfähigkeit erlangt, die vor 1374 ein Vorbehaltsrecht der aus der Fernhändlerschicht hervorgegangenen Oberschicht gewesen war. In den beiden Wandschneider- und Lakenmachergilden in Hagen

¹⁾ Im Stadtarchiv.

²⁾ Die Listen reichen bis 1518.

³⁾ Bodesche Sammlung Bd. 282 im Stadtarchiv.

⁴⁾ Fr. Rörig a. a. O. S. 243 ff.

und Neustadt hatten sich sogar Nachkommen der einstigen Fernhändlerschicht und Nachkommen der alten Handwerkermasse zu einem einheitlichen Berufsstande zusammengefunden. So hatte sich der alte schroffe Gegensatz zwischen Fernhändlerschicht und Handwerkermasse am Ausgang des 14. Jahrhunderts weitgehend aufgelockert und damit gemildert.

Betrachtet man die Gesamtbevölkerung der Stadt um die Wende des 14. Jahrhunderts, so lag die schärfste Zäsur vielleicht schon gar nicht mehr zwischen der alten kaufmännischen Oberschicht und der handwerkenden Masse, sondern zwischen der Großkaufmannschaft und den ratsfähigen Gilden einerseits und den nicht ratsfähigen Gewerben andererseits. Aber auch die ratsfähige Bürgerschaft war doch noch keineswegs eine soziologische Einheit. In ihr lebte der alte Gegensatz zwischen Fernhändlerschicht und Handwerkermasse, wenn auch durch Abstufungen erheblich abgeschwächt, weiter. Aus der gesamten ratsfähigen Bürgerschaft hob sich eine im wesentlichen aus der Fernhändlerschicht hervorgegangene Oberschicht heraus. Sie bestand aus den nicht organisierten Großkaufleuten und Rentnern und aus den in den aristokratischen Gilden zusammengeschlossenen Wandschneidern (bzw. Wandschneidern und Lakenmachern), Wechslern und Goldschmieden. Aus dieser Oberschicht und aus der gehobenen Handwerkerschaft wurde der Rat besetzt. Wie nun ist das Kräfteverhältnis dieser beiden Bevölkerungsschichten im Rate gewesen?

In¹⁾ der Altstadt, dem führenden Weichbilde, standen im Rate 23 Großkaufleute, Wandschneider, Wechsler und Goldschmiede 11 Gerbern und Schustern, Knochenhauern, Schmieden, Bäckern, Kramern und Schneidern gegenüber; die Oberschicht hatte also eine erdrückende Mehrheit. In dem wie die Altstadt stark kaufmännisch eingestellten Hagen saßen neben 17 Großkaufleuten und

¹⁾ Für das Folgende vgl. Spieß, Die Braunschweiger Revolution . . . S. 62f.

Wandschneidern (bzw. Lakenmachern) nur 7 Knochenhauer, Schmiede, Bäcker, Schneider und Kürschner; auch hier also eine gewaltige ziffernmäßige Überlegenheit der Oberschicht. In der Neustadt hielten die beiden Bevölkerungskreise einander die Waage (9 Großkaufleute und Wandschneider nebst Lakenmachern und 9 Knochenhauer und Beckenwerker).¹⁾ Im Rate der Altenwiek aber gab den Ausschlag die Handwerkerschaft, die über 10 Sitze (Lakenmacher, Gerber und Schuster, Knochenhauer, Schmiede, Bäcker und Schneider) verfügte, während der Gemeinde nur 5 Sitze zustanden. Noch stärker schließlich ist die Überlegenheit der Handwerkerschicht im Sack, wo sie 10 Sitze (Gerber und Schuster, Knochenhauer, Schmiede, Bäcker und Kürschner) ihr eigen nannte, während die Gemeinde nur 2 Vertreter hatte. Man kann nur sagen, daß die Kräfteverteilung in den Weichbildräten den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen der Stadt aufs beste angepaßt war. In den beiden kaufmännischen, ja geradezu auf den Großhandel eingestellten „vorderen“ Weichbildern Altstadt und Hagen gab auch die kaufmännische Oberschicht den Ausschlag; in den Handwerkerstädten Altewiek und Sack regierte die Handwerkerschaft. Und wenn sich in der Neustadt die Vertreter von Handel und Handwerk in gleicher Stärke einander gegenüberstanden, so wird auch dies der Struktur dieses Weichbildes durchaus entsprochen haben, das zwar auch, wie Altstadt und Hagen, als Fernhändlerstadt begründet war, das aber diese seine Stellung auf die Dauer nicht aufrechterhalten konnte und mehr und mehr zur Handwerkerstadt herabsank.

Wie aber stand es mit der großen Politik, die im Gemeinen Rate der Gesamtstadt gemacht wurde? Im Gemeinen Rate, der sich auf den fünf Weichbildsräten aufbaute, wurde nicht nach Stimmen, sondern nach Weichbildern abgestimmt. Hier standen also Altstadt und Hagen

¹⁾ Der Aufstieg der Beckenwerker zu einer mehr aristokratisch gerichteten Gilde (Spieß S. 63) gehört erst einer viel späteren Zeit an.

gegen Altewiek und Sack; die Neustadt aber, in deren Rat die kaufmännische Oberschicht und die gewerbetreibende Masse sich die Waage hielten, gab den Ausschlag. In der Praxis allerdings dürfte es wohl nur selten zu einer solchen Abstimmung unter den Weichbilden gekommen sein. Denn bei der geschilderten Kräfteverteilung konnte es der Oberschicht, die doch über die höhere Intelligenz und die größere Muße zur politischen Betätigung verfügte, nicht schwer fallen, die Dinge weitgehendst nach ihren Wünschen zu lenken, was wiederum zweifellos auch im wohlverstandenen Interesse der ganzen Stadt lag.¹⁾

Es kann gar kein Zweifel sein, auch die Geschlechter konnten mit der 1386 neu geschaffenen Ratsverfassung durchaus zufrieden sein; sie hatte freilich eine gewisse Demokratisierung der Verhältnisse herbeigeführt; aber noch herrschte die Aristokratie nahezu unbeschränkt.

Indes sollte die Demokratisierung der Verfassung schon bald rasche Fortschritte machen. Die Braunschweiger Großkaufmannschaft in ihrem individualistischen Drange hatte, wie fast überall in den deutschen Städten, eine gildemäßige Bindung stets abgelehnt. So große, freilich nicht wägbare Vorteile diese persönliche Freiheit auch gehabt haben mag, auf verfassungsgeschichtlichem Gebiete ist sie ihr doch sehr verhängnisvoll geworden. Hätte es vor der Revolution von 1374 in den Weichbilden „Kaufmannsgilden“ gegeben²⁾, wie es Wandschneider-

¹⁾ Diese also an sich schon vorhandene Überlegenheit der Oberschicht wurde nun aber noch ganz erheblich gefördert durch zahlreiche Einzelbestimmungen auf verfassungs- und verwaltungsrechtlichem Gebiet, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann. Wir begnügen uns damit, hinzuweisen auf die Zusammensetzung des Küchenrates, jenes Ausschusses des Gemeinen Rates, der das Heft der Regierung tatsächlich in der Hand hatte, sowie auf die Besetzung der Bürgermeister- und Kämmererposten.

²⁾ Aus dem Fehlen von Kaufmannsgilden im 14. Jahrhundert muß aber doch wohl auch auf ihr Fehlen bei Gründung der Stadt geschlossen werden. Es ist nicht anzunehmen, daß in den drei Gründungsstädten Altstadt, Hagen und Neustadt etwa vor-

Wechsler- und Goldschmiedegilden gab, so wären diese zweifellos in die Verfassung eingebaut worden. Aller Wahrscheinlichkeit nach wären sie einfach an die Stelle der fünf „Gemeinden“ getreten. Diese Kaufmannsgilden hätten sich dann innerhalb der Ratsverfassung ebenso zäh bis zum Untergange der Freistadt (1671) am Leben gehalten, wie es alle anderen Gilden auch getan haben. Auch die fünf Gemeinden blieben ja bis 1671 ein integrierender Bestandteil der Ratsverfassung; aber sie gewannen im Laufe der Zeit ein ganz anderes Aussehen.

Wir erwähnten schon, daß seit 1386 ein tiefer Riß die vom Handwerk lebende Bürgerschaft in zwei Lager spaltete. Auf der einen Seite standen die in den ratsfähigen Gilden organisierten wirtschaftlich und politisch gehobenen Gewerbe, auf der anderen Seite, ziffernmäßig weit stärker als diese, die übrigen Handwerker, zu denen sich auch die sonstigen Kleinbürger gesellten. Sie drängten jetzt ebensosehr nach Teilnahme am politischen Leben, wie es vor 1374 die bevorzugten Handwerker getan hatten. Einige wenige hatten sich schon vor 1374 in Gilden zusammengeschlossen¹⁾; aber sie hatten es nicht vermocht, die Ratsfähigkeit ihrer Verbände durchzusetzen. Nach 1386 kam es zur Bildung weiterer Gilden, und diese Bewegung fand ihren Abschluß erst mit dem Untergang der Stadtfreiheit. Aber all diesen jüngeren Gilden, so hoch man auch ihre wirtschaftliche Bedeutung veranschlagen mag, blieb der politische Erfolg versagt. Ihrem etwaigen Streben nach Eingliederung in die Ratsverfassung hätten die 14 bevorrechtigten Gilden und die fünf Gemeinden in einmütiger Geschlossenheit entgegengestanden. Man hätte sie auf die Tatsache hingewiesen, daß sie als Angehörige der fünf Gemeinden ja bereits im Rate vertreten wären. Das war de jure richtig; de facto aber waren die aus den Gemeinden genommenen Ratsherren, wie wir

handene Fernhändlergilden sich aufgelöst hätten in einer Zeit, in der sich die aus ihr abwandernden Personen in den Wand-schneider-, Wechsler- und Goldschmiedegilden organisierten.

¹⁾ S. o. Abschn. 8.

wissen, so gut wie ausschließlich Großkaufleute und Rentner, die ihre Sonderinteressen zu vertreten geradezu gezwungen waren, seitdem ihnen (seit 1386) im Rate in den 14 Gilden rein berufsständische Korporationen gegenüberstanden. So mußte sich der Kampf der unteren Volkskreise um Anteilnahme an der politischen Macht innerhalb der Gemeinden abspielen. Alle Vorteile aber, die errungen wurden, gingen zu Lasten der Großkaufmannschaft. Vor allem mußte das innerhalb der Gemeinden noch immer geltende Selbstergänzungsrecht des Rates fallen. Wie den Gildemeistern der Gilden bei der Ratswahl ein Präsentationsrecht zustand, so mußten auch die Gemeinden danach streben, Treuhänder zu erhalten, die dem Rate die ihnen genehmen Ratsherren zur Wahl oder Bestätigung vorschlugen. Da die Gemeinden als solche zur politischen Willensbildung zu groß waren, hielt man sich an die Bauernschaften, deren Anzahl man nunmehr, wohl im Hinblick auf die 14 Gilden, auf 14 festsetzte.¹⁾ In jeder Bauerschaft sollten offenbar nach dem Vorbilde der meist je zwei Gildemeister der Gilden zwei „Bürgerhauptleute“ gewählt werden, die die Interessen ihrer Gemeinden wahrzunehmen hatten und insbesondere bei der Ratswahl beteiligt waren. Dies überaus wichtige politische Recht der Gemeinden wurde 1445 im Großen Brief als neues Grundgesetz der Stadt urkundlich festgelegt.²⁾ Viel mehr als die Verfassung von 1386 hat dieser Große Brief von 1445 zur Demokratisierung der Ratsverfassung beigetragen. Die Wahl der Bürgerhauptleute an den Andreasabenden der Körjahre wurde nunmehr für alle Zeiten der städtischen Selbstherrlichkeit das große, die Gemüter leidenschaftlich erregende politische Ereignis.

Wenn trotz dieses großen politischen Erfolges der unteren Schichten auch in den nächsten anderthalb Jahr-

¹⁾ Es gab deren in der Altstadt vier, im Hagen und in der Neustadt je drei, in der Altenwiek und im Sack je zwei (Dürre S. 672).

²⁾ UB. der Stadt Braunschweig Bd. 1 S. 226.

hunderten die Oberschicht immer noch den maßgebenden Einfluß im politischen Leben ausübte, so lag das nun nicht mehr an den ihr in der Stadtverfassung eingeräumten Vorrechten, sondern an der überlegenen Bildung, an der politischen Fähigkeit und an der Muße und den finanziellen Mitteln zum politischen Kampfe, wodurch diese Kreise ausgezeichnet waren. Die im wesentlichen aus der alten Fernhändlerschicht hervorgegangene Oberschicht konnte jetzt kampflos nur noch über die wenigen Ratssitze verfügen, die von den fünf aristokratischen Gilden der Wandschneider in der Altstadt, der Wandschneider und Lakenmacher in Hagen, der Wandschneider und Lakenmacher in der Neustadt, der Wechsler und der Goldschmiede besetzt wurden (29 von 103 Sitzen). Um die 25 Sitze der Gemeinden aber mußte gekämpft werden. Nicht einmal in den Bauernschaften der vornehmsten altstädtischen Viertel werden die Großkaufleute und Rentner rein ziffernmäßig die Majorität gebildet haben. Wenn sie im politischen Kampfe noch auf Generationen hinaus immer wieder das Vertrauen der Gemeinden zu gewinnen und dadurch in den Rat zu gelangen wußten, so kann das mit Fug und Recht als ihr Ruhmesblatt bezeichnet werden. Denn in der Führung durch die der Handwerkerklasse in jeder Beziehung weit überlegene kaufmännische Oberschicht¹⁾ lag die hohe Blüte dieser Hansestadt begründet.²⁾

1) Wir vermeiden es absichtlich, für „Oberschicht“ „Patriziat“ zu schreiben, da der letztere Begriff vermutlich noch enger ist und vielleicht nur diejenigen Familien umfaßt, die in die sich selbst ergänzenden Gelagsbruderschaften der Konstablergelage Eingang fanden (Spieß a. a. O. S. 64).

2) Über die erheblich weitergreifende Demokratisierung der Ratsverfassung im Jahre 1614 vgl. Spieß a. a. O. S. 55 ff.

IV.

Die Familie Bemmer (Bemer) aus Billmerich bei Unna

Ein Beitrag zur Bevölkerungsverschiebung
zur Zeit der Hanse

Von

Felix Boehmer †

2. Teil

3. Die Bemmer in Lübeck

Stellung und Bedeutung der Reichsstadt Lübeck im späteren Mittelalter sind bekannt. Als Vorort der Hanse, im Besitze der mächtigsten Handelsflotte, als Rechtsquelle für viele andere Ostseestädte genoß die Stadt das höchste Ansehen im ganzen Norden. Alle ihre Einrichtungen waren auf den Seehandel zugeschnitten, auf welchem ihr Reichtum beruhte.

In diese Stadt verlegte Albert Bemmer im Herbst 1443 seinen Wohnsitz und kam dadurch, daß er Metteke, die älteste Tochter des Ratmannes Gerd van Mynden heiratete, sofort in Verbindung mit den herrschenden Kreisen der höheren Kaufmannschaft, aus denen sich damals der Rat ausschließlich ergänzte. Hierüber zunächst einige Worte:

Die Kaufleute Lübecks gliederten sich wie überall in Korporationen, teils aus dem Gesichtspunkte der Art ihres Handelsbetriebes, teils aus dem des rein gesellschaftlichen Zusammenhaltens. Bei der Seehandel treibenden Kaufmannschaft, die uns besonders interessiert,

traten hervor die Kompanien der Schonenfahrer, der Nowgorodfahrer und der Bergenfahrer, je nach dem Hauptziele ihres Handels. Diese Vereinigungen hatten zur Vertretung nach außen ihre Älterleute, zur Besorgung der inneren Geschäfte ihre Schaffer, sie hatten Versammlungslokale, die Schüttinge hießen und in denen den Winter über allabendlich gesellige Zusammenkünfte der Kompaniebrüder, meist feuchtfrohlicher Art, stattfanden. Neben diesen Kompanien dienten dem gesellschaftlichen Zusammenhalte der höheren Kaufmannschaft die „junker kumpanye“ oder „selschop des cirkellages“ (Zirkelgesellschaft) und die „koplude kumpanye“. Die erstere war eine an Mitgliederzahl beschränkte Vereinigung der ältesten und vornehmsten Familien der Stadt, die im 14. Jahrhundert entstanden war. Aus ihr gingen die meisten Mitglieder des Rates hervor; andere Kaufleute, die in diesen kamen, wurden oft — nicht immer — auf Grund ihrer Wahl in die Gesellschaft aufgenommen. Die an Zahl weit stärkere Kaufleutekompanie, um die Mitte des 15. Jahrhunderts entstanden, war weniger exklusiv, aber sonst in allem der Zirkelgesellschaft nachgebildet. Die Urkunden dieser zweiten Gesellschaft, die ein verschnörkeltes K mit einem Sterne im Wappen führte, sind verloren. Ihr werden sicher Albert Bemmer und später seine Söhne angehört haben.

Jede der beiden Gesellschaften hatte dreimal im Jahre ordentliche Versammlungen mit Essen und Trinken, zum Teile unter Zuziehung der Frauen, und in den Wintermonaten allabendlich Trinkgelage. Beide gewährten verstorbenen Mitgliedern feierliches Begräbnis und sorgten durch Messen für deren Seelenheil. Sie feierten Fastnachtsspiele mit öffentlichen Aufzügen, dabei einen gemeinsamen, von Musik begleiteten Fackelzug am Fastnachtsdienstage, der zu einem Rheinweintrunke in den „Rose“ und „Lilie“ genannten Räumen des Ratskellers führte und Maifeste. Bei solchem gemeinschaftlichen Auftreten beider Gesellschaften hatte die Zirkelgesellschaft den Vortritt.

Metteke van Mynden, die sich im Winter 1443/44 mit Albert Bemmer verheiratet haben mag, stammte aus einer schon im 14. Jahrhundert in Lübeck ansässigen und mehrfach in der Bergenfahrerkompanie vertretenen Familie.¹⁾ Ihr Vater Gerd war Sohn des Tidemann van Mynden und kam 1433 in den Rat. Ihre Mutter war Soffeke, Tochter des Bürgermeisters Detmar van Thunen²⁾, Metteke hatte noch zwei Schwestern, von denen sich Abelke nach 1448 mit dem späteren Ratmanne Fritz Grawert, Geseke ebenfalls nach 1448 mit Hermann Bere³⁾ verehelichte und vier Brüder: Tideke, Detmar (der Priester und Vikar an der St. Jakobikirche in Lübeck war), Hans und Cord. Nach dem Inhalte seines ersten, im Jahre 1448 errichteten Testamentes zu urteilen, gab Gerd van Mynden seiner ältesten Tochter als Mitgift 1100 Mark Lüb. und eine vollständige Aussteuer (cledinge unde ingedome), dabei eine goldene Brosche (bretzen) im

¹⁾ In der Bergenfahrer-Kompanie: im Anfang des 15. Jahrhunderts Cord, 1478 die Brüder Hans und Heinrich, 1481 und 1499—1501 als Ältermann Hermann van Mynden, die drei letztgenannten wohl Neffen von Gerd.

²⁾ Detmar van Thunen war Bergenfahrer, kam 1408 in den durch eine Volkserhebung eingesetzten neuen Rat, blieb aber in dem 1416 wiederhergestellten alten Rate und wurde 1424 Bürgermeister, 1429 Mitglied der Zirkelgesellschaft, † 1432 Aug. 19. Seine Frau war wahrscheinlich Soffeke, Tochter des Nikolaus Horesche. Eine zweite Tochter von ihm, Abelke, war mit Gottfried Kerkring († 1451) verheiratet; ein Enkel von ihm war der in unseren Urkunden mehrfach genannte Ludeke van Thunen, 1475 Bürgermeister, verheiratet mit Katharina Bere, † 1501. In dem Schüttingsrechnungsbuch der Bergenfahrer findet sich über Detmar folgender Vermerk: „Anno 1462 was Schaffner Detmar van Thunen, na to Lubeke borgermester, unde was de erste, de dat dobelbret affbrachte“, d. h. er setzte es durch, daß bei den Schüttingsgelagen nicht mehr gespielt werden durfte.

³⁾ Die Familien der Schwäger Albert Bemmerts gehörten ebenfalls den Kreisen der Zirkelgesellschaft an. Fritz Grawert kam 1460 in den Rat und † 1476 vor seiner Frau. Die Familie Bere war eine der vornehmsten der Stadt; Hermanns Vater, zwei Brüder und ein Neffe von ihm waren im 15. Jahrhundert im Rat.

Werte von 80 Mark lüb. mit.¹⁾ Erwähnt sei hier gleich, daß Alberts Schwiegervater 1447 in die Zirkelgesellschaft aufgenommen und 1454 Bürgermeister wurde.

Albert Bemmer hatte, soweit bekannt, in seiner Ehe folgende Kinder:

1. Hermann, geb. 1444 oder 45,
2. eine Tochter, anscheinend im Kloster jung verstorben,
3. Kersten, geb. 1452,
4. Albert, geb. nach 1455,
5. Hans, geb. 1461 oder 62.

Nicht von der Hand zu weisen ist die Vermutung, daß er noch eine zweite Tochter hatte, die sich mit dem Kaufmann Friedrich Penninkbittel in Lübeck verheiratete, aber vor ihrem Vater kinderlos verstorben ist. Dies ist deshalb glaubhaft, weil Penninkbittel (der anscheinend zu den Bergenfahrern gehörte) an erster Stelle Vormund der drei jüngsten Söhne wurde und Kersten Bemmer später Vormund eines jüngeren Friedrich Penninkbittel war. Die im Kloster befindliche Tochter wird in dem zweiten Testamente Gerds van Mynden erwähnt²⁾, in welchem er den Kindern seiner zwei Töchter in dem Kloster ein Vermächtnis aussetzt; das müssen Kinder der Metteke Bemmer und Abelke Grawert gewesen sein, weil Geseke Bere keine Kinder hatte. Da das genannte Testament 1459 abgefaßt ist, würden die Kinder in sehr jugendlichen Jahren in das Kloster gebracht sein. Für die Unterbringung von Bürgertöchtern kamen zu jener Zeit das Cistercienser-St. Johanniskloster in Lübeck selbst und das Prämonstratenserkloster in Rehna in Betracht.

Unser Vorfahr kaufte in Lübeck das in der Mengstraße belegene Haus des verstorbenen Brand van Getelen, das dieser seit 1412 besessen hatte; die Umschreibung im Oberstadtbuche erfolgte am 1. August 1445. Das Haus

¹⁾ S. Urk. 20.

²⁾ S. Urk. 20.

lag am Marienkirchhofe neben dem des Johannes Kerkring und führt heute die Nr. 14. Ein Restkaufgeld von 400 Mark lüb., zu 5 Prozent zu Michaelis und Ostern verzinslich, wurde für den Sohn Heyno des Brand van Getelen, dessen Witwe Wobbeke noch 1450 lebte, eingetragen.¹⁾ Die Mengstraße wurde hauptsächlich von Kaufleuten bewohnt; die nächsten Nachbarn Alberts waren 1456 außer dem genannten Hans Kerkring der Ratmann Wennemer Overdiek, Friedrich Loer, der Ratmann Heinrich Lipperode, der Bergenfahrer Brun Struve, die Kinder des verstorbenen Ratmannes Thomas Kerkring, Everd Junge, die Witwe Moneke und ihre Söhne und der Bergenfahrer Bernd von dem Berne. Dies geht aus einer Eintragung im Niederstadt buche vom 7. März 1456 hervor, laut welcher zwischen den Nachbarn wegen der Unterhaltung eines Brunnens (Notzodes) bei der Kapelle oberhalb der „Fünfhausen“ genannten Straße Streit entstanden war, den der Rat dahin entschied, daß die von Albert und seinen genannten 9 Nachbarn bewohnten Häuser zur Erhaltung des Brunnens verpflichtet seien.²⁾

Im Jahre 1458 erhielt Albert Bemmer von dem Großschaffer des deutschen Ordens, Winrich von Manstede zu Königsberg ein Darlehn von 700 rhein. Guld., womit er die Schuld an Heyno van Getelen tilgte, wenn dies nicht schon früher geschehen war. Jedenfalls verpfändete er für das Darlehn sein sonst unbelastetes Haus und versprach es mit 70 Guld. jährlich, also 10 Prozent, zu Ostern und Michaelis zu verzinsen und die Zinsen auf seine Kosten in Cöln zu entrichten.³⁾ Diese selbst für jene Zeit beinahe wucherischen Bedingungen haben sicher eine bestimmte Veranlassung, über welche unten gesprochen werden wird.

Über die Art und den Umfang des von Albert Bemmer betriebenen Handels können wir uns an der Hand der

¹⁾ S. Urk. 19.

²⁾ S. Urk. 22.

³⁾ S. Urk. 25.


erhaltenen Nachrichten ein ziemlich genaues Bild machen. Vorausgeschickt sei, daß zu seiner Zeit die Handelsgeschäfte weniger von einzelnen Kaufleuten, als von Vereinigungen solcher unternommen wurden; es gab verschiedene Arten, ähnlich einer offenen Handelsgesellschaft oder Kommanditgesellschaft. Allerdings wurden diese Vereinigungen selten für die Dauer, sondern meist nur auf kürzere Zeit und für bestimmte Unternehmungen eingegangen. Man nannte sie „selschop“, auch „masschopie“ oder, weil die Gesellschafter ihre Mittel zusammenlegten, „selschop unde wedderlegginge“ oder auch nur „wedderlegginge (contrapositio)“. Naturgemäß sind die meisten der überkommenen Nachrichten durch irgendwelche den Handel störenden Ereignisse veranlaßt.

Albert Bemmer setzte in Lübeck den in Brügge betriebenen Handel, der sich in der Hauptsache mit dem Austausch west- und osteuropäischer Erzeugnisse befaßte, fort. In den westlichen Gewässern waren hierbei besonders die Engländer die Störenfriede. Diese kaperten im Mai 1449 eine große hansische Baienflotte, wobei Albert und sein Vetter und Gesellschafter Hans Bemmer, der sich damals wohl schon in Danzig ansässig gemacht hatte, einen Verlust von 1580 Mark lüb. hatten, die Alberts Schwiegervater dem Rate in Lübeck anmeldete, als dieser später ein Verzeichnis des seinen Bürgern von den Engländern zugefügten Schadens aufstellte. Schon vor diesem Verluste hatten die Engländer unserem Albert und seinem Gesellschafter Hans vom See (by deme See) Waren im Werte von 800 Mark lüb. genommen; Hans vom See war Lübecker, eine Zeitlang auch Ältermann in Brügge.¹⁾

Auf Landhandel westwärts deuten zwei Eintragungen des Lübeckischen Niederstadtbuches, in denen Albert Bemmer, „Albert von Unna“ genannt wird. Daß dies nicht etwa eine andere Person war, unterliegt keinem Zweifel, da es in der fraglichen Zeit eine Familie von Unna

¹⁾ S. Urk. 21.

in Lübeck nicht gab und mehrere der mit Albert zusammen aufgeführten Kaufleute öfter in Verbindung mit ihm genannt werden. Es handelt sich bei der ersten Eintragung (1447 Juni 29)¹⁾ darum, daß Albert und andere Kaufleute versprachen, den Rat wegen von ihm unternommener Schritte bezüglich eines Güterraubes im Gebiete des Grafen von Hoya (an der Weser) schadlos zu halten, bei der zweiten (1449 Febr. 22)²⁾ um das gleiche Versprechen Alberts und anderer wegen eines Versuchs des Rates, beim Herzog Adolf von Schleswig die Herausgabe vom Vogte von Delmenhorst (bei Bremen) angehaltener Waren zu erwirken.

In geringerem Maße scheint Albert am Heringshandel beteiligt gewesen zu sein. Im Herbst 1449 war der Schiffer Widenpipe bei der Heimfahrt von Schonen mit seinem Schiffe auf dem Rothsande bei Aalholm (an der Südküste von Lolland) gestrandet und wie üblich machte der König Christian I. von Dänemark Anspruch auf die Ladung. Der Rat schickte an ihn Gesandte, um wenigstens einen Teil der Güter zu retten, und die Bürger und „Gäste“, welche Anteil an der Ladung hatten, gaben am 6. Januar 1450 die übliche Schadloserklärung ab und versprachen, mit dem Erreichten zufrieden zu sein. Alberts Gesellschafter bei diesem Handel war ein Dortmunder und es heißt von ihm: „item Hans Vistrate hefft darinne 5 1/2 lest heringes to hues mijt Alberde Bemmer“.³⁾ Später im Frühjahr 1458 hatten Danziger Auslieger, die zwar gegen Seeräuber und die Feinde ihrer Stadt ausgeschickt wurden, aber vielfach selber wie Seeräuber hausten, ein von Aalborg ausgesegelttes Schiff des Hinrik Stendorp gekapert. Lübeck schrieb deshalb am 28. Juni 1458 an Danzig und verlangte Rückgabe der in dem Schiffe befindlich gewesenen, lübeckischen Bürgern gehörigen Güter, darunter: „Cord Loer 4 1/2 last heringes, noch 1 tunne heringes, 1 smale tunne talges aldus gemerket  eme

¹⁾ LUB. Bd. 8 Nr. 442.

²⁾ Ebd. Nr. 578.

³⁾ LUB. B. 8 Nr. 661.

unde Albert Bemmer, unseme borgere proper tobeho-
rende.“¹⁾

Weit zahlreicher sind die Urkunden, welche Alberts Handel nach den Ländern der östlichen Ostsee bezeugen, den ja unsere Familie schon lange mit Vorliebe betrieb. Bereits wenige Wochen nach seiner Übersiedlung nach Lübeck — am 28. Oktober 1443 — gab Albert neben elf anderen Kaufleuten vor dem Rate eine Schadloserklärung ab wegen eines Ansuchens an Stralsund, das sich beim Herzoge Barnim VIII. von Pommern-Barth dafür verwenden sollte, daß die von der Bemannung des Schiffes des Schiffers Henneke von dem Berge selber geborgenen Güter herausgegeben werden möchten. Das Schiff war auf der Heimreise am Dars gestrandet. Im Winter begab sich dann im Auftrage der übrigen Befrachter der Kaufmann Hans Broling (später im Rate) nach Pommern und kaufte geborgene Güter zurück, darunter 3 „stro“ Wachs, die Albert Bemmer gehörten, der mit den übrigen am 29. März 1444 vor dem Rate gelobte, den Broling schadlos zu halten; „stro“ ist eine Gewichtsbezeichnung.²⁾

In den folgenden Jahren wurde Albert Bemmer zweimal durch Schiffsunfälle bei Bornholm geschädigt. Ein ihm und neun anderen lübeckischen Bürgern gehöriges Schiff, das von Curd Trupenicht geführt war, strandete im Spätherbste 1447 an der genannten Insel. Der dortige Landvogt Gustav Lale (Laleson), Hauptmann auf Hammershus, ließ einen Teil der Ladung bergen. Die zehn Kaufleute bevollmächtigten am 11. November 1447 vor dem Rate den Hans Bernd, die geborgenen Güter gegen Bergelohn zurückzufordern, stellten die übliche „Zuversicht“ aus und der Rat gab dem Bevollmächtigten ein Beglaubigungsschreiben mit, in welchem dem Landvogte Zahlung und Verzicht auf jede Rechtsverfolgung versprochen wurde, „wente wy noghafteghe borghen unde verwaringhe darvorn hebben entfanghen“. Albert wird in

¹⁾ HUB. Bd. 8 Nr. 704.

²⁾ LUB. Bd. 8 Nr. 178 u. 214.

der Verhandlung „Bummer“ genannt.¹⁾ In gleicher Weise gab der Rat am 4. Oktober 1449 einen „Zuversichtsbrief“ an Lale, als Albert und einige andere Bürger „etlike ghudern, was unde werk (Wachs und Pelzwerk)“ bei einer Strandung unter Bornholm verloren hatten und redlichen Bergelohn und Schadloshaltung versprachen.²⁾

Deuten schon obige Schiffsunfälle darauf hin, daß Albert Waren aus dem Osten bezog, so erfahren wir von 1450 an Näheres über seinen Handel als Nowgorodfahrer. Die Kompanie, welcher er zwei Jahre lang, von Frühjahr 1450 bis dahin 1452 als Ältermann vorstand³⁾, hatte in der Zeit vorher infolge der kriegerischen Verhältnisse in der Ostsee böse Erfahrungen gemacht; ein gemeinsames Vorgehen der Kaufleute zum Schutze der ausgesandten Schiffe war bisher nicht zu erzielen gewesen, da sich niemand der damit verbundenen Mühe hatte unterziehen wollen. Im Frühjahr 1450 sollte nun eine Handelsflotte von 7 Schiffen nach Reval segeln. Der „Nowerdesche kopman, beyde borger unde gast“ versammelte sich und beschloß, die Schiffe fortan zu bewaffnen und zu diesem Zwecke einen Ausschuß zu wählen, der ein Jahr lang die auf den Handelsverkehr bezüglichen Geschäfte besorgen sollte (schepe to vrachten, soldeners to wyenen unde were to besorgende, seldigge to recken unde den kopman tosamen to verbonden) und später andere Personen in seine Stelle wählen durfte. Dem gewählten Ausschusse gehörten vier Bürger, darunter Albert Bemmer und zwei Gäste an, welche letzteren aber bald ihr Amt niederlegten, weil es zu Zwietracht mit den Bürgern kam.

Bei der Ausrüstung der sieben Schiffe beteiligten sich 121 Kaufleute mit einem Beitrage von 2 Prozent des Wertes der von einem jeden verfrachteten Waren, Albert

¹⁾ LUB. Bd. 8 Nr. 481.

²⁾ „Zuversicht“ (tovorzicht) nannte man die Bürgschaft, die sich eine städt. Obrigkeit für möglichen Schaden geben ließ, der ihr aus einem Beglaubigungs- oder Empfehlungsschreiben an eine andere Obrigkeit (Zuversichtsbrief) entstehen konnte.

³⁾ Rechnungsbuch der Nowgorodfahrer in Lübeck.

mit dem Werte von 4091 Mark lüb.¹⁾ Eine darüber aufgestellte Rechnung ist erhalten. Der Ausschuß nahm 162 Söldner in Dienst, sorgte für deren Beköstigung, Besoldung und Bewaffnung, beschaffte Harnische, Spieße, Äxte und Pfeile sowie Geschütze für die Schiffe und überwachte die Einschiffung in Travemünde. Er ließ Messen für glückliche Fahrt und die Teilnehmer lesen und fertigte die erforderlichen Schriftstücke aus. Weil schon damals englische Kaufleute (merchant adventurers) die Ostsee unsicher machten, schickte der Ausschuß der Flotte zwei Personen voraus, um die westliche Ostsee aufzuklären und von Rostock aus „unsen kopman tho warnen vor de Engelschen“. Mit den Schiffen fuhren noch 66 bewaffnete Kaufleute mit; zurück kamen später 32 Kaufleute und 127 Söldner.²⁾

Im Jahre 1458 gingen zwei lübeckische Schiffe, die von Reval kamen, bei Gotland verloren. Ein Teil der Ladung wurde geborgen und an Beauftragte des „gemeinen Kaufmanns“ herausgegeben. Die Eigentümer quittierten am 13. Dezember 1459 über den Empfang der Waren, darunter Albert Bemmer für sich und in Vollmacht des Ratmannes Johann van Rethen, Hans Bemmers und Bertram Kerckhofs über Pelzwerk im Werte von 80 Mark lüb. 4 β 4 ℞.³⁾

Ein Jahr später geriet Salz, das Albert anscheinend nach Riga bestimmt hatte, in falsche Hände. Auf ein Schreiben des lübeckischen Rates antwortete der Rat von Pernau im Januar 1460 (angekommen in Lübeck 13. Mai), er habe den Brief wegen des dem Albert Bemmer und seinen Kindern gehörigen Salzes, das der verstorbene Ratmann Rotger Schriver in Pernau in Verwahrung gehabt habe, erhalten. Dieses Salz sei von Schriver ohne des


1) Rechnungsbuch der Nowgorodfahrer in Lübeck.


2) LUB. Bd. 8 Nr. 737.

3) Ebd. Nr. 792 u. Urk. 26. In den Urkunden steht „Kerckhof“, obwohl es wohl „Berckhof“ heißen muß; ein Schreibfehler liegt nahe, weil den Lübeckern „Kerckhof“ (bekannte Wismarer Familie) geläufiger war.

Rates Zutun dem Ordensmeister von Livland und einigen seiner Mitgebietiger ausgeliefert worden. Er, der Rat, habe jetzt zusammen mit Schrivvers Witwe und dessen Testamentsvollstreckern den Ordensmeister und die Mitgebietiger in Pernau selber mündlich gebeten, das Salz zu vergüten, damit „wi, de unsen und unse copman unbelastet mer van deshalven mochten bliven“. Der Ordensmeister habe geantwortet, er wolle sie wegen des Salzes notlos halten und wenn ihm Lübeck deswegen schreibe, „so si wi und unse orde rik noch, dat zolt to betalende“. Darum möge Lübeck doch an den Meister schreiben und Pernau nicht in Ungelegenheiten bringen.¹⁾ Ob die Wendung, das Salz gehöre Albert und seinen Kindern, darauf deutet, daß damals schon Alberts jugendlicher ältester Sohn Hermann des Vaters Gesellschafter war, ist möglich.

Einige Jahre vor Alberts Tode, im Spätherbste 1468, ging ein großes Schiff, das von Henneke Vroma von Lübeck nach Reval geführt werden sollte, mit etwa 200 Personen und einer außerordentlich wertvollen Ladung in den Nylandschen Schären an der finnischen Südküste unter Albert Bemmer, der unter den Befrachtern an erster Stelle nach den Ratsverwandten genannt wird, war bei dem Verluste nur in geringerem Maße beteiligt; er gab an, verloren zu haben:

13 tunne zemes aldus 

2 bale poppirs also 

1 tunne myt yseren drade ock also gemerket.

Ein Teil der Waren war also mit der alten Bemmerschen Hausmarke gezeichnet. Lübeck und Reval verwandten sich in Schweden wegen Herausgabe der wenigen geretteten Güter gegen Bergelohn.²⁾

Die Beziehungen, die Albert zu dem deutschen Orden hatte, sind vielleicht durch seinen Vetter Hans in Danzig vermittelt worden. Das oben erwähnte Darlehn des Groß-

¹⁾ LUB. Bd. 8 Nr. 803.

²⁾ HUB. Bd. 9 Nr. 550, 553, 557 ff.

schaffers Winrich von Manstede scheint eine Vorgeschichte zu haben. Unter dem 5. Februar 1457 bescheinigten nämlich die Älterleute der Zunft der Bernstein-Paternostermacher zu Lübeck vor dem Rate, daß sie für ihr Handwerk von Albert Bemmer Bernstein erhalten hätten und letzterer quittierte über den Empfang des Kaufpreises von 2412 Mark lüb. Die Höhe dieser Summe läßt darauf schließen, daß Albert eine solche Menge Bernstein, dessen Gewinnung in Preußen Regal des Ordens war, nur durch besondere Vergünstigung erlangt haben konnte, und der übergroße Zinssatz des Darlehns des Großschaffers mag eine Vergütung dafür darstellen.¹⁾

Bei dem Seehandel gab es manchen Ärger mit den Schiffen, deren Fahrzeuge öfter Pfändungen unterlagen und die sich Eigenmächtigkeiten erlaubten. Schon 1444 mußte Albert — der in der betreffenden Urkunde (Apr. 26) zum ersten Male Bürger zu Lübeck genannt wird —, um ein Schiff freizubekommen, mit dem Danziger Berthold v. d. Osten, welcher $\frac{3}{16}$ und den vierten Teil eines weiteren $\frac{1}{16}$ des Schiffes gepfändet hatte, verhandeln, daß der Schiffer gegen das Versprechen, zu Weihnachten wiederzukommen, ausfahren durfte.²⁾ Im Jahre 1463 mußte Albert dem Rate Bürgschaft leisten, daß er den Schiffer Henning Sasse, der andere Güter und andere Personen, als ihm der Rat erlaubt hatte, nach Riga geführt hatte, der Obrigkeit stellen würde, sobald er von dort heimkäme.³⁾ Im folgenden Jahre hatten Albert und Gerd Predeker, wohl sein Gesellschafter, dem Olef Zadelmann und Matthias Wise versprochen, den Schiffer Wilhelm Grote wegen einer Forderung von 19 Tonnen Travesalzes an ihn vor den Rat zu bringen, der Schiffer war aber wegsegelt. Die Sache kam klageweise an den Rat, wurde aber dahin verglichen, daß Albert und Predeker den beiden Klägern für das Salz 42 Mark lüb. vergüteten.⁴⁾

¹⁾ S. Urk. 24.

²⁾ LUB. Bd. 8 Nr. 221.

³⁾ S. Urk. 30.

⁴⁾ S. Urk. 35.

Einige Male erscheint Albert Bemmer in den Urkunden als Zahlungsvervollmächtigter für Geschäftsfreunde. So zog er im Mai 1456 auf Vollmacht von drei Danzigern, darunter dem Ratmann Johann van Schouwen, von dem Lübecker Godeke Olisleger eine Forderung wegen Klappholzes im Betrage von 100 rhein. Guld. und 540 Mark lüb. 4 β ein.¹⁾ Ferner erhielt er 1461 von dem Herbstmarkte („dem kalten Markte“) zu Bergen op Zoom aus Vollmacht von seinem Verwandten Bertram Berckhof (sicher einem Sohn des 1394 genannten Bertram) und drei anderen Kaufleuten, 9 Pfd. 14 Schill. 9 \mathcal{S} Grote von einem Schiffer wiedereinzufordern, die dieser anscheinend zu Unrecht bei Gelegenheit einer Havarie im Hafen von Lissabon namens der vier Kaufleute erhalten hatte.²⁾ Berckhof wird schon 1456 erwähnt, als Waren von ihm im Sund beschlagnahmt wurden, und war 1458 Ältermann in Brügge.³⁾

Über Einziehung eigener Forderungen durch Albert ist folgendes bekannt: Unter dem 9. Mai 1462 bescheinigte er, von Hans Wolbom eine aus dem Jahre 1459 stammende Forderung von 650 Mark lüb. und ein Leydener Laken erhalten zu haben.⁴⁾ Ein Jahr später wurde ihm eine Schuld des verstorbenen Heinrich Voß zu Danzig, derentwegen er eine Forderung in Höhe von 39 Mark lüb. 5 β 7 \mathcal{S} , die dessen Erben gegen den Lübecker Hans Keller zustand, gepfändet (bekummert unde besatet) hatte, von Heinrich Greverode bezahlt; Keller wurde dafür wieder Schuldner des letztgenannten.⁵⁾ Wieder ein Jahr später (1464) verglich Albert sich mit den Testamentsvollstreckern des Mag. Peter Peterssen wegen seines Anspruchs auf ein Achtepart eines Schiffes und eine Summe Geldes dahin, daß er sich mit 90 Mark lüb. befriedigt erklärte.⁶⁾ Im Jahre 1466 zog er Forderungen in Flandern

¹⁾ S. Urk. 23.

²⁾ S. Urk. 27.

³⁾ HUB. Bd. 8 Nr. 504 u. 734.

⁴⁾ S. Urk. 28.

⁵⁾ S. Urk. 32.

⁶⁾ S. Urk. 36.

ein. Er empfing von Jakob Richardes 12 rhein. Gulden, welche dieser einem verstorbenen Bürger von Brügge und Schuldner Alberts schuldig geblieben war.¹⁾ Ferner schickte er im September den Herbert van der Linden auf seine Kosten nach Flandern, um „vor dem Kaufmann zu Brügge“ Ansprüche geltend zu machen, derentwegen er in Lübeck Pfändungen ausgebracht hatte. Herbert sollte für die Hin- und Herreise 4 rhein. Guld. zur Zehrung und für jede Woche in Brügge 4 Schill. Grote bekommen, aber nicht länger als nötig dort bleiben und nicht das Recht haben, Geld in Empfang zu nehmen; die Haftung Alberts für Unfälle auf der Reise wurde ausgeschlossen.²⁾ Herbert war schon im Dezember wieder in Lübeck und bescheinigte vor dem Rate, daß er von Albert völlig befriedigt sei.³⁾

Zu den letzten Gesellschaftern unseres Vorfahren gehörten Gorries Stadmann zu Lübeck, der Bürgermeister Claus Steven zu Stettin, Reynolt Hodde zu Riga und sein eigener ältester Sohn Hermann. Mit Hodde setzten sich Vater und Sohn am 30. November 1469 auseinander, wobei der erstgenannte anerkannte, noch 300 Mark Lüb. schuldig zu sein, und versprach, diese binnen drei Jahren in Teilzahlungen von je 100 Mark in Lübeck zu berichtigen. Die Gesellschaft, welche die drei in Brügge zusammen hatten, wurde hierdurch aber nicht berührt, sondern blieb bestehen.⁴⁾

In seiner späteren Lebenszeit war Albert Bemmer mit der Regelung von zahlreichen Erbfällen beschäftigt. Sein Schwiegervater, der Bürgermeister Gerd van Mynden, mit dem er beinahe 20 Jahre lang in Lübeck zusammenlebte, starb im Frühjahr 1462 mit Hinterlassung seiner Witwe, von 4 Söhnen und 3 Töchtern. Die Vermögensverhältnisse waren nicht besonders günstig. In seinem zweiten Testamente von 1459 vermachte Gerd seinen drei

¹⁾ S. Urk. 42.

²⁾ S. Urk. 43.

³⁾ S. Urk. 44.

⁴⁾ S. Urk. 48.

Töchtern, also auch unserer Ahnfrau Metteke unter gegenseitiger Substitution seinen Anteil an dem Garten vor dem Holstentore und jeder noch 100 Mark lüb., die auf Leibrente ausgetan werden sollten, seinem (damals etwa fünfzehnjährigen) Enkel und Paten Hermann Bemmer 5 englische Nobel „to hulpe to syner kopenschop“ und seinen Enkelinnen im Kloster zusammen 100 Mark lüb., um sie ebenfalls auf Leibrente zu geben. Zu Testamentsvollstreckern (vormunders) berief er seine drei Schwiegersöhne.¹⁾ Diese beantragten am 27. Mai 1462 gemeinsam mit den vier Söhnen vor dem Rate die Eröffnung des von dem Ratmann Johann Zyna überreichten Testamentes.²⁾ Wie aus späteren Urkunden hervorgeht, setzte sich bald darauf die Witwe mit ihren sieben Kindern auseinander.

Schon im folgenden Jahre 1463 starb der jüngste der Gebrüder van Mynden, Cord in Reval, und es entstand Streit, wer seine Erben seien. Seine drei Brüder bestritten wegen der geschehenen Schichtung das Erbrecht ihrer Mutter, das die Schwiegersöhne und ihre Frauen anerkennen wollten. Söhne und Schwiegersöhne traten am 15. August 1463 vor den Rat und vereinbarten, sich dessen Entscheidung endgültig zu unterwerfen. Der Rat entschied dahin, daß die Witwe Miterbin ihrer Kinder sei.³⁾ Cords Nachlaß scheint aber nicht bedeutend gewesen zu sein. Im Dezember 1463 quittierte Tideke van Mynden seinen Schwägern über den Empfang von 44 Mark lüb., die er seinem verstorbenen Bruder geliehen hatte.⁴⁾

Das Pestjahr 1464 brachte drei neue Todesfälle in der Familie van Mynden. Am 1. August zeigten Albert Bemmer und sein Schwager Grawert dem Rate an, daß ihr Schwager Tideke verstorben sei, keine kaufmännischen Bücher (rekensbok offte clarer schriffte) hinterlassen habe und der ganze Nachlaß aus 1000 Stück feinem Pelzwerke

¹⁾ S. Urk. 20.

²⁾ S. Urk. 29.

³⁾ S. Urk. 31.

⁴⁾ S. Urk. 33.

und einem Pferde bestände. Der Rat wies sie an, den Nachlaß zu versilbern, die Begräbniskosten zu bezahlen und den Rest des Erlöses in Verwahrung zu nehmen.¹⁾ Um dieselbe Zeit etwa starb Detmar van Mynden. Streit erhob sich wieder, als dann auch die Witwe Soffeke van Mynden nach einiger Zeit starb. Albert Bemmer und seine beiden Schwäger Fritz Grawert und Hermann Bere nahmen, da Hans van Mynden abwesend war, den Nachlaß in Besitz und ließen sich am 4. Dezember 1464 vom Rate die Ermächtigung erteilen, ihn zu verwalten und die Begräbniskosten daraus zu bezahlen.²⁾ Als Hans nach Lübeck zurückgekehrt war, machte er Anspruch auf das Vermögen, das seiner Mutter im Testamente seines Vaters zu lebenslänglichem Nießbrauche bestimmt war und bestritt die Erbrechte seiner Schwestern daran. Verwandten und Freunden gelang es jedoch, am 17. März 1465 vor dem Rate einen Vergleich dahin zustande zu bringen, daß Hans 600 Mark lüb. bar und von jedem seiner Schwäger von Michaelis 1465 ab eine jährliche lebenslängliche Rente von 30 Mark bekam und dagegen auf alle Ansprüche an die Nachlässe seiner Eltern und drei Brüder verzichtete.³⁾ In Erfüllung dieser übernommenen Verpflichtung trat Albert zwei ihm zustehende Rentenforderungen an Hans für dessen Lebenszeit ab, nämlich 9 Mark lüb. aus dem Hause des Paul Lobeck in der Johannisstraße und 20 Mark aus dem Hause des Volkwin Wegener in der Mühlenstraße. Für den Fall, daß die Renten während Hans van Myndens Lebenszeit abgelöst würden, sollten die Kapitalien von zwei entfernteren Verwandten — Heinrich Horesche und Ludeke van Thunen (beide später im Rate) — wieder auf Rente ausgetan werden. Die dreißigste Mark versprach Albert selber zu geben.⁴⁾ Erst am 1. September 1465 zeigten die drei Schwäger dem Rate an, daß der Priester Detmar van

¹⁾ S. Urk. 37.

²⁾ S. Urk. 38.

³⁾ S. Urk. 39.

⁴⁾ S. Urk. 40.

Mynden nicht mehr hinterlassen habe als Kleider und einige andere Sachen im Wert von 5 Mark lüb. 9 \mathcal{S} und daß sich bei ihnen schon einige Leute gemeldet hätten, denen Detmar etwas schuldig geblieben sei, wie dies ihnen selber gegenüber ebenfalls der Fall sei. Der Rat gab den Schwägern anheim, den Nachlaß zu pfänden.¹⁾

Auch mit Erbschaftsangelegenheiten in unserer Familie hatte Albert zu tun. In dem genannten Pestjahre 1464 oder später starb sein Vetter Hans Bemmer in Danzig²⁾, ohne Kinder zu hinterlassen, und einige Zeit darauf auch dessen Witwe. Albert machte Anspruch auf den Nachlaß und schickte den oben erwähnten Bertram Berckhof deswegen nach Danzig. Der dortige Rat wollte aber wegen der unehelichen Geburt von Hans (welker wyss yth umb des genannten zeligen Hans geborth is und ok wes gebrek is an desen breffen, uns geantwortet durch Bertram Berkhoff) die Erbberechtigung nicht anerkennen. Wegen dieser Frage fand ein Briefwechsel zwischen dem Rate von Lübeck und dem von Danzig statt. Auf ein Schreiben des ersteren vom 9. Oktober 1466 antwortete der Danziger Rat unter dem 10. November, er habe dem Berckhof seine Bedenken wegen der Erbberechtigung nicht verschwiegen; wenn Albert Bemmer behauptete, der Rat habe den Nachlaß käuflich an sich gebracht, so sei dies nicht wahr, der Nachlaß sei in Händen der Erben der Witwe von Hans Bemmer, die Schichtung zu halten schuldig seien; Albert möge seinen Anspruch auf dem Rechtswege geltend machen, er — der Rat — habe noch

¹⁾ S. Urk. 41.

²⁾ Im HUB. Bd. 11 Nr. 1253 findet sich in einem Verzeichnisse der in den bei Gotland gestrandeten Schiffen der Schiffer Kersten Schove und Cleys Wolters verfrachteten Waren Revalischer Kaufleute (Reval 1458 Sept.—Okt.) bei Aufführung der Waren des Bertram Berckhoff und eines Gesellschafters folgender Vermerk: item noch so hadde in demsulven rate Hinrik Bemmer de to Danczk wonet, 2004 tymmer ganckwerckes, de stan 81 mark. — Vermutlich handelt es sich um Hans Bemmer und es liegt ein Irrtum im Vornamen vor. Bertram Berckhof scheint danach in Reval gewohnt zu haben.

niemanden sein Recht verweigert und werde es auch in Zukunft nicht verweigern.¹⁾ Die Angelegenheit zog sich noch einige Jahre hin, bis Albert seinen Sohn Hermann mit einem Beglaubigungsschreiben des Rates („Zuversichtsbriefe“) zur Verfolgung seiner Ansprüche auf den Nachlaß Hans Bimmers nach Danzig schickte. Die übliche „Zuversicht“ wurde am 30. November 1469 vor dem Lübecker Rate ausgestellt. In der Urkunde ist davon die Rede, daß Albert sich nach Inhalt eines offenen Briefes des Rates von Unna als der nächste Erbe des Hans ausgewiesen habe.²⁾ Leider wissen wir nichts über den weiteren Verlauf des Erbstreites, auch nichts über den Inhalt des Unnaer Erbscheines (Nächstzeugnisses), der schwerlich richtig angegeben sein kann, da neben Albert doch auch seine Geschwister Miterben des Hans gewesen sein würden.

Daß hinsichtlich des Erbscheines wahrscheinlich eine ungenaue Angabe vorliegt — die ja erklärlich sein würde, da die ganze Sache den Rat in Lübeck wenig anging —, erhellt schon daraus, daß wenige Wochen vor dem 30. November Alberts Schwager Hans Moderson aus Danzig in Lübeck war, um mit ihm wegen Hermann Bimmers Erbschaft Schritte zu tun. Oben ist von der letztwilligen Anordnung Hermanns gegenüber seinem ältesten Sohn Dietrich und von dessen anscheinend zögernder Ausführung dieser Anordnung die Rede gewesen. Albert und seine Schwester waren offenbar wenig damit einverstanden, daß der Grundbesitz in Billmerich verschenkt wurde, und man kann wohl annehmen, daß deswegen Zwistigkeiten mit Dietrich entstanden waren. Jedenfalls suchten Albert und Hans Moderson in Vertretung seiner Frau den Übergang des Gutes an das Unnaer Hospital zu vereiteln. Am 14. September 1469 übereigneten sie vor

[¹⁾ S. Urk. 44. An den Nachlaß des Hans Bemer stellte Bertram Berckhove, Ratsherr zu Dortmund, laut zwei Schreiben des Dortmunder Rates an den Rat zu Danzig Forderungen. StA. Danzig, Abt. 300 V 24 C 79 — 1493 Juli 3 — und C 81 — 1494 April 10.]

²⁾ S. Urk. 47.

dem Rate Albert und Katharina Moderson als die „rechten negesten erven“ von Hermann Bemmer, alles von diesem nachgelassenen Vermögen, auch das unbewegliche (alle nalatene gudere, se zin an liggenden grunden, an standen erven edder wor ane se zin) an Johann van Kley, Bürger von Dortmund. Von einem Überlassungspreise wird in der Urkunde mit keinem Worte gesprochen.¹⁾ Aus dieser Übereignung geht ebenfalls hervor, daß das Bemmersche Gut in Billmerich aus mehreren rechtsungleichen Teilen bestand: über den von Werden zu Lehn gehenden Teil konnten Albert und Katharina nicht verfügen, da er nach Hofrecht ohne weiteres an Dietrich fiel, ihre Verfügung hatte nur Sinn, wenn sie sich auf freies Eigentum oder nicht mehr als Lehngut angesehenes Eigentum, also auf die Herkinghufe und die Dreckhufe bezog.

Johann van Kley war Wollenweber und entstammte einer Familie, die von der Mitte des 14. bis in das 17. Jahrhundert in Dortmund nachweisbar ist. Er hatte eine Tochter Gertrud, die an einen unechten Sprossen der Adelsfamilie Morrian (Mohr, ansässig im Kreise Lüdinghausen) verheiratet war und Erbin ihres Vaters wurde. Der Rat und das Hospital zu Unna gingen gegen die drohende Beeinträchtigung ihrer Erwerbung vor. Sie ließen am 18. Januar 1472 vor dem Richter zu Dortmund einen Zeugen vernehmen, der die Anordnung Hermanns und deren Annahme durch Dietrich Bemmer bestätigen sollte. Dieser Zeuge Lambert Loer, sicher ein Verwandter der oben erwähnten Friedrich und Cord Loer in Lübeck, bekundete eidlich, daß Hermann Bemmer seinem Sohne Dietrich aufgegeben habe, nach seinem — des Vaters Tode — das sämtliche Gut zu Billmerich zur Seligkeit ihrer Seelen dem Heiligen Geist in Unna zu übereignen und daß Dietrich geantwortet habe, das wolle er gern tun und bestellen.²⁾ Damit drang aber augenscheinlich das Hospital noch nicht durch. Es müssen sich Umstände er-

¹⁾ S. Urk. 46.

²⁾ S. Urk. 49.

geben haben, welche die Rechtmäßigkeit wenigstens eines Teiles der Erwerbung des Johann van Kley bewiesen. Das kann nur das Miterbrecht Alberts und Katharinas an der Herkinghufe und der Dreckhufe gewesen sein. Das Hospital ließ sich mit Johann Morrian und seiner Frau Drudeke auf Verhandlungen ein, deren Ergebnis am 19. November 1485 vor dem Richter zu Werne dahin festgestellt wurde, daß die Eheleute auf das „gudeken to Belmarke gelegen, dat wanner der Bemmer gewest is“ gegen Empfang einer nicht näher bestimmten Summe Geldes verzichteten.¹⁾ Damit war lange nach Albert Bemmers und wahrscheinlich auch nach Katharina Moder-sons Tode der Streit zugunsten des Hospitals erledigt.

Endlich noch einiges vermischten Inhalts über Albert Bemmer:

1451 Apr. 15 erscheint er als Testamentsvollstrecker des Claus Karbow tätig und verhandelt mit den Vormündern von dessen Witwe wegen deren Erbensprüche.

1452 Sept. 22 ist er einer der Schiedsrichter (degedinges lude) in einem Streite seines Nachbarn, des Ratmannes Heinrich Lipperode wegen einer Salzpfanne in Oldesloe; der Schiedsspruch erfolgte am 10. Okt.²⁾

1456 Apr. 4 tritt er neben dem Ratmanne Alef Greverode und dem späteren Ratmanne Heinrich Constin für die Vormünder der Anneke, Tochter der verstorbenen Telzeke Senede und Enkelin des Ratmannes Johann Bismark, als Zeuge auf bei Gelegenheit der Erbschichtung mit ihrem Vater Heinrich Smede. Der eine Vormund war sein Schwager Grawert.³⁾

1457 Mai 25 ist er neben vielen anderen Kaufleuten Zeuge in einer Verhandlung vor dem Rate, die eine üble Nachrede gegen den Ratmann Heinrich Castorp und Genossen, denen unerlaubter Handel nachgesagt wurde, betraf.⁴⁾

¹⁾ S. Urk. 60.

²⁾ LUB. Bd. 9 Nr. 16 u. 103.

³⁾ Lüb. Niederstadtbuch 1451—65.

⁴⁾ LUB. Bd. 9 Nr. 458.

1464 Febr. 22 erteilt er neben anderen Leuten geistlichen und weltlichen Standes vor dem Rate dem Detmar Rinkenrode Vollmacht, ihn gegenüber den 1462 bestellten Verwaltern des Nachlasses des verstorbenen Hillebrand Fickinghufen (darunter dem Bürgermeister Heinrich Castorp, seinem Nachbar Lipperode und seinem Schwager Grawert) zu vertreten; er hatte anscheinend Forderungen an den Nachlaß.¹⁾

1464 Apr. 22 bezeugt er neben Godeke Pleskow eidlich, daß Greteke, Witwe des Heinrich van Hacheden, die nächste Erbin des verstorbenen Heyne Erp sei.²⁾

Albert Bemmer starb 1470 oder 1471 mit Hinterlassung seiner Witwe und seiner vier Söhne, eine Tochter hat ihn anscheinend nicht überlebt. Sein Lebenslauf, wie wir ihn schildern konnten, gibt der Familie das Recht, auf ihre Abstammung von diesem tätigen hansischen Kaufmann stolz zu sein.

Als Albert Bemmer starb, war von den Söhnen nur Hermann großjährig, d. h. über 25 Jahre alt. Die Söhne setzten zunächst das Geschäft gemeinschaftlich fort. Die erste Nachricht darüber lautet dahin, daß Gorries Stadtmann am 22. Juli 1472 anerkannte, den Bemmerschen Erben aus seinem Gesellschaftsverhältnisse mit Albert noch 60 Mark Lüb. schuldig zu sein, die er in vier vierteljährlichen Raten abzutragen versprach.³⁾ Nicht lange darauf, 1475 oder 76, schritt Metteke Bemmer zur zweiten Ehe mit Hermann Hobode; wer bis dahin ihre Vormünder waren, ist nicht bekannt.

Die drei minderjährigen Söhne wurden bevormundet durch Friedrich Penninkbittel, der, wie oben ausgeführt, ein Schwiegersohn Alberts sein kann, und ihren Oheim Hans van Mynden (von dem nichts Näheres bekannt ist, als daß er 1465 in die Zirkelgesellschaft aufgenommen wurde), Kersten und Albert auch noch durch ihren Bruder Hermann und Albert nach Kerstens Großjährigkeit auch

¹⁾ Lüb. Niederstadtbuch 1451—65.

²⁾ S. Urk. 34.

³⁾ S. Urk. 50.

noch durch diesen. Kersten wurde am 15. August 1477 vor dem Rate für großjährig erklärt und quittierte seinen drei Vormündern über den Empfang seines Vatererbes¹⁾, was aber nur Förmlichkeit war, da eine Erbschichtung zwischen den vier Brüdern erst später vorgenommen wurde.

Wahrscheinlich noch vor Mettekes Wiederverheiratung waren die Bemmerschen Erben, die Witwe und die minderjährigen Söhne, vertreten durch ihre Vormünder, in einen Rechtsstreit mit dem Bürgermeister Claus Steven zu Stettin geraten, der in Lübeck durch Gorries Schulte vertreten wurde. Es handelte sich um Ansprüche aus der Handelsgesellschaft, die Albert mit Steven gehabt hatte. Am 9. Oktober 1477 wurde der Streit durch einen vor dem Rate geschlossenen, auch von Hobode genehmigten Vergleich beendet; Steven zahlte an die Erben Alberts 1000 Mark lüb.²⁾

Die Auseinandersetzung der vier Brüder wegen ihres Vatererbes wurde in Aussicht genommen, als Albert ins Ausland ging, vielleicht nach Reval oder Nowgorod, vielleicht nach Bergen. Am 29. August 1479 ermächtigte er seine Vormünder Penninkbutteln und Hans van Mynden, ihn bei der Schichtung zu vertreten und seinen Vermögensanteil in Verwahrung zu nehmen, sobald sein Bruder Hermann, der auch außer Landes war, wieder nach Lübeck zurückgekehrt sein würde.³⁾ Lange war Albert nicht abwesend; am 16. Oktober 1480 wurde er, obwohl noch nicht 25 Jahre alt, für mündig erklärt unter der Maßgabe, daß seine Vormünder bis zum gesetzlichen Termine der Großjährigkeit seine „bysorgers“ bleiben sollten.⁴⁾ Die Verzögerung der Schichtung hat wohl an der dauernden Abwesenheit Hermanns gelegen, der auch im Frühjahr 1483 noch nicht wieder in Lübeck war. Kersten und Albert Bemmer und die Vormünder von

¹⁾ S. Urk. 51.

²⁾ S. Urk. 52.

³⁾ S. Urk. 53.

⁴⁾ S. Urk. 54.

Hans Bemmer, Penninkbittel und Mynden, zeigten am 2. März 1483 dem Rate an, daß sich die genannten drei jüngeren Brüder wegen ihres Vatererbes auseinandergesetzt hätten.¹⁾

Um diese Zeit starb Geseke Bere, ohne Kinder zu hinterlassen. Wegen ihres Erbes einigten sich ihre Geschwister Metteke Hobode, Fritz Grawerts Witwe Abelke und Hans van Mynden gütlich mit dem Witwer Hermann Bere und bekannten am 4. Dezember 1481 vor dem Rate, daß sie keine Erbansprüche mehr gegen ihn hätten.²⁾

Im Herbst 1483 verkauften Metteke und ihre Söhne ihr Haus in der Mengstraße an den Bergenfahrer Hans Kordes. Die Eintragungen darüber im Oberstadtbuche sind vom 11. November. Nachdem das unbelastete Haus auf den Namen Mettekes und ihrer Söhne umgeschrieben, „van deme rechte entbunden unde varende gemaket“ war, wurde es auf des Käufers Namen eingetragen.³⁾ Die Verkäufer behielten in dem Hause ein mit 5 Prozent verzinsliches Restkaufgeld von 600 Mark lüb., das schon 1493 im Beisein von Kersten Bemmer wieder gelöscht wurde, also ihm bei der Erbteilung nach der Mutter überwiesen sein wird.⁴⁾ Der jüngste der vier Brüder, Hans, wurde am 6. August 1485 für volljährig erklärt, obgleich auch er noch nicht 25 Jahre alt war und seine Vormünder blieben solange noch seine „bysorger“.⁵⁾

Nach Mettekes Tode, dessen Zeitpunkt wir nicht kennen, machten ihre Söhne Ansprüche gegen die Erben des Schwagers der Mutter, Hermann Bere geltend. Das waren die Söhne von dessen verstorbenem Bruder, dem Ratmanne Ludeke Bere, nämlich der Ratmann Johann Bere, Jordan Bere und Joachim Bere. Möglicherweise schrieb sich der Anspruch aus dem Erbvergleiche nach der Geseke Bere her. Am 25. Januar 1490 schlossen

¹⁾ S. Urk. 56.

²⁾ S. Urk. 55.

³⁾ S. Urk. 57.

⁴⁾ S. Urk. 58.

⁵⁾ S. Urk. 59.

Kersten und Hans Bemmer unter gleichzeitiger Verpflichtung ihres anscheinend abwesenden Bruders Albert mit den Gebrüdern Bere einen Vergleich dahin, daß die Anteile von Kersten, Albert und Hans an der Forderung sogleich ausgezahlt wurden, während der Anteil des dauernd im Auslande befindlichen Hermann Bemmer von den Schuldnern vorläufig noch in Verwahrung behalten wurde.¹⁾ Endlich im Frühjahr 1493 war Hermann, wie es scheint nach fünfzehnjähriger Abwesenheit, wieder in Lübeck und setzte sich nun mit seinen drei Brüdern wegen Vater- und Muttererbe auseinander, wobei er ihnen auch seinen Anteil an der Bereschen Forderung überließ. Er behielt sich nur vor, was ihm von Bertram Berckhof seines Anteils halber gebührte, sowie was ihm von Todeswegen und der heiligen Kirche wegen anfallen möchte.²⁾ Leider sind diese Ausdrücke recht unklar. Unter Hermanns Anteil an dem Nachlasse des Bertram Berckhof kann man sowohl einen Erbanspruch gegen einen Verwandten, als einen Anspruch aus einer Handelsgesellschaft verstehen, und was den Erbanfall der heiligen Kirche wegen betrifft, so mögen das Forderungen aus den Einkünften kirchlicher Stiftungen oder Bruderschaften, welche dem Vater Albert Bemmer zugestanden hatten, gewesen sein.

Leider werden von jetzt an unsere Nachrichten dürftiger. Es hat den Anschein, als ob von den vier Brüdern nur Kersten dauernd seinen Wohnsitz in Lübeck behalten habe. Ob er ein Haus, wie anzunehmen, besessen hat, geht aus dem Oberstadtbuche nicht hervor; möglich, daß er ein solches erheiratet hatte und deshalb bei der Erbteilung auf das väterliche Haus in der Mengstraße verzichtete. Kurze Zeit war er Besitzer eines Hauses in der Johannisstraße. Bei der Schlichtung zwischen den Brüdern war an Kersten nämlich auch die Rentenforderung von 9 Mark lüb. gefallen, die zu dem Leibgedinge

¹⁾ S. Urk. 61.

²⁾ S. Urk. 62.

seines Oheims Hans van Mynden gehörte. Das damit belastete Haus in der Johannisstraße, das früher dem Paul Lobeck gehört hatte, war in anderen Besitz übergegangen und der neue Besitzer zahlte nicht. Kersten ließ deshalb 1498 die Rente auf seinen Namen umschreiben und sich wegen Forderung des doppelten Jahresbetrages in das Eigentum des Hauses einweisen (is ingheweldighet in den eghendom), vorbehaltlich der Rechte seines Oheims. Dieser scheint aber damals verstorben oder wegen der 9 Mark Rente anderweit abgefunden zu sein, denn schon im Spätsommer 1499 verkaufte Kersten das Haus wieder und behielt sich daraus nur eine jährliche Rente von 5 Mark Lüb., also ein Restkaufgeld von 100 Mark vor.¹⁾

Kersten B. wird im Niederstadtliche noch genannt unter dem 2. März 1505²⁾ als Vormund eines jüngeren Friedrich Penninkbittel und als „Kersten Bommer“; ferner zuletzt in einer Urkunde vom 29. August 1530 als gerichtlicher Zeuge und als „Carsten Bommer“.³⁾ Unter dem 6. April 1530 wird im Oberstadtliche seine Anwesenheit bei Löschung des eben erwähnten Restkaufgeldes von 100 Mark erwähnt. Er ist also alt geworden, denn da er 1452 geboren war, stand er 1530 schon im achtundsiebzigsten Lebensjahre. Über seine Familienverhältnisse ist nichts bekannt.

Von Hermann, Albert und Hans B. fehlt aus der Zeit nach 1493 bedauerlicherweise jede Nachricht.

Was Hermann betrifft, so ist nach den vorhandenen Urkunden⁴⁾ anzunehmen, daß er schon 1479 dauernd im Auslande gewohnt hat, nachdem er im Oktober 1477 noch in Lübeck gewesen und als Zeuge bei dem Vergleiche zwischen den Bemmerschen Erben und dem Stettiner Bürgermeister Steven aufgetreten war; 1490 heißt es von ihm, daß er „buten landes“ sei und im März 1493 scheint er nur zu dem Zwecke der Auseinandersetzung mit seinen

¹⁾ S. Urk. 63.

²⁾ S. Urk. 65.

³⁾ S. Urk. 70.

⁴⁾ S. Urk. 52, 53, 61, 62.

Brüdern in Lübeck gewesen zu sein. Wo er im Auslande seinen Aufenthalt gehabt, läßt sich nur vermuten. Möglicherweise wohnte er anfänglich in Reval oder Nowgorod und mag dann, als in den neunziger Jahren des 15. Jahrhunderts der Handelsverkehr mit Rußland lahmgelegt wurde, Bergenfahrer geworden und nach Bergen übersiedelt sein. In den Archivalien der Kompanien der Nowgorodfahrer und der Bergenfahrer ist freilich nichts über ihn ermittelt.

Albert ist nach Ausweis der vorhandenen Nachrichten¹⁾ vorübergehend wiederholt von Lübeck abwesend gewesen, so in den Jahren 1479/80 und 1489/90, vielleicht in Nowgorod oder Bergen. Über Hans ist noch weniger bekannt, er mag jung und unverheiratet verstorben sein, ebenso vielleicht sein Bruder Albert.

Ohne daß bisher durch urkundliche Nachweise ein Zusammenhang ermittelt wäre, finden wir dann im zweiten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts im Niederstadtbusche Claus Bammer in Bergen. Daß es sich bei ihm um ein Mitglied der Familie Bemmer handelt, ist unzweifelhaft. Eine Kaufmannsfamilie „Bammer“ gab es in Lübeck nicht und unser Name und seine richtige Schreibart waren dort mit der Zeit unbekannt geworden, was auch daraus hervorgeht, daß — wie oben erwähnt — Karsten Bammers Name „Bommer“ und „Bomer“ geschrieben wird. Man übte in jener Zeit in der Rechtschreibung der Namen die größte Willkür und ebenso wie der das Niederstadtbusch führende Ratschreiber „Bargen“ für „Bergen“ schrieb, schrieb er „Bammer“ für „Bemmer“.²⁾

¹⁾ S. Urk. 53, 54, 56, 61.

²⁾ Ebenso wurde die Familie „Berk“ auch „Bark“, „Becker“ auch „Baker“ geschrieben. (In B. Koehler, Das Revaler Geschäft d. Lübecker Kaufmanns Laurens Isermann heißt es S. 12: „In Riga war es vor allem Hans Bilderboke, der Hermann Bollemann's Waren vertrieb. In Dorpat belieferte er Hans Arndes, der Bolemanns Bevollmächtigtem Albert Wemmer 1536 noch 63 mr. 11 schil. Lüb. für 2 Laken schuldete (NStB. 1536 Thome apli). O. Greiffenhagen bringt im Revaler Bürgerbuch 1409—1624: Caspar Wemmer, 14. Sept. 1596 und Jurgen Wammer 28. Nov. 1604.)

Was in dem genannten Buche über Claus B. steht, ist wenig erfreulich und erlaubt den Schluß, daß er Lübeckischer Bergenfahrer war, in Bergen wohnte und als jüngerer Mann und in mißlichen Vermögensverhältnissen verstorben ist.

Die lübeckische Kompanie der Bergenfahrer, die in Bergen selber eine vorherrschende Stellung vor den Kaufleuten der anderen Hansestädte einnahmen, bestand wie die gleichartigen Kompanien aus lübeckischen Bürgern und „Gästen“ und hatte am Ende des 15. Jahrhunderts drei Älterleute. Der Handel wurde regelmäßig von Gesellschaften betrieben, und zwar in der Art, daß wenigstens ein, und zwar meist der jüngere Gesellschafter dauernd in Bergen wohnte und den Fischhandel mit den Norderfahrern, den Handelsleuten aus den Gegenden des nördlichen Norwegens in der Hand behielt. Ein anderer Gesellschafter blieb in Lübeck und hielt sich nur vorübergehend in Bergen auf. Dort bildeten die deutschen Kaufleute und Handwerker eine geschlossene Kolonie mit besonderen politischen und kirchlichen Einrichtungen. Die Kaufleute wohnten meist in den Höfen (Gaarde) an der „Deutschen Brücke“, in denen sie ihre Wohnungen, Geschäftsräume und Lagerhäuser hatten. Die Leitung und Vertretung des hansischen Kontors zu Bergen lag in den Händen von 2 Älterleuten und 18 Beisitzern. Der Handel war in der Hauptsache Tauschhandel, indem die Hansen „schweres Gut“, d. h. Getreide, Mehl, Bier und andere Lebensmittel einfuhrten und Fischwaren ausfuhrten.

Von Claus B. erfahren wir, daß sich die Räumlichkeiten seiner Gesellschaft im Brödregaard an der „Deutschen Brücke“¹⁾ befanden. Er verkaufte aber seine „selschop

¹⁾ In demselben Gaard hatte auch der Hamburger Helmich Alberdes zusammen mit seinem in Lübeck wohnenden Bruder Heyne eine Gesellschaft, die er diesem am 23. Nov. 1520, also einen Tag nach der gleich erwähnten Verhandlung vom 22. Nov., zum Alleineigentum überließ. Die Nachrichten über die Bergenfahrer gründen sich meist auf Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer, Berlin 1900.

mit der tobehoringe, husen und boden“ für 800 Mark lüb. an die Lübecker Jochim Schröder und Bernd Runge, und zwar offenbar im Jahre 1516 oder in den ersten Monaten des Jahres 1517. Das geht daraus hervor, daß von dem Kaufgelde die erste Rate mit 200 Mark zu Pfingsten 1517 und weiter sechs Raten von je 100 Mark immer zu Pfingsten der folgenden Jahre gezahlt werden sollten; alle Zahlungen sollten in Lübeck erfolgen. Der in Bergen abgeschlossene Kaufvertrag wurde in das Buch des dortigen „deutschen Kaufmannes“ eingetragen und sein Inhalt von den Älterleuten des Kaufmanns den Bergenfahrer-Älterleuten in Lübeck Gerd Krudop und Jürgen Gaweson mitgeteilt.

Allem Anschein nach ist Claus B. sehr bald nach Abschluß des Kaufvertrages verstorben, so daß von dem Kaufgelde an ihn nichts gezahlt wurde. Da er bedeutende Schulden hinterließ, scheint der Kaufvertrag von den Gläubigern angefochten zu sein. Jochim Schröder und Bernd Runge (beide nachweislich Bergenfahrer, Runge † 1528 in Bergen) suchten sich daher zu sichern und ließen am 22. November 1520 vor dem Rate in Lübeck zwei Zeugen, den Hamburger Helmich Alberdes und Heinrich Becker, vernehmen, welche den Abschluß und Inhalt des Kaufvertrages eidlich bestätigten.¹⁾ Daraufhin traten sie mit den Gläubigern (schuldenern) von Claus B. in Verhandlung. Von Heinrich Bretwisch ließen sie sich vor dem Rate die eidliche Erklärung ausstellen, daß er „van Clawes Bammers wegen in der betalinge uth der geselschop“ 24 Berger Gulden erhalten habe; vielleicht war Bretwisch Gesellschafter von Claus gewesen.²⁾ Einer der Hauptgläubiger war der 1521 ebenfalls schon verstorbene Hans Sloyss (aus einer Bergenfahrerfamilie), dem Claus 425 Mark lüb. schuldig geblieben war. Die übrigen Gläubiger hatten einen Gläubigerausschuß von vier Personen (nämlich den früheren Klerk des Bergener Kontors Mag.

¹⁾ S. Urk. 66.

²⁾ S. Urk. 67.

Nikolaus Reppenhagen und drei andere lübeckische Bergenfahrer) bestellt, welche mit den Testamentsvollstreckern des Hans Sloyss und mit Jochim Schröder und Bernd Runge im März 1521 vor dem Rate Vergleiche schlossen.¹⁾ Endlich im Januar 1526 erreichten Schröder und Runge es, daß der Gläubigerausschuß sich für befriedigt erklärte und ihnen die von Claus B. gekaufte Gesellschaft überließ.²⁾

Wir müssen nun fragen, wer war der Vater von Claus B.? Dabei ist davon auszugehen, daß die damaligen hansischen Kaufleute, die auswärts Handel trieben, erst in reiferen Jahren zu heiraten pflegten. Wenn Claus um 1516 oder 1517 als selbständiger Kaufmann starb, wird er sicher gegen 35 Jahre alt gewesen und kann nicht nach 1481 oder 1482 geboren sein. Albert oder Hans B. (geb. nach 1455 bzw. 1461 oder 1462) können daher als Vater nicht in Betracht kommen. Auch Kersten B. nicht, da sonst wohl sicher von ihm bei den Verhandlungen wegen der nachgelassenen Schulden die Rede sein würde. Es bleibt also nur Hermann B. (geb. um 1445) als Vater übrig, und das paßt sowohl den Altersverhältnissen nach am besten als auch deshalb, weil Hermann im Auslande wohnte.

Wegen des Zusammenhanges von Claus mit Hans Bemmer in Stralsund und Claus Bemer in Stralsund und Greifswald habe ich folgende Vermutung. Wie damals üblich, wird die (unbekannte) Witwe von Claus in Bergen sich wieder verheiratet haben und zwar mit einem Stralsunder Bergenfahrer³⁾ (Heinrich Weinbauer?) und ist dann mit diesem und ihren kleinen Kindern erster Ehe nach Stralsund gekommen.⁴⁾ Damit wäre auch eine Er-

¹⁾ S. Urk. 68.

²⁾ S. Urk. 69.

³⁾ Die Bergenfahrer von Stralsund scheinen nie eine besondere Genossenschaft gebildet zu haben; sie gehörten wohl zur Kramer-gilde.

⁴⁾ Zu letzterem ist zu bemerken, daß nach einem Aufsatz von Dr. Paul Graßmann, „Bergens Deutsche Brücke“ (Berl. Lokal-

klärung der Veränderung des Namens „Bemmer“ in „Bemer (Bomer, Bömer)“ gegeben. Andere Leute neigten damals, auch schon in Lübeck, dazu, den Namen „Bomer“ zu schreiben. Die vaterlosen Kinder von Claus, ohne Zusammenhang mit der übrigen Familie aufgewachsen, mögen die Form „Bomer oder Bömer“ für richtig gehalten und sich erst später wieder auf „Bemer“ besonnen haben. Das stimmt mit den Eintragungen in den Stralsunder und Greifswalder Stadtbüchern. Jedenfalls ist die Änderung in der Namensform nicht unerklärlicher, als der zu Anfang des 18. Jahrhunderts erfolgte plötzliche Übergang von „Bemer“ über „Behmer“ zu „Böhmer“.

4. Die Bemer von Kettwig

Seit dem letzten Drittel des 14. Jahrhunderts findet sich in der Gegend von Essen eine Familie Bemer, die mehrfach in Beziehungen zur Abtei Werden stand und auch am Handel nach Nowgorod beteiligt war, Tatsachen, die die Vermutung einer Verwandtschaft mit den Bemmern von Unna und Billmerich nahelegen. Allerdings führte diese Familie eine andere Hausmarke (♁).

Zuerst kommt ein Bemer in einem Heberegister der Abtei Werden über ihren Hof Kettwig a. d. Ruhr vor:

Dit sint dye luyde, dye des vurg. hoffs lant hebt tho jarem unde dye rente, dye sy daervan geldent in den jaren, do man schreyf dusent drihundert negen unde seventich joar . . .

anzeiger, Unterhaltungsbeilage, vom 5. 11. 1935), in dem vornehmlich Auskünfte des langjährigen Leiters des Hanseatischen Museums in Bergen, Dr. Koren Wiberg, wiedergegeben sind, den deutschen Kaufleuten verboten war, in Bergen zu heiraten. „Es waren also alles Junggesellen; ein weibliches Wesen durfte nicht einmal zum Aufräumen die Schlafzimmer betreten. Das Eheverbot hing besonders damit zusammen, daß die wirklichen Besitzer der Kontore in Deutschland lebten und die hiesigen Kaufleute ihre Angestellten waren. Alle Lustbarkeiten waren in die Gildestube verlegt, die in ihrer Einrichtung an das Schifferhaus in Lübeck erinnert.“]

31. Item bemer van der nederster wijs under deme Hertoghe, also langhe als dye heerschap wil, 11 s Dorpmunschs¹⁾ . . .

Also ein Bemer hatte 1379 eine zum Abteihofe gehörige Wiese in Pacht, und zwar für 11 dortmundische Schillinge jährlich. Daß die Familie Bemer auch Hausbesitz in Kettwig hatte, folgt aus einem Vermerke in Schades Register der Pacht- und Rentengüter des Stifts Werden aus der Zeit 1474—77; unter Nr. 132 wird ein (damals in anderem Besitze befindliches) Haus in Kettwig aufgeführt, „gnant des Bemers Hues“, das mit 6 den. dem Abte zinspflichtig war.²⁾

Ein Heinrich Bemer erscheint dann im Anfange des 15. Jahrhunderts in Nowgorod, und zwar zunächst unter dem Namen „Ketwich“. Er war „des Hoves knecht to Naugarden“, d. h. ein Aufsichtsbeamter des deutschen Kaufmannes in Nowgorod und wird in zwei Schreiben des deutschen Kaufmannes an Reval und Revals an Dorpat (vom 25. Juli 1409 bzw. etwas früher) genannt.³⁾ Bald darauf ist er gestorben. Denn ein Schreiben der Stadt Essen an Reval und die Älterleute in Nowgorod bezeugt, daß Renekin Bemer von Ketwich, Bürger von Essen, seinen Bruder und Vormund (Bevollmächtigten) Konrad von Ketwich ermächtigt habe, den Nachlaß ihres in Nowgorod verstorbenen Bruders Heinrich von Ketwich in Empfang zu nehmen (1410 Mai 25).⁴⁾ Aus derselben Zeit stammt ein undatiertes Schreiben des Ordensvogts zu Carchus an den Revaler Rat, in dem er diesem den Cord von Ketwick empfiehlt und bittet, dem Letztgenannten den Nachlaß seines Bruders Heinrich auszuliefern und die unbegründeten Forderungen des Peter ut der Kokene abzuweisen.⁵⁾

¹⁾ Köttschke, D. Urbare d. Abtei Werden a. d. Ruhr, Bd. 2 S. 249.

²⁾ Ebd. S. 519.

³⁾ HUB. Bd. 5 Nr. 889, 888.

⁴⁾ HUB. Bd. 5 Nr. 951.

⁵⁾ Liv-, Est- u. Curländ. UB. Bd. 4 Regest 2184.

Renekin (Reinhard) Bemer dürfte in der Folge der bürgerlichen Hantierung und dem Handel entsagt und sich völlig der Landwirtschaft zugewandt haben. Aus einer Urkunde vom 22. Februar 1414¹⁾ geht hervor, daß ihm die Hälfte einer Forderung von 360 alten Schild (Goldmünze) zustand, die auf dem Gute Brakel haftete und deren Brief Temme von Werne von Bernd von Netelich in der Urkunde empfangen zu haben bekannt. Werne und Netelingen waren aber seit 1410 von dem Stifte Werden mit dem Hofe Lopenhelde (Laupendahl bei Kettwig) belehnt. Zu diesem Hofe gehörten eine Mühle, Holzung, Fischerei und mehrere Häuser; schon um 820 hatte das Kloster Grundbesitz in Lopenhelde, das auch Netelingen genannt wurde, erworben.²⁾ Dieser Hof ging nun in Bemers Besitz über. Die darauf bezüglichen Urkunden datieren vom 21. Januar 1415. In der ersten erklären Bernd von Netelingen und Temmo von Werne, daß Hof und Schultheißenamt von Lopenhelde an den Abt von Werden zurückgefallen seien. Die zweite Urkunde enthält die neue Belehnung, wobei der Belehnte Reineke de Beemer genannt wird. In der dritten bekennt Bemer, daß der Abt Adolf von Spiegelberge ihn mit dem Hofe zu Lopenhelde und dem Schultheißenamte dieses Hofes belehnt habe gegen eine jährliche Pacht von 25 Maltern Korn, 5 Schweinen, 12 Hühnern und mit der Bedingung, daß der Abt mit Gefolge jederzeit die Wohnung auf dem obersten Hause nebst Fischerei und Holzung gebrauchen könne. Unter den Zeugen der ersten Urkunde findet sich auch Reynekinus Bemer, die dritte ist von ihm mitbesiegelt mit seiner oben erwähnten Hausmarke.³⁾ Im Lehnregister der Werdener Äbte heißt es über die Belehnung:

1415 Jan. 21. do bevol myn here de abt Reyneken dem Bemer den hoff to Lopenhelde myt all synem rechte und

¹⁾ StA. Düsseldorf, Haus Hugentpont Nr. 7.

²⁾ Köttschke Bd. 1 S. 3.

³⁾ StA. Düsseldorf, Werden Nr. 434, 435, 436.

tobehore und dede eym do ok de fletel van dem huss, dat he eym und dem stichte van Werden dar waren solde in al der mate, als dat Bernd van Nettelingham und Themme van Werne de mynem heren dem abte opgroghen und sime stichte, und myn here de utfinch den vorg. Reneken doy vor sinem knecht ind dener und der gelovede eyme truwelike den hoff und det hus to waren und dede eyme huldinghe und swor then hilghen mynem heren und sinem stichte truwe und holt to wesen, als eyn knecht und eyn scholte sine heren to rechte wesen sal.

In früherer Zeit waren Hof und Schuldenamt Lopenhelde immer an Edelleute ausgeliehen: 1315 an Heinrich von Landsberg, 1344 an Reiner von Landsberg, 1383 an Dietrich Sobbe. Die Pacht betrug schon 1315 8 Malter Roggen, 3 Gerste, 1½ Weizen, 12½ Hafer, 5 den., 5 Schweine, 12 Hühner; ebenso noch 1474—77.

Übrigens hatte Reineke Bemer bei Lopenhelde einen adligen Mitbesitzer. Eine Urkunde vom 19. Mai 1415 beweist, daß Reynken dey Bemer das Gut nur zur Hälfte bezahlt hatte und zusammen mit Dietrich von Limburg, Herrn zu Broich besaß, daß ihm dagegen aber auch die Hälfte von dem Erbe, das Limburg von Temmo von Werne gekauft hatte, nämlich dem Molenhoff, dem Beker Gut, dem Wydacker, dem Gut des sel. Bernd to Eickte und dem Gut des Arnd von Beihusen, gehörte.¹⁾ Wegen des Hauses in Lopenhelde schlossen Bemer und Limburg am 9. Dezember 1421 ein besonderes Übereinkommen.²⁾

Lange blieb Lopenhelde nicht in Bemerschem Besitze. Schon am 20. September 1427 überließen Reinecke te Bemer und Frau Kathrina den Hof mit allem Zubehör an Reinhard von Hugenpont und Frau und baten den Abt von Werden, diese zu belehnen.³⁾ An Hugenpont ver-

¹⁾ StA. Düsseldorf, Werden Nr. 439.

²⁾ Ebd., Herrschaft Broich Nr. 48.

³⁾ Ebd., Werden Akten VIIIb Nr. 36.

kauften sie auch bald darauf (1428 Febr. 5) 12 Kuhweiden zwischen Kettwig und Mintard, welche Bemer früher von Lutter Staal erworben hatte.¹⁾

Über Reineke Bemers Familienverhältnisse erfahren wir aus einer Reihe von Urkunden²⁾ folgendes: Er hatte mit seiner Frau Katharina fünf Töchter: Griete, Katheryne, Odelkin (Dylve) Hille (Hilge) und Katherinkin. Er starb vor 1439, seine Witwe heiratete den Heinrich von Woysbeck, der aber im April 1450 nicht mehr am Leben war. Zu Reineke Bemers Nachlaß gehörten das Gut Rindersberg, der Molenhof, das Beker Gut, Katen und Äcker in Mintard. Seine Witwe wird mehrfach die Frau im Rindersberge genannt; sie starb vor Juni 1453. Von den Töchtern waren verheiratet: Katheryne an Ailf Marenscheit, Dylve an Johann von der Lauwick, Hille an Heinrich Gulger, die jüngere Katharina an Heyne von Lobeke. Griete war anscheinend nicht vermählt. Gut und Mühle Rindersberg kamen bei der Erbteilung an die jüngste Schwester und wurden von den Lobekeschen Eheleuten 1465 an Reynart von Hugenpont verkauft.

Da somit Reineke Bemer offenbar keine männliche Nachkommenschaft hinterlassen hat, kann Johann Bemer der sich mit seiner Frau Griete am 3. Februar 1480 verpflichtete, zwei Gulden Rente, die Johann von Hugenpoet verschuldete, aus der von ihnen gepachteten Fischerei zu zahlen³⁾, im besten Falle ein Nachkomme eines Bruders von Reineke sein.

1) StA. Düsseldorf, Haus Hugenpont Nr. 11.

2) Ebd., Haus Hugenpont Nr. 13, Werden Nr. 583, 595, 596, 636, 640, 644, 658.

3) Ebd., Werden Nr. 799.

Anlage 1

Nachrichten über andere gleichnamige Familien

I. Bomer in Brügge

Hans.Rec. Abt. I Bd. 3 Nr. 248:

Jan de Bomern als „garsoen“ Mitglied einer Gesandtschaft der Stadt Brügge an Lübeck.

Jhan de Bomere nach Gent und Ypern geschickt, um Briefe der Oosterlinghe siegeln zu lassen.

(Stadtrechnungen von Brügge 1358—60.)

II. Bömer in Kamen

1489 Johann Bömer, Dechant in Münster.

1540 Johann Boemer und seine Frau Lucia.

III. Behmer in Elmenhorst

Als Reichsleute des Hofes Elmenhorst bei Waltrop in Westfalen werden 1547 Heinrich und Melchior Behmer genannt.

(Zu III und IV Privatnachrichten.)

IV. Bemer in Berka

Im Lüb. Oberstadtbuch Lib. 18 fol. 6. 7. Petri:

1570 Bürgermeister Dionysius Bemer zu Berka (Sondershausen) als Miterbe des Lübeckers Gerd van Berken genannt; auch im Niederstadtbuch von 1567, 1568 und 1570 als solcher erwähnt. Es ist aber kein Anhalt für die Annahme einer Verwandtschaft, namentlich einer Abstammung von einem der Söhne Albert Bammers gefunden. Nach der Wittenberger Matrikel wurde Dionisius Bemer Bergensis am 29. Juni 1549 immatrikuliert.

V. Bemer in Saarn

StA. Düsseldorf, Kirchenarchiv Saarn:

Coyssen Bemers verkauft dem Kloster Saarn eine Erbrente aus einem Grundstücke in Saarn (1565 Okt. 30).

VI. Behmer in Wattenscheid

StA. Düsseldorf, Herrschaft Styrum Nr. 42, 58. Behmers Gut zu Hüllen im Kirchspiele Wattenscheid (Amt Bochum); mit einem Viertel davon werden belehnt:

seit 1598 die v. Hugenpont, seit 1706 die v. Elverfeldt;
mit einem anderen Viertel:

1719 Jürgen Behmer,

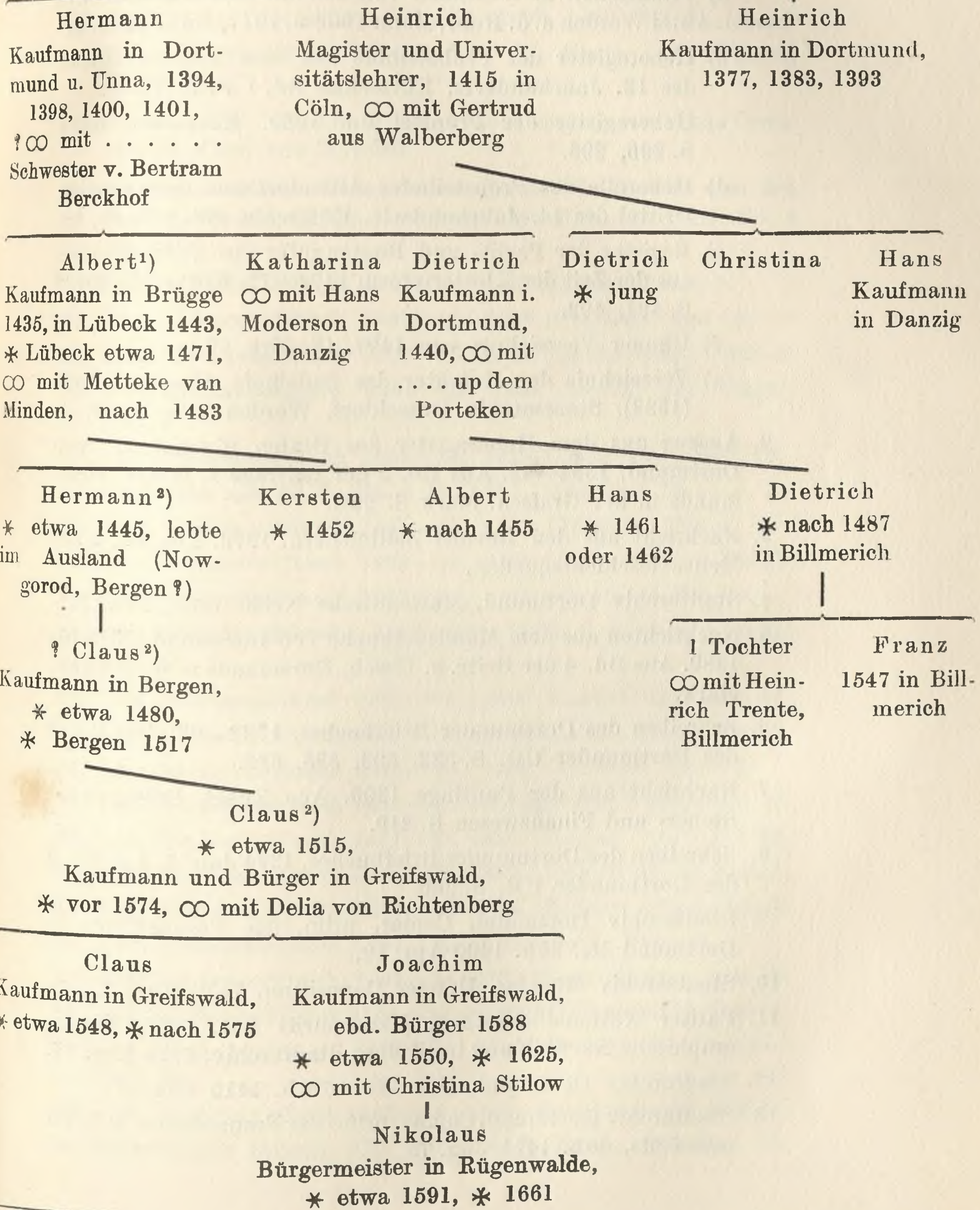
1735—61 dessen gleichnamiger Sohn.

Anlage 2

Mutmaßlicher Stammbaum des Geschlechts Bemmer—Böhmer
(nach den vorstehenden Aufzeichnungen)

Hermann (van Bylemarke)
1342, vornehmlich Landwirt

Lambert (van Bylemarke)
vornehmlich Kaufmann in Unna
und Dortmund, 1342, 1378, 1393



¹⁾ Nach dem Text der Vorgeschichte war Dietrich der ältere, Albert der jüngere Sohn. Albert hatte wahrscheinlich noch zwei Töchter, davon eine an den Kaufmann Friedr. Penninkbittel in Lübeck verheiratet.

²⁾ Zusammenhänge nicht erwiesen.

Anlage 3

Urkundenverzeichnis

1. Die Höfe der Abtei Werden in Billmerich:
 - a) Traditionen in Westfalen von 890 an. Köttschke, D. Urbare d. Abtei Werden a. d. Ruhr, Bonn 1906 u. 1917, Bd. 1 S. 43, 44.
 - b) Heberegister der Probsteihöfe aus dem zweiten Drittel des 12. Jahrhunderts. Köttschke Bd. 1 S. 267, 268.
 - c) Heberegister der Propstei um 1250. Köttschke Bd. 1 S. 295, 296.
 - d) Heberolle des Propsteihofes Altendorf aus dem zweiten Drittel des 14. Jahrhunderts. Köttschke Bd. 2 S. 87, 88.
 - e) Register der Pacht- und Rentengüter des Stifts Werden aus der Zeit der Klosterreform 1474—77. Köttschke Bd. 2 S. 491, 492.
 - f) Unnaer Verzeichnis von 1497. (S. Urk. 63.)
 - g) Verzeichnis der Hofgüter des Sadelhofs Altendorf 1561 (1588). Staatsarchiv Düsseldorf, Werden IXa Nr. 8.
2. Auszug aus dem Heberegister des Grafen Konrad IV. von Dortmund. 1334—42. Aus Bd. 5 der Beiträge z. Gesch. Dortmunds u. der Grafsch. Mark S. 28ff.
3. Nachricht aus den Revaler Zollbüchern. 1379. Aus Bd. 5 der Hans. Geschichtsquellen.
4. Stadtarchiv Dortmund, Marienkirche Nr. 3. 1380, Nov. 5.
5. Nachrichten aus dem Mandsoldbuche von Dortmund. 1388 bis 1389. Aus Bd. 4 der Beitr. z. Gesch. Dortmunds u. d. Grafsch. Mark.
6. Schreiben des Dortmunder Briefbuches. 1392—93. Aus Bd. 2 des Dortmunder UB. S. 522, 523, 525, 528.
7. Nachricht aus der Puntinge 1393. Aus Rübel, Dortmunder Steuer- und Finanzwesen S. 219.
8. Schreiben des Dortmunder Briefbuches. 1394 Jan. 2. Aus Bd. 2 des Dortmunder UB. S. 360.
9. Stadtarchiv Dortmund, Copiar. prim. der Franziskaner in Dortmund Ms. 86b. 1400 Apr. 12.
10. Staatsarchiv Münster, Unnaer Depositum. 1410 Sept. 8.
11. Pariser Nationalbibliothek, Handschrift Lat. 5237. Photographische Nachbildung im Kölner Stadtarchiv. 1415 Aug. 17.
12. Stadtarchiv Dortmund, Urk. Nr. 1570b. 1415 Okt. 16.
13. Stadtarchiv Dortmund, Copiar. prim. der Franziskaner in Dortmund Ms. 86b. 1424 Jan. 7.

14. Stadtarchiv Dortmund, Urk. Nr. 2423. 1430 Juni 1.
15. Stadtarchiv Dortmund, Urk. Nr. 2485. 1433 Febr. 20.
16. Nachricht aus Hanse-Recesse Abt. II Bd. 1 Nr. 432. 1435 Mai 17.
17. Staatsarchiv Danzig, Abt. 300, XXVII Nr. 2. 1438 Febr. 10.
18. Stadtarchiv Dortmund, Urk. Nr. 2609. 1440 Juli 27.
19. Lüb. Oberstadtbuch Lib. 7, Fol. 90¹ Marie. 1445 (Vincula Petri) Aug. 1.
20. Staatsarchiv Lübeck, Testamente. Auszug aus den Testamenten Gerd von Mynden.
21. Auszug aus einem Verzeichnisse des den Lübeckern von den Engländern zugefügten Schadens. 1449 Mai. Aus HUB. Bd. 8 Nr. 215.
22. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1456 (Letare) März 7.
23. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1456 (Penthec.) Mai 16.
24. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1457 (Agathe virg.) Febr. 5.
25. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1458 (Decoll. Joh. Bapt.) Aug. 29.
26. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1459 (Lucie virg.) Dec. 13.
27. Nachricht aus HUB. Bd. 8 Nr. 1087. 1461 Nov. 23.
28. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1462 (Jubilate) Mai 9.
29. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1462 (Ascens. Dom.) Mai 27.
30. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1463 (Penthec.) Mai 29.
31. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1463 (Assumpt. Marie) Aug. 15.
32. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1463 (Barthol. ap.) Aug. 24.
33. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1463 (Concept. Marie) Dec. 8.
34. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1464 (Jubilate) Apr. 22.
35. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1464 (Petri et Pauli) Juni 29.
36. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1464 (Margar. virg.) Juli 13.
37. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1464 (Vincula Petri) Aug. 1.
38. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1464 (Barbare virg.) Dec. 4.
39. Lüb. Niederstadtbuch 1451—65. 1465 (Oculi) März 17.
40. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1465 (Corp. Christ.) Juni 13.
41. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1465 (Egidii abbatis) Sept. 1.
42. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1466 (Petri et Pauli apost.) Juni 29.
43. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1466 (Egidii abbatis) Sept. 1.
44. Staatsarchiv Danzig, Abt. 300 XXVII Nr. 6. 1466 Nov. 10.

45. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1466 (Lucie Virg.) Dec. 13.
 46. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1469 (Exaltat. cruc.) Sept. 14.
 47. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1469 (Andree ap.) Nov. 30.
 48. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1469 (Andree ap.) Nov. 30.
 49. Staatsarchiv Münster, Unnaer Depositum. 1472 Jan. 18.
 50. Lüb. Niederstadtbuch 1465—74. 1472 (Marie Magdalene) Juli 22.
 51. Lüb. Niederstadtbuch 1475—78. 1477 (Assumpt. Marie) Aug. 15.
 52. Lüb. Niederstadtbuch 1475—78. 1477 (Dionisii) Okt. 9.
 53. Lüb. Niederstadtbuch 1478—81. 1479 (Decoll. Joh. bapt.) Aug. 29.
 54. Lüb. Niederstadtbuch 1478—81. 1480 (Galli confess.) Okt. 16.
 55. Lüb. Niederstadtbuch 1481—88. 1481 (Barbare virg.) Dez. 4.
 56. Lüb. Niederstadtbuch 1481—88. 1483 (Oculi) März 2.
 57. Lüb. Oberstadtbuch Lib. 9 Fol. 38¹ Marie. 1483 (Martini ep.) Nov. 11.
 58. Lüb. Oberstadtbuch Lib. 9 Fol. 39¹ Marie. 1483 (Concept. Marie) Dez. 8.
 59. Lüb. Niederstadtbuch 1481—88. 1485 (Sixti) Aug. 6.
 60. Staatsarchiv Münster, Unnaer Depositum. 1485 Nov. 19.
 61. Lüb. Niederstadtbuch 1489—95. 1490 (Convers. Pauli) Jan. 25.
 62. Lüb. Niederstadtbuch 1489—95. 1493 (Palmarum) März 3.
 63. Staatsarchiv Münster, Unnaer Depositum 1497.
 64. Lüb. Oberstadtbuch Lib. 10 Jacobi/Marie. 1498 (Dominica Thome apost.) Dec. 23. 1499 (Anthonii confessoris) Sept. 2.
 65. Lüb. Niederstadtbuch 1504—65. 1505 (Letare) März 2.
 66. Lüb. Niederstadtbuch 1520—21. 1520 (Cecilie virg.) Nov. 22.
 67. Lüb. Niederstadtbuch 1520—21. 1521 (Letare Jherusalem) März 10.
 68. Lüb. Niederstadtbuch 1520—21. 1521 (Judica) März 17.
 69. Lüb. Niederstadtbuch 1526—27. 1526 (Circumcis. Dom.) Jan. 1.
 70. Lüb. Niederstadtbuch 1530. 1530 (Decoll. Joh. bapt.) Aug. 29.
 71. Staatsarchiv Münster, Unnaer Depositum. 1547 Juni 30.
-

V.

Thomas Fredenhagen (1627—1709)

Ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit

Von

Ahasver von Brandt

Die Zahl der Persönlichkeiten, für deren biographische Erfassung und Darstellung sich dem hansischen und hansestädtischen Forscher genügend Stoff bietet, ist nicht eben groß. Das gilt zwar vorzugsweise für das Mittelalter; aber auch die frühe Neuzeit bringt da noch keine Wendung zum Besseren, ja eher in gewissem Sinne eine Verschlechterung. Wenigstens gilt das für Lübeck, und die Gründe liegen hier auf der Hand.

Gerade was für das Mittelalter die Stärke der sozialen und politischen Stellung Lübecks ausmacht, jene Gewohnheit, politische Verantwortung nur dem sozial und wirtschaftlich erfolgreichen und führenden Mitbürger anzuvertrauen, erschwert es dem Biographen, ein so farbenreiches Bild führender Männer zu zeichnen, wie es anderwärts doch im ausgehenden Mittelalter schon möglich ist. Freilich treten die Castorp und Murmester, Pleskow und Wulflam zuweilen leuchtend in den Vordergrund der politischen Bühne. Aber im Schatten bleibt, was bei geistlichen und weltlichen Fürsten untrennbar zum politischen Leben zu gehören pflegt: die private, persönliche Sphäre. Die privatwirtschaftliche kaufmännische Tätigkeit des hansischen Politikers blieb von seiner öffentlichen getrennt, mußte es bleiben, und doch umfaßt sie die eigentliche Lebenstätigkeit aller dieser Männer der Blütezeit; nur episodisch steht für die meisten von ihnen die politische Tätigkeit im Vordergrund.

Je mehr mit dem Ende des 16. und dem 17. Jahrhundert die politische Wirkungskraft Lübecks dahinschwindet und an Reichweite verliert, desto unwesentlicher und reizloser werden auch die Zeugnisse der öffentlichen Wirksamkeit seiner führenden Männer. Immer gewöhnlicher wird das Bestreben, sich von Politik fernzuhalten, persönlichen Erfolg ohne Rücksicht auf das Wohl der Stadt zu suchen. Immer farbloser wird darum für die Nachwelt das Bild der Einzelpersönlichkeit, weil sie sich ganz in die private, und das heißt die wirtschaftliche Sphäre zurückzieht. Auf diesem Gebiet aber bleibt die Quellenlage bis in das 19. Jahrhundert so schlecht wie zuvor. Von unmittelbaren Quellen der wirtschaftlichen Privattätigkeit ist so gut wie nichts erhalten geblieben.

So ist die Forschung in fast jedem Falle darauf angewiesen, aus indirekten Quellen mosaikhaft zusammenzusetzen, was ihr an direkten versagt blieb. Trotz der Überfülle an papierener Überlieferung, die das 17. Jahrhundert mit sich bringt, muß ein solches Mosaik Stückwerk bleiben; das gilt auch für das Bild des Thomas Fredenhagen.¹⁾

Der Versuch, das Leben dieses Großkaufmanns und Reeders zu skizzieren, rechtfertigt sich daher nicht aus dem Glauben, ein etwa vollständiges Bild zeichnen zu können. Wesentlich ist vielmehr nur, daß die mühsam zu erschließenden indirekten Quellen nun doch immerhin eines festzustellen gestatten: daß hier ein neuer Typus des wirtschaftlichen Menschen in Norddeutschland überhaupt erstmalig (soweit ich sehe) greifbar erscheint.

Es ist kennzeichnend, daß dem heutigen Besucher Lübecks der Name Fredenhagens, der in seiner Zeit doch ein Wirtschaftsführer bedeutenden Ausmaßes war, nur begegnet im Zusammenhang mit zwei Kunstwerken.

¹⁾ Im folgenden ist diese ursprüngliche, niederdeutsche Form des Namens beibehalten worden, da sich die hochdeutsche — Friedenhausen — niemals in Lübeck eingebürgert hat. Im Gegensatz zu den meisten Zeitgenossen schrieb sich freilich F. selbst stets Friedenhausen.

Überdies steht das eine von beiden, „Fredenhagens Zimmer“ nur in reichlich äußerlicher Beziehung zu dem Namengeber, insofern als es sich in dem Haus befand, das Fredenhagen bewohnt hat. Entstanden ist dieses prächtige Renaissanceschnitzwerk schon ein rundes Jahrhundert, bevor Fredenhagen das Haus erstand.¹⁾ Das andere Kunstwerk, der große barocke Hochaltar in St. Marien, stellt ihn freilich recht eindrucksvoll und sinnfällig in eine Reihe mit den großen mittelalterlichen Stiftern. Um so mehr muß diese Stiftung den Wunsch rege machen, etwas Näheres über das Leben und die kaufmännische Wirksamkeit zu erfahren, die eine so großartige Schenkung ermöglichten. —

Aus der unleugbaren Tatsache der politischen Machtlosigkeit Lübecks, aus dem Aufblühen der westeuropäischen Handels- und Seemächte ist man leicht geneigt, zu schließen, daß auch das wirtschaftliche und soziale Leben der Stadt im 17. Jahrhundert verknöchert und erstorben sei. Fredenhagens erfolgreiches Leben ist dafür ein glänzendes Gegenbeispiel. Relativ, im Verhältnis zu den westeuropäischen Wirtschaftsmächten blieb die Stadt freilich mehr und mehr zurück. Absolut gesehen war sie nicht nur nicht abgesunken, sondern hatte auf manchen Gebieten wirtschaftlichen Lebens sogar bescheidene Fortschritte gemacht.²⁾

Im ersten Drittel des Jahrhunderts fand der Lübecker Kaufmann in der Hochblüte der Spanienfahrt, später in der Frankreichfahrt³⁾ neue wirtschaftliche Möglichkeiten an Stelle der freilich reicheren, aber größtenteils jetzt verschütteten Quellen des althansischen Wohlstandes. —

¹⁾ Vgl. dazu jetzt: Klaus Hinrichsen, Tönnies Evers 1550 bis 1613, ein Beitrag zur Geschichte des Stilwandels in der deutschen Plastik um 1600, Diss. Hamburg 1937, Anm. 136.

²⁾ Darauf hat Walther Vogel erstmalig nachdrücklich hingewiesen: Zur Größe d. europ. Handelsflotten im 15. 16. und 17. Jahrhundert (Forschungen und Versuche . . ., Festschr. Dietr. Schäfer, S. 291 ff., Jena 1915).

³⁾ Für beides ist grundsätzlich zu vergleichen W. Vogel, Beitr. z. Statistik d. dt. Seeschifffahrt, HGBl. 1928.

Große finanzielle Opfer ermöglichten im 3. bis 5. Jahrzehnt des Jahrhunderts eine auf der Höhe der Zeit stehende Neubefestigung der Stadt. — Auf verfassungsrechtlichem Gebiet schließlich kam es — nach freilich recht unerquicklichen inneren Kämpfen — zu den bedeutungsvollen Reformen der Jahre 1665 (Kassarezeß) und 1669 (Bürgerrezeß), die fast zwei Jahrhunderte Bestand haben sollten. Und schließlich war es immer noch möglich — das steht gerade hiermit in engstem Zusammenhang —, daß ausgesprochene selfmademen sich in führende Stellungen emporarbeiteten. Das alles zeugt davon, daß noch durchaus inneres Leben und Wollen in der Stadt war; und nur in diesem Rahmen ist auch der Aufstieg eines Fredenhagen überhaupt zu verstehen.

Als Sohn eines offenbar in bescheidenen Verhältnissen lebenden Bürgers, des Brauers Hans Fredenhagen¹⁾ wurde Thomas Fredenhagen am 25. Oktober 1627 geboren. Als Fünfzehnjähriger trat er in die Lehre des Gewandschneiders Christian Hasenkrug. Zwölf Jahre dauerte die Lehr- und Gesellenzeit. Man kann annehmen, daß der Lehrherr, ein angesehener Bürger, entsprechend seiner Zugehörigkeit zur Gewandschneiderkompanie die für deren Mitglieder damals kennzeichnende Mittelstellung zwischen Einzel- und Großhändlerstand einnahm — eine Stellung, die zu dauernden Reibungen mit den eigentlichen kaufmännischen Korporationen führte. Auch der Vater Fr.s wird in ähnlicher Weise tätig gewesen sein; wir wissen, daß seine Witwe, die sein Geschäft weiterführte, z. B. auch als Partenreeder tätig war.²⁾ Es ist bedeutsam, daß Thomas Fredenhagen in diesem kleinbürgerlichen Kreise aufwuchs, der durchaus wirtschaft-

¹⁾ Gestorben vor 1650, verheiratet mit Margareta Hagen.

²⁾ Sie besaß einen Anteil an einem in der Stockholmfahrt beschäftigten Schiff, wie aus einem Seegerichtsprotokoll im Archiv der Hansestadt Lübeck (= A. H. L.) hervorgeht. (A. H. L., Senatsakten, Seesachen Konv. 10; 1657, Sept. 21). — Neben den Gewandschneidern betrieben nämlich auch Brauer und Kramer gern auswärtige Kaufmannschaft; alle drei kämpften gemeinsam gegen die ihnen auf diesem Gebiet auferlegten Beschränkungen.

lichen Aufstiegstrieb hatte und nicht eben jene Bindungen anzuerkennen geneigt war, auf denen die privilegierte Stellung der großen Kompanien — Schonensfahrer, Bergensfahrer usw. — zum Teil beruhte. Wer aus diesen Kreisen in den Großhandelsstand aufsteigen wollte, mußte an Kämpfen teilnehmen, von denen wir noch hören werden.

Fredenhagen wurde der Aufstieg zunächst durch persönliche Verhältnisse stark erleichtert. Im Jahre 1652 war der Wandschneidergeselle Bürger geworden, bald darauf starb der Lehrherr und dem sehr gewöhnlichen Brauch folgend heiratete Fredenhagen die Witwe¹⁾ und sah sich dadurch in der Lage, 1655 selbständig zu werden. Die Mutter zahlte ihm als Erbteil 16 000 m. l. aus; ebenfalls rund 16 000 brachte die Frau mit, darunter für 3500 m. l. Schiffsanteile.²⁾ Aus eigenen Ersparnissen konnte er 6800 m. l. hinzufügen — es war der Lohn seiner Gesellenzeit, den er offenbar nicht angerührt hatte. So begann er mit rund 39 000 m. l. privatem Vermögen (welchen Wert das übernommene Hasenkrugsche Geschäft darstellte, geht aus den Quellen nicht hervor) — einer nicht allzu großen Summe, wenn man berücksichtigt, daß bei der Schoßbesteuerung im damaligen Lübeck die Summe von 80 000 m. l. als Normaleinheitssatz für den Voll- oder Großbürger zugrundegelegt wurde.³⁾ Zu diesen Kreisen konnte der Dreißigjährige also noch nicht rechnen. Aber er war offensichtlich davon überzeugt, daß er diese Stellung bald erreichen würde. Das verrät ein Einblick in seine Lebensgewohnheiten, der anlässlich seiner Hochzeit möglich ist. Er gab über 3000 m. l. für Hochzeitsgeschenke für seine Frau aus, 1000 m. l. für ihrer beider Hochzeits-

¹⁾ Maria, geb. Millies. Die Hochzeit fand 1655, Juni 25, statt.

²⁾ Die Kenntnis dieser und der folgenden Einzelheiten über das Anfangsvermögen verdanken wir Fr.s Geheimbuch, das wegen seiner testamentarischen Bestimmungen (die teilweise der Marienkirche zugute kamen) erhalten geblieben ist; A. H. L., Sen. akten Eccl., St. Marien Vol. B.

³⁾ Wie aus den Schoßbüchern hervorgeht (A. H. L., Kämmererarchiv, Schoßbücher 1671 ff.).

kleidung. Wir dürfen aus diesen erstaunlich hohen Ausgaben schließen, daß Fredenhagen fest entschlossen war, engen Anschluß an jene Kreise zu suchen, die auf Grund ihrer wirtschaftlichen Stellung die maßgebenden in der Stadt waren. —

Fredenhagens geschäftliches Leben zeigt deutlich die allgemeine wirtschaftliche Richtung der Zeit, die gekennzeichnet ist durch den Umschwung vom kontinentalen zum atlantischen Betrieb, der die Bedeutung der Nordseestädte allmählich immer höher schrauben sollte. Als Fr. begann, stand er durchaus noch im Bann der herkömmlichen Lübecker Betriebsformen. Er war an dem gewöhnlichen bunt gemischten Gütertausch im Rahmen des Ostseeraums beteiligt¹⁾; er verfrachtete also in kleineren Partien gemischtes Stückgut und Fertigwaren in die Ostseeländer und nach Skandinavien, importierte von dort aus das übliche Austauschgut — Schwergüter vornehmlich, wie Stabeisen aus Schweden, Holz, Teer, Wachs, Hanf aus dem Osten, Getreide aus Livland, Pommern und Holstein. Es war durchaus das Bild bescheidener Kaufmannschaft, die noch völlig im alten Stil lebte, unberührt von europäischen wirtschaftlichen Umwälzungen, bescheiden im Gewinn, aber auch verhältnismäßig risikolos.

Wäre es dabei geblieben, so lohnte es nicht, ein Wort über Fredenhagen zu verschwenden. Er stünde für uns unterschiedslos unter Hunderten seinesgleichen.

Aber er blieb eben nicht hierbei stehen. Ungewöhnlich ist schon, daß er von Anbeginn an ein eifriges Reedereigeschäft betrieb.²⁾ Wir wissen bereits, daß die von der ersten Ehefrau eingebrachten Schiffsparten hier den Grundstock bildeten. Es war ja damals in Lübeck das

¹⁾ Erstmalig begegnet er in den Zertifikationsregistern (A.H.L., Sen.akten Zertifikationen, Konv. 8ff.) 1659 als Teilhaber an einem Bergenfahrer. Über diese Quelle vgl. die Ausführungen in meiner Darstellung der Lübeckischen Grönlandfahrt, Zschr. f. lüb. Gesch. XXIX, 1938.

²⁾ Vgl. die beigegebene Tabelle über Fr.s Schiffsbauten.

übliche, nur mit kleinsten Partenteilen an Schiffen beteiligt zu sein¹⁾, um das Risiko bei der noch recht mangelhaften Schifffahrtstechnik zu vermindern. Schließlich ist als kennzeichnend für den damaligen Reedereibetrieb zu erwähnen, daß es sich fast ausschließlich um sogenannte Kaufmannsreederei handelte — daß also der Reeder zugleich der Befrachter, Eigentümer der Ladung war.²⁾

Hier begegnen wir nun erstmalig dem modernen Zug bei Fredenhagen, der mir an seinem ganzen wirtschaftlichen Leben auffällig erscheinen will. Er hat bereits — neben seiner übrigen Tätigkeit — manche Schiffe nur gereedert, nicht befrachtet, hat mit anderen Worten sehr viel mehr Schiffe bauen lassen, als er für seinen warenkaufmännischen Betrieb brauchte.³⁾ Er hat in gewisser Weise und in einzelnen Fällen demnach Reederei und Warenhandel bereits voneinander getrennt, freilich ohne den zweiten etwa ganz aufzugeben. Die eigentlich kaufmännische Betätigung ist vielmehr auch bei ihm — soweit ich sehe — die hauptsächlich gewinnbringende gewesen. Aber es ist doch höchst bezeichnend, daß er selbst einen damals ganz ungewöhnlichen Nachdruck auf seine Eigenschaft als Reeder legte — daß er sich mit Vorliebe nicht als Kaufmann, sondern gerade als Reeder bezeichnete und bezeichnen ließ und damit geradezu (anscheinend noch eher, als es in den deutschen Nordseehäfen geschieht) einen neuen wirtschaftlichen Berufstyp in Lübeck einführt.

Auch hier ist übrigens zunächst eine Periode kleinen bescheidenen Anfangs bei Fredenhagen festzustellen. 1655

¹⁾ Vgl. dazu E. Baasch, Zur Statistik des Schiffspartenwesens. VSWG. 15, 1919.

²⁾ Ein Zustand, der noch lange herrschend blieb. Vgl. O. Mathies, Hamburgs Reederei von 1814—1914 (Hamburg 1924), der bei der Hamburger Schifffahrt das Vorherrschen dieser gemischten Betriebsform noch für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts feststellt.

³⁾ Das geht aus den Angaben über die Frachtanteile in den Spanischen Kollekten hervor. (Über diese Quelle vgl. W. Vogels Beitr. z. dt. Schifffahrtsstatistik, H Gbll. 1928.)

war er selbständig geworden. Noch im gleichen Jahr erscheint er erstmalig im Lastadienbuch¹⁾ als Inhaber eines Sechstels an einem kleinen Neubau der Küstenschiffahrt. In diesem Ausmaß bewegt sich seine Reedertätigkeit bis etwa zum Jahre 1668, 13 Jahre lang und damit genau ebenso lange, wie seine Tätigkeit sich auf den bescheidenen Rahmen des Ostseegüteraustausches beschränkte. Bis zu diesem Jahre hatte er sich an 12 Neubauten beteiligt²⁾ — lauter kleinen Ostseeschiffen und an keinem mehr als mit einem Sechstel. Bis zu diesem Zeitpunkt blieb seine ganze Tätigkeit bescheiden und durchschnittlich.

Mit dem Ende der sechziger Jahre beginnt Fredenhagens Aufstieg, der ihn in rund 40 Jahren zum Ratsmitglied, zum vermutlich reichsten Mann Lübecks und zu einem der einflußreichsten machen sollte. Er hat damals jenen Geschäftszweig aufgenommen, der von nun an die Grundlage aller seiner Erfolge wurde: die Spanien- und Frankreichfahrt.

Diese Verbindung mit dem europäischen Südwesten, groß geworden am Ende des 16. Jahrhunderts, war seit zwei, drei Menschenaltern das Feld, auf dem in Lübeck allein noch für einzelne Persönlichkeiten Erfolge zu erzielen waren, die von internationalem Ausmaß waren und sich denen der mittelalterlichen Blütezeit Lübecks vergleichen ließen. Freilich, nur Einzelnen, Wenigen war auf diesem sehr risikoreichen Gebiet Erfolg beschieden; von so massenhafter Betätigung, wie etwa beim mittelalterlichen Lübecker Nordeuropahandel konnte nicht die Rede sein. Aber die, die hier gewannen, bildeten unbestritten die kaufmännische Aristokratie im damaligen Lübeck. In diesen Männern mit den Namen Fredenhagen, Mathäus Rodde, Adolf Brüning, Caspar von Deginck, Franz Lefèvre³⁾ u. a. repräsentiert sich das Erbe kauf-

¹⁾ Dem Verzeichnis der Neubauten auf Lübecker Werften, A. H. L., Archiv der Wette, Hschr. 320 b.

²⁾ Vgl. die Tabelle über die Schiffbauten.

³⁾ Vgl. die entsprechenden Namen in meinem oben, S. 130 Anm. genannten Aufsatz über die Grönlandfahrt.

männischen hansischen Wagemutes, das sonst in der Stadt bereits stark verkümmert und weithin dem Ideal eines bescheidenen goldenen Mittelweges gewichen war. In der Spanienfahrt gab es nur zwei Möglichkeiten: große Gewinne oder große Verluste.

Zu der Zeit, da Fredenhagen in diesen Kreis und dieses Geschäft eintrat, war eben die Wahrscheinlichkeit des Verlustes die bei weitem höhere. Die Blütezeit der Lübecker Spanienfahrt lag um 1640 und war vorüber.¹⁾ Wie Fredenhagen mit seiner großwirtschaftlichen Tätigkeit, mit seinen wirtschaftlichen Erfolgen im Lübeck seiner Zeit überhaupt gegen den Strom schwamm, so auch besonders in der Spanienfahrt. Denn die Weltlage war dem Lübecker Spanienhandel damals so ungünstig wie nur möglich. — Bei Fredenhagen aber zeichnet sich häufig eine Neigung ab, möglichst anders zu handeln als die anderen. Er schätzte das Vertrauen auf die eigene Kraft und das Wissen um sie, verbunden mit einer gewissen selbstbewußten Rücksichtslosigkeit höher, als die Erfahrungen, manchmal auch die Wünsche seiner Berufs- und Zeitgenossen.

In der Ostsee schien es damals gerade endlich politische Ruhe zu geben. Die Friedensschlüsse von Kopenhagen und Oliva hatten die Kriegführung in diesem Raum einstweilen einmal beendet. In Lübeck, das allezeit der leidende Teil bei diesen großen politischen Auseinandersetzungen gewesen war, konnte man aufatmen. Aber eben jetzt genügten Fredenhagen die Gewinnchancen in der Ostsee nicht mehr.

Dabei sah es im europäischen Westen nicht gerade beruhigend aus. Cromwells Navigationsakte traf zwar Lübeck selbst nicht allzu schwer, weil der Lübecker Englandhandel unbedeutend war. Aber die Akte war über ihre eigentlichen sachlichen Bestimmungen hinaus symptomatisch für die weit bedenklichere Tatsache, daß England sich überhaupt nun mehr und mehr jenes Über-

¹⁾ Vgl. die Angaben bei Vogel a. a. O. S. 135.

wachungs-, Aufsichts- und Störungsrecht aneignete, das bis in das 20. Jahrhundert hinein einen untrennbaren Bestandteil seines Seeherrschftsanspruchs ausmachen sollte. Und England stand nicht allein mit solchen Ansprüchen. Es war die Zeit der großen westeuropäischen Seekriege des 17. Jahrhunderts; außer England betätigten sich auch die beiden anderen Seemächte Frankreich und Holland, in den eigenen Gewässern auch noch Spanien als Kontrolleure des internationalen Seehandels. Da fast unausgesetzt wenigstens zwei dieser Großmächte im Krieg miteinander lagen, befand sich die hansische Schifffahrt in einem Dauerzustand zwischen Scylla und Charybdis. Hatte man einmal unter schwersten Mühen durch Verhandlungen mit England erreicht, daß Lübeck frei Schiff und frei Gut zugestanden wurde, so mußte man bald darauf klagen, daß nun die Niederlande mit Gewalt eingriffen oder vielleicht die schlimmsten von allen Störenfrieden, die Dünkirchener Kaper des Sonnenkönigs. Es war im Grunde eine völlig verzweifelte Situation für die schutzlosen Hansestädte.¹⁾ Vom Kaiser war keine Hilfe zu erwarten; man ließ ihn am liebsten aus dem Spiel, um etwa den Erlaß kaiserlicher Avokatorien zu vermeiden, die der Reichsstadt den Verkehr mit den zeitweiligen Reichsfeinden im Westen überhaupt verboten. So wenig wie beim Kaiser erreichte man gewöhnlich auch bei Brandenburg²⁾, das auch seinerseits am Kapergeschäft Interesse hatte und sowohl eigene Kaper von Pillau aus sandte, wie es auch fremde Schiffe mit Kaperbriefen versah. Gedenkt man schließlich noch der politischen Verbindung zwischen Frankreich und Schweden, die eben-

¹⁾ Das spiegelt sich deutlich wider in den Berichten ihrer Vertreter in den westeuropäischen Hauptstädten. Die Geschichte der hansisch-westeuropäischen Wirtschaftsbeziehungen der Zeit mit ihren diplomatischen Niederschlägen ist noch nicht geschrieben; einige Andeutungen bei G. Fink, *Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert*, HGBll. 56, 1931.

²⁾ Wenigstens von Lübecks Seite. Für Hamburg galt das nicht in dem Maße.

falls zur See ihren Ausdruck fand¹⁾, so ist das trübe Bild etwa vollständig. Zeitweise war es geradezu ein Wunder, wenn ein Lübecker Schiff von Westen kommend, ohne unterwegs mindestens angehalten worden zu sein, wieder einlief.

Nur bei Berücksichtigung dieser schwierigen Verhältnisse kann man überhaupt ermessen, was es für einen kaufmännischen Wagemut erfordern mochte, wenn man wie Fredenhagen in jenen Jahren des zweiten holländisch-englischen Seekrieges (1664—1667) in die Spanienfahrt eintrat. Und er mußte sich ganz auf eigene Kraft verlassen. Die Stadt war politisch machtlos; ihre finanzielle Lage war sehr ernst und sollte sich erst ganz allmählich unter den Auswirkungen der Rezesse von 1665 und 1669 wieder einigermaßen normal gestalten.²⁾ Es war also keine Rede davon, daß man die Spanienfahrer etwa wie Hamburg es tat³⁾, durch bewaffnete Konvoyer schützen konnte: Mittel dazu waren nicht vorhanden.

Dementsprechend ging die Westseefahrt zurück. Durchschnittlich gingen im 7. Jahrzehnt jährlich nur zehn Schiffe nach Westen in See.⁴⁾ Der Kaufmann konnte auch hier nichts tun, als das Risiko zu verringern durch Aufteilung der Frachten und Schiffsanteile in zehn, zwölf und mehr Parten. Man half sich ferner dadurch, daß man in England und Holland Listen der in der Lübecker Westseefahrt beschäftigten Schiffe einreichte.⁵⁾ Sie sollten dann

¹⁾ Folgenreich namentlich wegen des Rückhalts, der dadurch Dünkirchener Kapern an schwedischen Häfen des Kattegatt geboten war.

²⁾ Vgl. die kurze, aber eindringliche Schilderung bei Kretzschmar, Geschichte Lübecks in der Neuzeit S. 79 ff., in: Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, hrsg. v. Fritz Endres, Lübeck 1926.

³⁾ E. Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen, Hamburg 1899.

⁴⁾ Vgl. die tabellarischen Übersichten bei Vogel a. a. O., HGbll. 1928.

⁵⁾ Diesem Umstand sind die in den Mitt. d. Vereins f. lüb. Gesch. u. Altertumsk., Heft 3 S. 168 und 9 S. 174 veröffentlichten Schiffslisten zu verdanken. Sie sind übrigens merkwürdig lückenhaft und unzutreffend, wie ein Vergleich mit den Span. Koll. ergibt.

frei von Belästigungen fahren dürfen. Geholfen hat das freilich nicht viel. Ein Schiffer, an dessen Ladung auch Fredenhagen beteiligt war, Peter Becks mit dem Schiff St. Andreas, wurde 1665 auf Hin- und Rückreise nicht weniger als dreimal von englischen Kapern aufgebracht. Im Jahre 1667 fiel er wieder einem Engländer in die Hände. Diesmal sah es besonders schlimm für ihn aus, weil er sich mit seinen zwölf Kanonen zunächst gegen den Kaper kräftig zur Wehr gesetzt hatte. Nur der Nachweis, daß der Kaper nicht, wie vorgeschrieben, seine englische Flagge gezeigt hatte, rettete den Lübecker Schiffer vor der völligen Konfiskation von Schiff und Ladung.¹⁾

Der Gedanke, die Kanonen sprechen zu lassen, war damals in Lübeck recht ungewohnt. Wie weithin im Deutschland des 17. Jahrhunderts so stand man auch im politisch ohnmächtigen Lübeck der Möglichkeit kriegerischer Abwehr völlig fern. Man begnügte sich gegen die türkischen Seeräuber mit Tributen und Lösegeldern und gegen die Seemächte mit weitschweifigen schriftlichen Protesten. Half das gar nichts mehr, so ließ man die eigenen Schiffe überhaupt im Hafen und charterte lieber durch Amsterdamer Geschäftsfreunde holländische Schiffe — wie etwa im Jahre 1672 in Amsterdam 14 holländische Schiffe für Lübecker Rechnung nach Spanien befrachtet wurden.²⁾

Je unerfreulicher heute dieser Mangel an politischer Macht und Kraft, aber auch an Selbstvertrauen anmutet, desto sympathischer ist es, wiederum in Fredenhagen einem Mann zu begegnen, der auch hier anders und selbstbewußter dachte, als seine Zeitgenossen. Wer den kühl-ablehnenden Blick, den energischen Mund, die kräftige Nase der Fredenhagenbüste am Lübecker Marienkirchenaltar vor Augen hat³⁾, wird es durchaus begreiflich finden,

¹⁾ A. H. L., Senatsakten Anglicana, Vol. VII, 49; Bericht des Stalhofmeisters Jacobsen.

²⁾ Senatsakten Zertif. Konv. 9.

³⁾ Vgl. die Abbildung.



Thomas Fredenhagen

Tonmodell zur Marmorbüste in der Marienkirche
Lübeck, Museum für Kunst- und Kulturgeschichte



wenn er überall wieder, sei es im Handel, in der Schifffahrt, in der inneren oder äußeren Politik auf diese Grundeigenschaften Fredenhagens trifft: Selbstbewußtsein, moderne Abneigung gegen alte Zöpfe¹⁾, Vorliebe zur Erprobung neuer Wege und Möglichkeiten und eine reservierte Haltung, die sich mitunter bis zu barscher Rücksichtslosigkeit steigern konnte.²⁾

Man darf vielleicht annehmen, daß jenes ungewöhnlich wehrhafte Benehmen des Schiffers Peter Becks auf den Einfluß seines Teilreeders Fredenhagen zurückzuführen war. Später wird diese Haltung Fr.s wenigstens ganz offensichtlich.

Die Lage zur See wurde nämlich zunächst immer noch unsicherer. Nach dem Ausbruch des ersten Raubkrieges gegen Holland, der alle drei Seemächte auf dem Plan sah (1672—1674), wagte fast kein Lübecker mehr auszulaufen. Nur Fredenhagen erscheint regelmäßig alljährlich als Reeder oder Befrachter nach Spanien oder Frankreich. Er hatte sich daran gewöhnt, seine Schiffe selbst zu schützen. — Im Jahre 1675 wurde zwischen dem Rat und den Älterleuten der Spanienfahrer lange über Gestellung eines Konvoyschiffes verhandelt.³⁾ Rat und Kollegien wollten sich in die Kosten teilen. Aber bei den beschränkten Mitteln beider Partner und der Uneinigkeit innerhalb der kaufmännischen Kollegien war vorauszusehen, daß nur halbe Maßnahmen zustande kommen würden. Mit spärlichen Rüstungen war aber die Sicherheit der Schiffe nicht zu gewährleisten. Die vorgesehene Ausrüstung reichte kaum aus, ein Schiff allein zu schützen, geschweige denn, daß es eine ganze Flotte

¹⁾ Für eine gewisse Neigung zur allgemeinen Mode der Zeit spricht übrigens wohl auch die Schreibung des Namens in der modischeren hochdeutschen Form Friedenhausen.

²⁾ Namentlich die Protokolle der Kaufleutekompanie, der Fr. angehörte, aber auch die der rivalisierenden Schonensfahrer enthalten dafür zahlreiche charakteristische Beispiele.

³⁾ A. H. L., Archiv d. Kaufmannsch., Alte Span. Koll. 2 (Protokolle 1675 ff.).

von Kauffahrern hätte verteidigen können. Kluge Kaufleute würden darum überhaupt darauf verzichten, sich solchem Geleit anzuschließen, schrieben die Spanienfahrer an den Rat¹⁾, „... wie solches auch Thomas Fredenhagen (der mit ihnen zu fahren nicht gesinnt) wohl erkannt, der doch zu seiner eignen Nothdurft ohne andere zu defendieren, mehr Geschütz und Matrosen auf seinem Schiff führet, als diese, so andren convoyren wollen“.

Fredenhagen also verließ sich auf seine eigenen Kanonen und tat recht daran. Aus dem geplanten Konvoyschiff wurde zunächst nichts. Erst als 1678 ein Dünkirchener Kaper eine ganze Woche lang auf der Reede von Travemünde kreuzte, alle einkommenden und ausgehenden Schiffe wegnahm, schließlich gar in den Travemünder Hafen eindrang und versuchte, ein dort an der Pier liegendes Schiff fortzuschleppen, kam man notgedrungen auf den Plan zurück.²⁾ Man rüstete mit größter Beschleunigung ein größeres und ein kleineres Schiff aus und sandte sie in See.³⁾ Der Schiffer war aber seinem berühmten Zeitgenossen Karpfanger nicht ebenbürtig. Er kam gerade darüber hinzu, als der Franzose drei Lübecker Schuten kaperte. Aber der Kaper drohte durch Zuruf, er werde die eben genommenen Prisen in Brand stecken, wenn die Lübschen ihn angriffen; so hielt man es für besser, ihn mitsamt den genommenen Schuten ruhig fahren zu lassen. Der Lübecker Schiffer kehrte um und empfahl dem Rat, besser auf friedlichem Wege beim schwedischen König dessen Verwendung zugunsten Lübecks zu erbitten.⁴⁾

¹⁾ A. a. O., Protokoll von 1675, Dez. 1.

²⁾ Die ganze Angelegenheit des Dünkirchener Kapers ist ausführlich dargestellt in den Protokollen der Alten Span. Koll., a. a. O. S. 379 ff.

³⁾ Trotz der Beschleunigung dauerte es übrigens auch noch ziemlich lange, bis man soweit war. In der Nacht vom 28./29. 7. 1678 war der Kaper erstmalig erschienen; am 4. 8., morgens 3 Uhr, liefen die Konvoyer aus. Die Verzögerung erklärt sich hauptsächlich durch die Schwierigkeit, ein passendes Schiff zu finden.

⁴⁾ Stützpunkt des Kapers war nämlich das schwedische Varberg.

Aus der ganzen Angelegenheit, in der sich die einst so mächtige Stadt als völlig hilflos gegenüber einem kleinen Freibeuter mit 50 Mann Besatzung und fünf Kanonen erwies, ist jene ängstliche Vorliebe für Neutralität um jeden Preis erkennbar, mit der die Städte damals und noch 100 Jahre später glaubten, ihren Handel salvieren zu können. In Wirklichkeit öffnete man dadurch kriegerischer Willkür völlig Tür und Tor. Allein Hamburg, dessen Karpfanger sich damals Achtung und Ruhm in den westeuropäischen Gewässern verschafft hatte, schnitt damit sehr viel besser ab.

Und auch Fredenhagen fuhr mit seinem einmal als richtig erkannten Privatgrundsatz besser. Wir hören aus der auf ihn gehaltenen Grabrede¹⁾, daß er zwölfmal während seiner geschäftlichen Tätigkeit von Schiffs- und Frachtverlusten betroffen worden sei. Das ist eine erstaunlich niedrige Zahl, wenn man sich vergegenwärtigt, daß sie sich auf einen Zeitraum von einem halben Jahrhundert verteilt (1655—1709) und dabei die mangelhafte Schiffahrtstechnik als Hauptursache in Rechnung stellt.

Daß er so viel Glück in der Schiffahrt entwickelte, liegt eben in den Tatsachen begründet, die Fredenhagens besondere Bedeutung als Reeder überhaupt veranschaulichen mögen. Insgesamt ist er zeit seines Lebens nach Ausweis des Lübecker Lastadienbuches an 46 Lübecker Schiffsneubauten beteiligt gewesen und stand damit — soviel ich sehe — auf einer unvergleichlichen Höhe innerhalb seines Jahrhunderts. Da zu Fredenhagens Zeit — also von 1655 bis 1709 — 477 Schiffe in Lübeck gebaut worden sind, war er demnach an 10 v. H. aller Neubauten beteiligt. Da in dieser Zahl auch die kleinsten Küstenfahrzeuge inbegriffen sind, ist Fredenhagens Anteil an den Seeschiffbauten noch wesentlich höher zu bemessen.

Das sind freilich bloße Zahlen. Ihre eigentliche Bedeutung läßt sich aber auch noch an anderen Tatsachen ermessen. Anfangs begnügte sich Fr., wie wir sahen, in

¹⁾ A. H. L., L. XIII 998⁴.

üblicher Weise mit Schiffparten, also nur Anteilen an einem Schiff. Später ging er mehr und mehr zur Alleinreederei über. Unter den modernen Zügen im Bilde des Geschäftsmannes Fredenhagen hat nicht am wenigsten gerade dieser bei seinen Zeitgenossen beträchtliches Aufsehen erregt: daß er das Risiko auf sich nahm, große Seeschiffe ganz auf eigene Rechnung zu erbauen und auch zu befrachten. „Herr Fredenhagen rheedet dieses Schiff ganz allein“ bemerkt einmal der Lastadienschreiber in offensichtlicher Verwunderung.¹⁾ Die Bemerkung war in diesem Fall allerdings besonders berechtigt, weil das Schiff mit 300 Lasten das größte war, das seit über hundert Jahren, seit den Tagen des freilich noch größeren „Adler von Lübeck“²⁾ (1575) auf lübischen Helgen entstanden war.

So hat Fredenhagen im ganzen 13 Schiffe auf eigene Rechnung in Lübeck bauen lassen — 13 Schiffe³⁾, die mit einer Durchschnittsgröße von 200 Last zugleich die größten waren, die in jenem Jahrhundert überhaupt in Lübeck, vielleicht an der Ostseeküste⁴⁾ erbaut worden sind. Denn noch bis an das Ende des 17. Jahrhunderts war Lübeck neben Danzig zweifellos der erste Schiffbau-

¹⁾ Lastadienbuch a. a. O., zu 1694, 30. 8. — Vgl. auch E. Baasch, Zur Statistik des Schiffpartenwesens a. a. O. — Da man aus naheliegenden Gründen ungern Setzschiffer in der kostspieligen und gefahrvollen Spanienfahrt beschäftigte, sind bei den übrigen Fällen dieser Art Fredenhagens Schiffer (auf den großen bewaffneten Spanienfahrern häufig als „Capitain“ bezeichnet) meist mit einer kleinen Part beteiligt.

²⁾ Über dieses Schiff vgl. jetzt den Aufsatz von K. Reinhard in Zschr. d. V. f. lüb. Gesch. XXIX, 1938.

³⁾ Baasch, Beitr. z. Gesch. d. dt. Schiffbaus u. d. Schiffbaupolitik (Hamburg 1899) S. 53 nennt nur sieben; ich halte es aber für richtiger, auch die schon erwähnten Fälle, wo der Fredenhagensche Schiffer mit einem kleinen Part ($\frac{1}{12}$) beteiligt ist, hier mit einzurechnen. — Außerdem hat Fr. mehrfach auch auswärtige Schiffe angekauft; in der unten S. 141 Anm. 1 genannten Quelle nennt er drei: eins aus Sonderburg (gekauft 1655) und je ein Zweidecker aus Wismar (1658) und Greifswald (1673).

⁴⁾ Wenn nicht Danzig auszunehmen ist.

platz an der Ostsee geblieben. Die Kunst des Schiffbaus, die ja weitgehend von alter Tradition und Erfahrung abhängig ist, hatte sich in der Stadt weit über die hansische Blütezeit hinaus beinahe als Monopol erhalten. So fand der Großreeder Fredenhagen in seiner Heimatstadt die günstigsten Vorbedingungen. Nicht zum wenigsten ihm ist es denn auch zu verdanken, daß dieser Hochstand des Schiffbaus hier bis rund um 1700 noch weiterleben konnte. Er hat beträchtliche Mittel in ihm angelegt. Rechnete er doch einmal dem Rat vor¹⁾, daß er durch den Bauauftrag für zwei Schiffe allein rund 20 000 Reichstaler an Handwerkerlöhnen in Umlauf gesetzt habe. Er habe — so heißt es in diesem Schreiben — seine Mittel „fast alle an die Navigation dieser Stadt gestreckt“ und er betont mit Stolz, wie sehr er sich damit um die lübeckische Schifffahrt verdient gemacht habe.

So war es in der Tat. Die großen Fredenhagenschen Schiffe waren weithin berühmt. Von dem Schiff „Der Palmbaum“²⁾ (250 Last) wissen viele zeitgenössische Quellen zu berichten, vom „König Joseph“ ist ein Heft mit genauen Bau- und Maßangaben erhalten geblieben, die sich ein zeitgenössischer Freund des Seewesens als besonders bemerkenswertes Beispiel aufgezeichnet hat³⁾; das Schiff „Der Elephant“⁴⁾ regte gar einen Zeitgenossen zu einem überschwänglichen Huldigungs- und Glückwunschgedicht anlässlich der ersten Ausreise an.⁵⁾ Dieses Schiff — ihm galt die oben wiedergegebene Bemerkung des Lastadienschreibers — ist auch deswegen von Interesse, weil es zeitweise vom Hamburger Rat als Konvoy für die Spanienfahrt gechartert worden ist⁶⁾ — gewiß

¹⁾ A. H. L., Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Fasz. „Arbeit für Fremde“, 1673, Okt. 7.

²⁾ Der Name wohl nach dem Palmbaum im Wappen des Reeders.

³⁾ A. H. L., Hschr. 952.

⁴⁾ 295 Last, erbaut 1692.

⁵⁾ Eine Probe daraus s. u. S. 152.

⁶⁾ Baasch, Hamburgs Convoyschifffahrt S. 345, Schiffbau u. Sch.politik S. 54.

ein gutes Zeichen für den Ruf des Lübecker Schiffbaus und der Fredenhagenschen Schiffe.¹⁾ Obwohl als Handelsschiff erbaut, wird der „Elephant“ doch von allen zeitgenössischen Quellen schlechthin als „Kriegsschiff“ bezeichnet, ebenso übrigens auch der eben genannte „König Joseph“, der allerdings auch mit seinen 76 Kanonen jeden Vergleich mit durchschnittlichen Kampfschiffen der großen Seemächte aushalten konnte.²⁾ Man kann annehmen, daß gleichzeitig etwa 6—8 Schiffe dieses Großsegelertyps seiner Zeit in den 80er und 90er Jahren für Fredenhagen auf See waren; eine schöne Grundlage für Fredenhagens selbstbewußtes, beinahe machtvolles Auftreten, das für ihn kennzeichnend war; und zugleich eine sympathische Erscheinung, wie dieser wirklich königliche Kaufmann so gewissermaßen auf eigene Kappe in dieser Zeit politischer Ohnmacht den Ruf der alten hansischen Seeherrscherin Lübeck aufrechterhielt.

So hat denn die Tradition auch ganz unbefangenen Fredenhagensches Verdienst dieser Art für Lübeck selbst in Anspruch genommen, wenn man noch zwei Jahrhunderte

¹⁾ Über Hamburger Beziehungen der Fredenhagenschen Reederei s. u.

²⁾ Hiernach sind die Bemerkungen von Walther Vogel, H Gbll. 1927, S. 195, 200 ff. (Besprechung des Buches von A. Köster, Modelle alter Segelschiffe) zu berichtigen. Der Widerspruch zwischen der an sich richtigen Feststellung, daß Lübeck damals keine Kriegsschiffe gehabt habe, und der Bezeichnung der abgebildeten Modelle als solcher erklärt sich durch die Tatsache, daß die Zeitgenossen dabei eben an solche „Privatkriegsschiffe“, wie die Fredenhagenschen gedacht haben; der „König Joseph“ war ja in der Tat stärker armiert als die Hamburger Konvoyer. Vogels Annahme, daß es sich um Phantasiemodelle, nicht um solche wirklich existierender Schiffe handle, darf nach den Quellenfunden über Fr.s Schiffe als unzutreffend (wenigstens in dieser Verallgemeinerung) bezeichnet werden; vgl. auch unten meine Bemerkungen über das von Vogel ebenfalls in diesem Zusammenhang genannte Modell der „Hoffnung“ von 1686. — Ich darf dazu noch bemerken, daß Walther Vogel, dem ich wenige Monate vor seinem Tode diese Feststellungen vorlegte, sich mir gegenüber zustimmend in vorstehendem Sinne äußerte.

später seine bewaffneten Handelsschiffe für Lübecker Kriegsschiffe ansah.¹⁾

Wichtiger aber als dieser zeitgebundene kriegerische Einschlag in Fredenhagens Reederei ist die wirtschaftsgeschichtliche Tatsache, daß hier überhaupt ein großzügiger Reederbetrieb in Erscheinung tritt, wie er in seiner Zeit noch recht ungewöhnlich war. Als Kennzeichen des Eindringens neuer europäischer Wirtschaftsformen ist diese Seite des Fredenhagenschen Geschäftes über den Bezirk der Lübecker Geschichte hinaus von Bedeutung. Wie sehr man damit in Lübeck selbst vor damals schon bedeutenderen Plätzen wie Hamburg zeitweilig im Vorsprung war, lehrt ein Vorgang im Zusammenhang mit den Gebührenzahlungen für die Lübecker Spanischen Kollekten: im Jahre 1702 strengten die Schonenfahrer, Hüter der alten gebundenen Wirtschaftsformen und darum stets Fredenhagens erbittertste Gegner, eine Klage gegen ihn an, weil er für seine Schiffe weniger Lastgeld zahle, als seine Konkurrenten.²⁾ In seinem Rechtfertigungsschreiben weist Fr. darauf hin, daß diese Zollvergünstigung auf Genehmigung des Rates beruhe, weil die Fredenhagenschen Schiffe nachweislich in großem Umfange von Hamburger Kaufleuten für die Ausfuhr von nach Spanien bestimmten Gütern³⁾ benutzt wurden. Damit sei der Lübecker Reederei eine wichtige Ausweitung ihres Geschäftsbereiches gelungen, die man nicht durch Zollschikanen aufs Spiel setzen sollte.

So stand zweifellos gegen Ende des Jahrhunderts der Großreeder Fredenhagen an der Spitze der Ostseereederei. Er hatte die alte vorsichtige Gewohnheit, das Risiko durch

¹⁾ S. die vorige Anmerkung. Vgl. auch die Abbildung des Fredenhagenschen Schiffes „Die Hoffnung“ (mit 86 Kanonen!) bei Dietrich Schäfer, Die Hanse (Bielefeld u. Leipzig 1903) S. 117, als „Lübeckisches Kriegsschiff“ und dieselbe Bezeichnung am Modell des Schiffes im Lübecker Museum f. Kunst- u. Kulturgeschichte.

²⁾ Ein Schilling statt drei je Last. Die Akte in: Senatsakten Zoll und Zulage, Konv. 92.

³⁾ Die Güter gelangten auf dem Landweg nach Lübeck, um hier verladen zu werden.

kleine Parten an Schiff und Ladung zu verringern, für seine Person abgeschafft. Er zog es vor, statt dessen Schiffe von ungewöhnlicher Größe und Seetüchtigkeit ganz auf eigene Rechnung fahren zu lassen. Auch das war eine Art, das Risiko zu verkleinern, vor allem dann, wenn die Bewaffnung der Schiffe stark genug war, um die Gefahr kriegerischer Übergriffe fremder Mächte auszuschalten oder doch stark zu verringern.¹⁾ —

Wir sahen schon, wie Fredenhagen in den Jahren bis etwa 1667/68 im Rahmen des kleinen Ostseebetriebs geblieben war, im Handel sowohl, wie in der Schifffahrt, und daß von diesem Zeitpunkt an in der Reederei der schnelle Aufschwung zum großen Westseereeder erfolgt war. Das Bild bedarf nun auch hier noch der Vervollkommnung nach der Seite des Warenhandels hin.

Eben in der Zeit, wo zum erstenmal Fredenhagens Schiffe in der Westseefahrt begegnen, erscheint er auch im Warenhandel nach Spanien und Frankreich — zunächst noch nicht ausschließlich mit eigenen Schiffen. Fredenhagen muß damals schon im Ostseegeschäft einiges verdient haben — da für diesen Handelszweig statistische Unterlagen nicht vorliegen, ist Näheres darüber nicht festzustellen; aber der Spanienhandel setzte, wie gesagt, des Risikos wegen ansehnliche Kapitalreserven voraus, bedurfte auch von vornherein größerer Investitionen. Betrug doch der Wert einer vollen spanischen Salzladung²⁾

¹⁾ Nur zweimal ist, soviel ich sehe, Fr. durch Kaperei betroffen worden. Einmal 1690, als eine ganze Flotte lübischer Schiffe völkerrechtswidrig von holländischen Kapern nach Vlissingen aufgebracht worden war, darunter auch eines, das mit einer Salzladung im Wert von 40 000 m. l. von St. Martin für Fr.s Order unterwegs war. Die Kaperung dieses Geleitzuges mag Fr.s Abneigung gegen den allgemeinen Konvoybetrieb (s. o.) nicht eben vermindert haben. Ein Jahr darauf wurde Fr.s Schiffer Johann Oldenburg mit dem „Palmbaum“ trotz erbitterter Gegenwehr von algerischen Seeräubern genommen und die Besatzung in die Sklaverei geschleppt.

²⁾ Salz war die Hauptgrundlage des Spanienhandels auf der Seite der Einfuhr, vgl. Vogel, Beitr. (HGbl. 1928) S. 131.

40 000 bis 50 000 m. l. Jedenfalls stand Fredenhagen um 1670 fest im Spaniengeschäft, erst in verhältnismäßig bescheidenen Ausmaßen, dann rasch zu immer größerer Höhe aufsteigend. Insgesamt hat er in den dreißig Jahren, die seine Tätigkeit in diesem Geschäftszweig etwa umschließen¹⁾, für rund 630 000 m. l. spanische und südfranzösische Ware — fast ausschließlich Salz — nach Lübeck eingeführt. In der Ausfuhr nach Spanien läßt sich Ware nur im Wert von rund 330 000 m. l. nachweisen. Ganz zweifellos ist das nur ein Bruchteil des wirklichen Ausfuhrwertes; so bedauerlich diese Lücke im Quellenmaterial ist, so läßt sie doch indirekt einen besonders interessanten Einblick in den Aufbau des Fredenhagenschen Betriebes tun. Sie ist nämlich die Folge einer fortschrittlichen Rationalisierung:

In den ersten Jahrzehnten seiner Handelstätigkeit, auch noch im Anfang der Verbindung mit Spanien, entspricht die Zusammensetzung der Fredenhagenschen Frachten durchaus dem üblichen, von Walther Vogel²⁾ eingehend geschilderten Gebrauch, d. h. es ist ein buntes Gemisch von verschiedenartigen Produkten des Ostseeraumes, Stückgütern und Massengütern, die in einem Schiff verladen werden. Eine so gemischte Ladung konnte gewöhnlich nicht in einem Ostseehafen zusammengestellt werden. Vielmehr mußte der Spanienfahrer entweder mit einer Teilladung aus Lübeck auslaufen und Zwischenhäfen aufsuchen³⁾, oder die Güter mußten — dies war die Form des Fredenhagenschen Betriebes — im Zubringerdienst mit kleineren Schiffen nach Lübeck als Zentrale gebracht werden, dort umgeschlagen und in die Spanienfahrer verfrachtet werden. Fredenhagens Geschäft setzte sich also zunächst deutlich aus zwei Teilen zusammen: aus der Ostseereederei mit dem eben cha-

¹⁾ Nach 1700 scheint er sich zur Ruhe gesetzt zu haben; wenigstens wird er nur noch selten in den Büchern der Spanischen Kollekten genannt.

²⁾ A. a. O. S. 127 ff.

³⁾ So Vogel a. a. O. S. 128.

rakterisierten Einkaufs- und Zubringerdienst und dem Speditionsbetrieb nach Westen. — Das änderte sich, als Fredenhagen mit steigendem Reichtum und Unternehmungsgeist das Hauptgewicht mehr und mehr auf die Großschiffahrt legte. Er ging immer mehr dazu über, ganze Schiffsladungen mit einer Warengattung zu beladen; und da lag der Gedanke nahe, daß die Schiffe die Spanienfahrt direkt vom Ursprungshafen der Ware antraten, also etwa Reval-Lissabon mit Holzladung, Stockholm-Cadix-Genua mit Eisen, Fehmarn-Oporto mit Weizen oder Roggen. Lübeck blieb nur noch der Heimathafen, sah die Spanienfahrer Fredenhagens häufig nur noch bei einem Zwischenaufenthalt auf der Rückreise, während die Rückfracht zum Teil ebenfalls erst in anderen Ostseehäfen gelöscht wurde. Auf die genannten drei Güter Holz, Eisen, Roggen, außerdem Flachs und Hanf spezialisierte sich Fredenhagens Spaniengeschäft und da dies alles Massengüter waren, war es sehr leicht, jeweils eine ganze Ladung nur mit zwei oder drei dieser Güterarten zu stellen. Und das hatte nun auch einen finanziellen Vorteil: nur die von Lübeck wirklich nach Spanien ausklarierten Schiffe — sei es direkt oder über einen Zwischenhafen — mußten nämlich Spanische Kollekten bezahlen. Die Zahlung fiel aber fort, war jedenfalls ohne Schwierigkeit zu umgehen, wenn als Bestimmungsort des in Ballast oder Salzfracht ausgehenden Schiffes etwa Reval angegeben wurde.¹⁾ An sich konnten diese Kollektenzahlungen für Fr. gar nichts bedeuten; sie betrug etwa für eine Schiffsladung Roggen von 200 Last rund 60 m. l. Aber Fredenhagen hatte in hohem Maße eine

¹⁾ Diese von Fr. mit Vorliebe betriebene Praxis hat natürlich zur Folge, daß die Span. Koll. nicht den ganzen Lübecker Spanienverkehr umfassen, wie es Vogel annehmen konnte. In dem einen Jahrzehnt 1680—1689 zähle ich 13 Schiffe, die über einen anderen Ostseehafen nach Spanien gingen, ohne in Lübeck Kollekten gezahlt zu haben, und an denen Fredenhagen beteiligt war. Auf die Frage der statistischen Zuverlässigkeit der Span. Koll. gedenke ich an anderer Stelle zurückzukommen.

typische Eigenschaft erfolgreicher Geschäftsleute: er war sehr sparsam im Kleinen, konnte allerdings mitunter im Großen um so großzügiger sein. Auf alle möglichen Arten und Weisen versuchte er die Kollektenzahlungen zu umgehen. Manchmal erreichte er wirklich, daß er weniger zahlte, als alle anderen¹⁾, manchmal zahlte er auch gar nichts und erregte damit unliebsames Aufsehen bei den Konkurrenten. Monatelang kämpfte er erbittert, als er gezwungen werden sollte, die für ihn recht geringe Strafsumme von 500 Reichstalern zu zahlen, weil er ein Schiff vor Ablauf der gesetzlichen Karenzzeit ins Ausland verkauft hatte.²⁾ Es gelang ihm schließlich, die Summe auf 100 Reichstaler herunterzudrücken und auch die zahlte er nicht freiwillig, sondern ließ sie fiskalisch einklagen.

Hier allerdings hatte er ganz besondere sachliche und persönliche Gründe, die in dem Verhalten seiner entschiedensten Gegner in Lübeck, der Schonenfahrer, wurzelten. Die Schonenfahrerkompanie hatte sich nämlich beschwerdeführend an den Rat gewandt, weil man zu Fredenhagens Gunsten dauernd Ausnahmen zulasse und hatte gefordert, daß hier einmal ein Exempel statuiert werde. In der Tat verbargen sich übrigens hinter diesem ungewöhnlichen Schritt sachliche Hintergründe wichtiger Art. Ich hatte schon mehrfach andeuten können, daß Fredenhagen stets für Beseitigung alter Mißbräuche war, namentlich dann, wenn damit sein wohlerwogener eigener Vorteil Hand in Hand ging. Das war auch im Schiffbau der Fall. Hier hatte das alte Verbot, Neubauten an Fremde zu verkaufen, längst seinen Sinn verloren³⁾; ursprünglich hatte man damit verhindern wollen, daß Fremde, auch fremde Seemächte, in die Lage kämen, die in ihrer Güte

¹⁾ Allerdings doch mit der oben erwähnten triftigen Begründung (Hamburger Frachten für seine Schiffe). Auch Vogel stellt diese Bevorzugung fest, a. a. O. S. 124.

²⁾ Im Zusammenhang damit das oben S. 141 Anm. 1 zitierte Rechtfertigungsschreiben.

³⁾ Vgl. über dieses Verbot und den Kampf um seine Aufhebung Baasch, Schiffbau S. 44f., 54f.

konkurrenzlosen Lübecker Schiffe in Handel und Kriegführung selbst zu verwenden, gegen das Interesse Lübecks und seiner Reederei. Das galt längst nicht mehr; auch anderswo wurden viele und gute Schiffe gebaut und es wurde zur Gefahr, daß keine fremden Bauaufträge herinkamen, ja daß Lübecker selbst auf Spekulation Schiffe auf fremden Werften bauen ließen. Fredenhagens Weigerung, die vorhin erwähnte Strafe zu zahlen, hatte im Widerstand gegen diese veraltete Vorschrift ihren prinzipiellen Grund. 1684 wurde die Bestimmung aufgehoben.

Es ist schon eingangs erwähnt worden, daß Fredenhagen seine Laufbahn im Rahmen der Gewandschneiderkompanie begonnen hatte, die zusammen mit den Kramern, den Brauern und einem Teil der kleineren kaufmännischen Korporationen in einer fast ständigen Opposition gegen diejenige Gruppe stand, die ihre alte führende Rolle im Handel dazu benutzte, um jegliche wirtschaftliche Neuerung abzulehnen: die Schonenfahrer und ihre Anhänger, namentlich Bergen- und Nowgorodfahrer. An der Spitze der anderen, meist fortschrittlicher gesonnenen Gruppe stand die Kaufleutekompanie. Auch diese erhob — wie mit freilich älterem Recht die Schonenfahrer — den Anspruch auf die erste Stelle und die Stimmführung innerhalb der kaufmännischen Kollegien. Sie war handelspolitisch weniger gebunden, als die Schonenfahrer; schon die äußerliche Tatsache, daß sie sich nicht wie die anderen Kollegien nach einer bestimmten im Kollegium ursprünglich vorherrschenden Verkehrsrichtung benannte, gab ihr mehr Bewegungsfreiheit und Wendigkeit. Sie umfaßte den größten Teil der Westseehändler; sie konnte darum in allen Dingen, die sich auf den Ostseehandel bezogen, freier denken. Ihr gehörte auch Fredenhagen an, 1684 und 1687 als Ältermann. Sein Einfluß ist es vielfach, der gerade jene moderne Wirtschaftsgesinnung dieser Gruppe hervorrief. So auch in dem oben angeführten Fall: die Kaufleutekompanie war es schließlich, die das Verbot des Ver-

kaufes von Neubauten zu Fall brachte.¹⁾ Sie war es, die sich dafür einsetzte, daß entgegen den alten zünftlerischen Anschauungen auch die Kramer und Gewandschneider zum Großhandel zugelassen wurden; und dabei erinnern wir uns wieder, daß auch Fredenhagen aus der Gewandschneiderkompanie hervorgegangen war. Sie schuf sich dadurch in den genannten Kompanien und einigen anderen schwächeren Korporationen treue Helfer in ihrem Kampf gegen die Vormachtstellung der Schonenfahrer. Sie vertrat moderne, fast freihändlerische Anschauungen, als es sich gegen den erbitterten Widerstand der Schonenfahrer darum handelte, das Verbot der „Durchfuhr“, d. h. des Transithandels für Fremde aufzuheben.²⁾ Sie stimmte dafür, daß auch die Gewandschneider und Kramer, weil sich unter ihnen Spanienfahrer befanden, an der Verwaltung der Spanischen Kollekten beteiligt würden; ein Streit, der schließlich dazu führte, daß man sich in „alte“ und „neue“ Spanische Kollekten trennte³⁾, die nun von 1697 an nebeneinander bestanden. Kaufleutekompanie, Gewandschneider und Kramer zahlten in die Kasse der Neuen Kollekten und verwalteten diese für sich.

Hinter allem diesem Vorwärtsdrängen, diesem lebendigen Trieb, Altes umzuwandeln oder abzuschaffen, neue Kräfte heranzuziehen⁴⁾, steht, so kann man sagen, als

¹⁾ Die ausführlichste Darstellung der langdauernden Streitigkeiten zwischen den beiden rivalisierenden Kompanien bei Baasch, Die Lübecker Schonenfahrer, Lübeck 1922 (Hans. Gesch.-Quellen, N. F., Bd. 4), namentlich Kap. I, § 4. Zu beachten ist dabei aber, daß B. recht einseitig darstellt; seine Schilderung beruht lediglich auf den Akten der Schonenfahrer, mit deren Ansicht er sich völlig identifiziert. Namentlich der Persönlichkeit Fredenhagens kann er auf diese Weise nicht gerecht werden. Unparteiischer ist die Darstellung der übrigens häufig sehr kleinlichen Streitigkeiten bei Siewert, Geschichte u. Urkunden der Rigafahrer in Lübeck, Berlin 1897 (Hans. Gesch.-Quellen, N. F., Bd. 1).

²⁾ Vgl. dazu E. Baasch, Die „Durchfuhr“ in Lübeck, HGbl. 1907.

³⁾ Vogel a. a. O. S. 113 ff.

⁴⁾ Man kann unmöglich so negativ über diese Bewegungen im Kreis der Lübecker Kollegien urteilen, wie es der für den Gegenstand seines Schonenfahrerbuches allzu voreingenommene Baasch tut.

geistiger Urheber die Gestalt Fredenhagens. Das kommt sehr deutlich zum Ausdruck in einer Unzahl anerkennender oder gehässiger Bemerkungen in den weitschweifigen Protokollen¹⁾, namentlich aber in der Abneigung, mit der sich die Hüter der konservativen Handelsprinzipien, die Schonenfahrer, überhaupt bei jeder Gelegenheit gegen ihn wandten.

Und er erwiderte diese Abneigung nach Kräften. Man sollte Fredenhagen freilich nicht als den Veranlasser jeder Auseinandersetzung zwischen Schonenfahrern und Kaufleutekompanie oder Spanienfahrern ansehen. Das verbietet allein schon der Umstand, daß Fredenhagen 1692 in den Rat gewählt wurde und damit gar nicht mehr aktiv an der Innenpolitik der bürgerlichen Kollegien beteiligt war, als die besonders schweren Auseinandersetzungen zwischen den rivalisierenden Kompanien in den Jahren 1693—1697 ausbrachen. Es handelte sich vornehmlich um die Frage, ob die Schonenfahrer berechtigt wären, Mitglieder anderer Kompanien für sich als Ältere zu wählen, d. h. gewissermaßen die Rolle einer „Dachgesellschaft“ zu spielen, und ob die Gewählten dann verpflichtet seien, dem Ruf auch gegen den Wunsch der eigenen Kompanie zu folgen.²⁾ Die Kaufleutekompanie bestritt das. Der Zufall wollte es, daß gerade damals Fredenhagen ältester Wetteherr, also der für diesen Streit zuständige Ratsherr war. Er entschied³⁾, daß das Verlangen der Schonenfahrer unberechtigt sei; auch er sei nacheinander Gewandschneider, Schonenfahrer und Nowgorodfahrer gewesen, schließlich Mitglied der Kaufleutekompanie geworden; er würde nicht daran denken, sich gewissermaßen zu den Schonenfahrern zurückversetzen zu lassen.

¹⁾ Sehr charakteristische Beispiele für den auf beiden Seiten üblichen Ton bei Baasch, Schonenfahrer S. 29.

²⁾ Baasch S. 29 ff. Der Streit zog sich endlos hin und gelangte schließlich auch vor das Reichskammergericht. Auf die Einzelheiten einzugehen ist hier nicht der Ort.

³⁾ A. H. L., Archiv der Kaufl. Komp., Nr. 99 (Protokoll von 1693 ff.).

Die Äußerung ist in doppelter Hinsicht interessant; einmal zeigt sie Fredenhagen wiederum als den Mann, der, wenn nötig mit brüsker Offenheit, gegen seiner Meinung nach veraltete Mißbräuche zu Felde zog — eine Rolle, in der wir ihn nun schon häufig genug kennengelernt haben. Zum anderen wird hier — soweit ich sehe erstmalig — ein Einblick geboten in die Art der Mitgliedschaft bei den Lübecker kaufmännischen Kollegien: daß man „gradatim“, wie Fredenhagen sich ausdrückt, bei einer Kompanie anfing und dann durch drei, vier andere hindurchwechselte — zweifellos in einer Art von Rangsteigerung, wie sie übrigens auch in der in Lübeck fest überlieferten Reihenfolge in der Aufzählung und bei der Abstimmung der bürgerlichen Kollegien zum Ausdruck kam. —

Die vorstehenden Ausführungen mögen genügen für das hier zu zeichnende Bild der kaufmännischen Entwicklung und Tätigkeit des Thomas Fredenhagen im Rahmen seiner Zeit. Wir sahen, wie er bescheiden, entsprechend dem üblichen Durchschnitt, mit Ostseehandel und Ostseereederei begann, wie er dann zu dem größeren Westseegeschäft überging, wie sich auch hier sein wirtschaftlicher Aufstieg sowohl im Warenhandel, wie in der Reederei abzeichnet, wie dabei eine rationelle Spezialisierung zu verzeichnen ist, in der Einfuhr auf Salz, in der Ausfuhr auf Eisen, Holz, Roggen, Flachs und Hanf. —

Um das Bild des fortschrittlichen Wirtschaftsführers großen Stils zu vervollständigen, ist noch auf einen weiteren Erwerbszweig hinzuweisen, in dem sich auch Fr. betätigte und dessen Bestehen in Lübeck bisher so gut wie unbekannt war: die Grönlandfahrt.¹⁾ Im wesentlichen wurde das Geschäft von einer Gesellschaft durchgeführt, die aus einer großen Zahl der reichsten und angesehensten Lübecker Kaufleute (meist Spanienfahrern und Mitgliedern der Kaufleutekompanie) bestand und in den

¹⁾ Über die Episode des Lübecker Walfanges vgl. jetzt meine schon genannte Darstellung in Zschr. d. Vereins f. lüb. Gesch. XXIX, 1938.

Jahren zwischen 1665 und 1693 durchschnittlich jährlich zwei Walfänger aussandte. Ganz entsprechend den Verhältnissen in Reederei und Warenhandel der Spanienfahrt ist Fredenhagens Anteil auch an diesem Handelszweig. Seine Kapitalkraft und Unternehmungslust gestatteten ihm, hier ebenfalls als Einzelgänger aufzutreten und gegen alle Gewohnheit als Alleinreeder und -unternehmer mehrere Walfänger in See zu schicken. Er hat auch hier mit diesem seinem Grundsatz gute Erfolge erzielt.¹⁾

Ein Bild von dem Gesamteindruck, den die Persönlichkeit des Kaufmannes und Reeders Thomas Fredenhagen bei den Zeitgenossen hervorrief, mögen einige Zeilen des nicht eben künstlerisch wertvollen aber charakteristischen Glückwunschgedichtes anlässlich der ersten Ausreise des „Elephant“ geben²⁾:

„. . . der / mit Recht / ein Fürst heißt der Negotianten
davon der Ehren-Nam in Ost und West erklingt /
Als dessen klugen Geist / in weit-entfernten Landen
der Mohr und Indier / ein Ehren-Opfer bringt /
Und mit Verwunderung will ganz begierig fragen:
Was für ein Kauffmann je hab so viel Schiff gezehlt
Als Port Europa hat, gleich wie Herr Friedenhausen?
[Von dem gantz Lübeck rühmt (und zwar nicht weit
gefehlt)

was jener große Hof von seinem König preiste /
Wie Phöbus niemahls gieng in dessen Land zu Bett;
Ja, daß der Europe'r West-Indien durchreiste /
Wär alles eine Frucht von seinem Cabinet] So sieht man seine Schiff' und Lübecks Flaggen wehen
Bald in der Mittelsee / bald an Guineas Strand;
Daß nach West-Indien gar Lübeck-Güter gehen /
geschiehet meistens durch Friedenhausens Hand.“

Auf die Frage, ob Fredenhagen wirklich, wie es dieser Panegyricus mitteilt, auch direkte Fahrt nach Guinea

¹⁾ Die näheren Einzelheiten a. a. O.

²⁾ A. H. L., Senatsakten Eccl., St. Marien Vol. B, 2.

und Westindien betrieben hat, ist eine Antwort mangels genügender Quellen nicht möglich.¹⁾ Eins aber geht jedenfalls aus dem grammatisch nicht ganz durchsichtigen Zeilen des zitierten Gedichts mit aller Deutlichkeit hervor: Fredenhagen stand in seiner Heimatstadt in höchstem, beinahe legendärem Ansehen, was seine kaufmännische Leistungsfähigkeit anging. Freilich genoß er — wie man aus den uns nun hinreichend bekannt gewordenen Charakterzügen schließen darf — wohl mehr Respekt, als gerade Zuneigung.

Wie ihn seine persönliche Initiative und Leistung anführende Stelle in den bürgerlichen Kollegien brachte, sahen wir bereits, und auch, wie er diese Stellung genutzt hat. Die höchste Anerkennung fand der Fünfundsechzigjährige schließlich mit der im Jahre 1692 erfolgten Wahl zum Ratsherrn. Daß er diese Stelle erst so spät erreicht hat, wird man wohl der Gegnerschaft, deren er sich mancherorts zu erfreuen hatte, zurechnen können. Denn u. a. auch die Schonenfahrer stellten ja Vertreter im Rate der Stadt. Fredenhagen hat zwar noch 17 Jahre in diesem Amt zubringen können: aber es waren doch wohl schon Jahre, die in größerer Zurückgezogenheit mehr der Muße des Alters gewidmet waren. Geschäftlich ist er, wie gesagt, damals nur noch wenig hervorgetreten; und so ist auch von seiner Tätigkeit im Rat nicht viel zu berichten. Gelegentlich, wie bei der Frage der Ältestenwahl der

¹⁾ Völlig ausgeschlossen ist das übrigens nicht; vgl. die von Hagedorn, HGbl. 1914, S. XXXII, für 1657/1658 nachgewiesene Reise eines lübeckischen Schiffes nach Guinea und anschließend mit Sklaven nach Martinique. Fest steht auch, daß in Spanien bei Mangel an Schiffsraum lübeckische Schiffe für die Westindienfahrt gekauft (so das Fredenhagensche Schiff, um das sich der Prozeß wegen Übertretung des Verkaufsverbots entspann), aber auch gechartert worden sind. Es liegt der Bericht eines lüb. Schiffers vor, der 1657 in Cadix in spanischer Charter Fracht nach Westindien nahm. Nach spanischem Gesetz durften dabei allerdings nur acht Mann der deutschen Besatzung an Bord bleiben; immerhin blieb das Schiff aber Eigentum des Lübecker Reeders. (A. H. L. Senatsakten, Sklavenkasse Konv. 6, Fasz. 2.)

Schonenfahrer, brach übrigens das alte Temperament wieder durch; sonst wissen wir nur, daß seine Tätigkeit als ältester Kämmererherr¹⁾ große Anerkennung fand, was ja nicht wundernehmen kann. —

Aus den 39 000 m. l., mit denen der junge Mann einst anfang, war gewiß längst die Million geworden. Leider können wir über die Höhe des Fredenhagenschen Vermögens nichts aussagen. Die wichtigste Steuer, der Schoß, wurde längst nicht mehr nach der wirklichen Vermögenshöhe, sondern nach einem schematischen Klassensystem erhoben, so daß nur feststeht, daß Fr. um 1680/90 mit ganz wenigen anderen zur Klasse der Höchstbesteuerten gehörte. Und ein Rückschluß auf seine finanzielle Leistungsfähigkeit ist auch aus indirekten Quellen erlaubt: im Jahre 1690 verlor Fr., wie wir sahen²⁾, durch holländische Kaper ein Schiff mit Waren im Wert von 40 000 m. l.; 1691 wurde ihm sein größtes Schiff, der „Palmbaum“, das mindestens einen Wert von 100 000 m. l. hatte, mit einer Ladung im Wert von 20 000 m. l. von algerischen Korsaren genommen. Also erlitt er innerhalb eines Jahres einen Verlust von mindestens 160 000 m. l. — Trotzdem konnte er schon 1695 der wieder einmal in Not befindlichen Stadtkasse mit einem kurzfristigen Darlehen von 100 000 m. l. beispringen³⁾, das er sich nur mit 3 v. H. verzinsen ließ. Und wiederum ein Jahr später stiftete er der Marienkirche den prunkvollen marmornen Hochaltar von der Hand des Antwerpener Meisters Quellinus; die Kosten betragen 26 590 m. l.⁴⁾

Es mag wohl der stolzeste Tag seines Lebens gewesen sein, als der langjährige Vorsteher der Marienkirchen-

¹⁾ Nach dem finanziellen Fiasko Lübecks gegen Ende des 17. Jahrhunderts allerdings ein sehr wichtiger Vertrauensposten.

²⁾ Vgl. S. 144 Anm. 1.

³⁾ A. H. L., Senatsakten Cassa, Konv. 108, Fasz. 56.

⁴⁾ Einzelheiten über dieses Kunstwerk und die Kosten in: Bau- und Kunstdenkmäler der Freien und Hansestadt Lübeck, Bd. 2 S. 200 und in dem nicht sehr ergiebigen Aufsatz von Th. Gaedertz, Mitt. d. V. f. Lüb. Gesch., Heft 2, S. 42.

Gemeinde am 15. August 1697 den fertigen Altar einweihen lassen konnte. Schon damals konnte er ahnen, daß den Ruf seines großen Namens vornehmlich dieses Prunkstück des Barock der Nachwelt erhalten würde.

Denn Nachkommen haben ihm seine beiden Ehefrauen nicht geschenkt.¹⁾ Er hat seine letzten Tage einsam in dem prachtvoll ausgestatteten Hause in den Schlüsselbuden verbracht, das inzwischen auch verschwunden ist. Schon bei seinen Lebzeiten stand er ja in Lübeck als Geschäftsmann und Träger neuer wirtschaftlicher Gedankengänge fast allein. So ist es beinahe symbolisch zu nennen, daß er ohne Nachkommen starb, wie er auch geschäftlich in Lübeck kaum Nachfolger auf seinen Wegen haben sollte.²⁾

Es ist recht wenig, was die Quellen über das ganz persönliche und private Leben Thomas Fredenhagens zu erschließen gestatten. Immerhin haben wir ihn aus den Zeugnissen seines öffentlichen Auftretens kennenlernen können als einen allen Neuerungen aufgeschlossenen, kaufmännisch hochbegabten, freilich auch sehr selbstbewußten und eigenwilligen, vielleicht auch zuweilen abweisend-unliebenswürdigen Mann. So, als Typus seiner Zeit, die das Pompöse oder gar Hochfahrende gern be-

¹⁾ Nach dem Tode von Maria, verw. Hasenkrug († 1693, Nov. 30) heiratete er 1696, Nov. 19., Elisabeth Pomarius, verw. Hoppmann, Tochter des Lübecker Superintendenten Samuel P. Auch diese Ehe blieb kinderlos.

²⁾ Sein Haus, seine Schiffe und alle übrigen geschäftlichen Werte, über deren Höhe sich nicht einmal eine Vermutung aussprechen läßt, erbte sein ihm nahestehender einstiger Handlungsgehilfe Ludwig Mentz. Aus abgeteiltem Privatvermögen vermachte er rund 170 000 m. l. an Legaten, Stiftungen, an Stiefgeschwister und entfernte Verwandte. Damit war das große Fredenhagensche Vermögen aufgeteilt. Wie sehr dieser Reichtum in der Phantasie des Volkes fortlebt, zeigt vielleicht am besten die Tatsache, daß noch zwischen 1840 und 1870 von verschiedenen angeblich erbberechtigten Familien aus Mecklenburg und Brandenburg Anfragen an den Senat nach dem Schicksal der Fredenhagenschen Millionenhinterlassenschaft gerichtet wurden. (A. H. L., Senatsakten Eccl., Testamente, F 1.)

tonte, sehen wir ihn auch verkörpert in der Büste auf seinem Altar, unter dem er begraben worden ist. Im ganzen gesehen ein Mann an der Schwelle neuer Zeiten, auf der einen Seite seiner Heimat nach und seiner wirtschaftlichen Größe gemäß ein nicht unwürdiger Nachfahre einstiger hansischer Handelsmacht, andererseits aber in Denkweise und Geschäftsorganisation schon erster Vertreter neuer wirtschaftlicher Formen, des spezialisierten Großhändlers und namentlich Großreeders — Typen, deren weitere Fortbildung sich nun nicht mehr so sehr in Lübeck, wie in den westlichen Schwesterstädten vollziehen sollte.

Bemerkungen zu den Tabellen

Tabelle 1:

I. Die Tabelle erfaßt die Ausfuhr nicht vollständig und zwar aus folgenden Gründen:

Die Angaben über die Befrachter setzen erst unregelmäßig um 1660 ein. Zunächst (bis in die 70 er Jahre) sind bei zahlreichen Einzelfrachten die Besitzer nicht angegeben; es wird sich darunter auch häufig Fredenhagensches Gut befunden haben.

Von 1680 an sind zahlreiche Spanienfahrer aus anderen Quellen (vornehmlich den Zertifikatenregistern) nachweisbar, die keine Span. Kollekten gezahlt haben (vgl. den Text). Über ihre Frachten liegen keine Angaben vor. Der Umstand, daß die Zertif.-Register ihrerseits auch nicht vollständig sind, läßt hier nur beschränkte Schätzungen zu. Dreizehn Schiffe sind in ihnen nachweisbar; man wird in Wirklichkeit etwa mit 20 rechnen müssen. Nach den Span. Koll. errechnet sich der Durchschnittswert der Fredenhagenschen Ausfrachten je Schiff auf rund 5689 m. l. Danach wären als rohe Schätzung etwa 114 000 m. l. der Endsumme der Tabelle zuzurechnen. Das ergäbe bis 1697 rund 442 000 m. l. in der Ausfuhr.

Nach 1697 etwa sind Angaben überhaupt nicht mehr möglich, weil die Register der Neuen Span. Koll., an die Fr. seit 1697 allein zahlte, nicht erhalten sind (vgl. Vogel, HGbl. 1928, S. 120) und auch die Zert.-Register fehlen. Der Verlust kann aber nicht groß sein, weil es scheint, als ob Fr. sich seit dieser Zeit mehr und mehr allein auf die Reederei konzentriert hat.

- II. Die zweite Spalte gibt die Zahl der Schiffe an, die Frachten von Fredenhagen geladen hatten. Die Frachten anderer Kaufleute in den gleichen Schiffen sind hier nicht mit berücksichtigt.
- III. Unter „sonstige Waren“ spielen Pech und Teer die Hauptrolle.
- IV. Die Gesamtsummen zu 1691—95 beruhen auf meiner Errechnung auf Grund der Warendurchschnittspreise in anderen Jahren. „Gesamtwert“ bedeutet die offizielle Angabe, die der Kollektenzahlung zugrunde lag. (Kollektentarif bei Vogel a. a. O. S. 119.)

Tabelle 2:

- I. Für die Einfuhr können die Zahlen als zuverlässiger gelten, denn das Salz ging nur zum kleinsten Teil ohne Berührung Lübecks in andere Bestimmungshäfen.
- II. Die Zahl der Schiffe ist geringer. Das beruht darauf, daß ausgehend die Waren z. T. in kleineren Partien auf verschiedene Schiffe verteilt waren, während die Rückfrachten gewöhnlich als volle Ladungen für Rechnung des Reeders gingen (das gilt namentlich für Salz).
- III. Unter „sonstiger Ware“ ist im allgemeinen Wein und Branntwein zu verstehen. Das gilt auch für die Jahre 1687 und 1689, wo insgesamt 1133 Oxhoft Wein und 249 Cardel Branntwein eingeführt wurden. Nur 1685 fällt etwas aus diesem Rahmen; hier führte Fr. außer Wein (166 Oxhoft) und Branntwein (118 Cardel) noch 400 Sack Schmack (Sumachrinde) und für 5200 m. l. Tabak ein.
- IV. Die einzelnen Gesamtwerte für die Einfuhr sind von mir errechnet; für Salz auf Grund des Durchschnittspreises in den Jahrzehnten 1680 und 1690, wie er sich aus gelegentlichen Nennungen in den Span. Koll. und bei den zahlreichen Schadensersatzverhandlungen wegen gekapeter Schiffe ergab (1 Last Salz = 120 m. l. Großhandel-Verkaufspreis).

Tabelle 3:

Über Fredenhagens Alleinreederei und die Partien des Schiffers vgl. das oben S. 140 Anm. 1 und 3, Gesagte. In der Tabelle bedeutet F: Fredenhagen als Alleinreeder, F + S: Fredenhagen allein mit seinem Schiffer (der gewöhnlich mit einem Zwölftel beteiligt war). In der Tabelle heben sich deutlich die so bezeichneten Schiffe als die großen Spanienfahrer heraus. Mit Partien war Fr. schließlich nur noch an kleinen Schiffen beteiligt.

Bei einer vollständigen Übersicht wären noch die von der Mutter und Ehefrau anfangs überkommenen Partien mitzurechnen und die auswärts gekauften Schiffe (vgl. oben S. 128 Anm. 2 und S. 129 Anm. 2).

Fredenhagens Ausfuhr
nach Spanien und Frankreich

(nach den Span. Kollekten)

Jahr	Zahl der Schiffe	Holzwaren			Eisen (Schiffspfund)	Flachs, Hanf (Schiffspfund)	Getreide (in Lasten)			Son- stige Waren (Wert in m. l.)	Gesamt- wert (m. l.)
		Klappholz (in Schock)	Pipenstäbe, Balken u. Dielen (in Dutzend)	Masten und Steven (Stück)			Roggen	Gerste	Weizen		
1666	2				415						6 200
69	1								12	650	1 225
70	1									420	420
72	1	29	1 160		250					400	9 000
73	2		30		484						14 300
74	2	16	828	20	720					200	16 985
75	3	6	1 520	38	450						15 160
77	1	26	50	25							2 770
78	1				150						2 700
79	1				180	145					8 200
80	4		40		90	246	164	42	5		22 400
81	1					60	124	10			10 400
82	1		370				70				7 000
83	1						55	16	5		5 100
84	2	20	40				120			1 900	17 250
85	3					98	26		14	3 600	11 100
86	2		125			110	23		6	480	6 900
87	2	18	628		530					700	12 250
88	4	19	1 604		250	7 800			14		13 250
89	3	22	698		645						12 665
90	4	8	2 156		970	4 800				135	21 535
91	3		160				24				2 850
92	3		1 167		490		264			7 660	24 850
94	4	24	710	58	510	168	234			2 900	53 000
95	1					80	83			4 350	14 700
96	2		1 674		250						12 250
97	1				320						2 560
	58	188	12 960	141	6 704	13 507	1 187	68	56	23 695	328 120

Tabelle 2

Fredenhagens Einfuhr
aus Spanien und Frankreich
(nach den Span. Kollekten)

Jahr	Zahl der Schiffe	Salz (in Lasten)	Sonstige Waren (Wert in m. l.)	Gesamtwert (m. l.)
1663	1	144		17 280
71	1		900	900
72	2	131	1 400	17 120
75	1	240	250	29 050
80	1		450	450
81	3	424		50 880
82	3	447		53 640
84	1	88	1 100	11 560
85	3		25 700	25 700
86	2	128	1 200	16 560
87	2	40	15 450	20 250
88	2	416	9 450	60 370
89	5	487	-28 970	87 410
91	2	262		31 440
92	1		2 980	2 980
93	6	565	2 800	70 600
94	1	300	4 700	40 700
95	1	300		-36 000
96	3	438	4 000	56 560
	41	4 410	99 450	629 350

Fredenhagens Reederei
(nach dem Lastdienbuch)

Jahr	Schiffe		Fredenhagens Beteiligung
	Zahl	Tragfähigkeit in Last	
1655	1	46	$\frac{1}{6}$
57	3	43, 35, 30	$\frac{1}{8}, \frac{1}{8}, \frac{1}{8}$
58	3	50, 35, 45	$\frac{1}{12}, \frac{1}{16}, \frac{1}{8}$
59	1	40	$\frac{3}{16}$
61	1	50	$\frac{1}{8}$
66	1	40	$\frac{1}{8}$
67	1	95	$\frac{3}{16}$
68	2	80, 200	$\frac{1}{8}, \frac{F+S}{}$
69	2	140, 75	$\frac{1}{8}, \frac{1}{8}$
70	1	115	$\frac{1}{8}$
71	1	112	$\frac{1}{8}$
72	1	235	$\frac{F+S}{}$
73	2	115, 245	$\frac{1}{4}, \frac{F+S}{}$
74	2	60, 105	$\frac{1}{8}, \frac{1}{8}$
75	4	36, 140, 155, 235	$\frac{3}{16}, \frac{1}{8}, \frac{1}{8}, \frac{1}{16}$
76	1	70	$\frac{1}{16}$
79	2	80, 130	$\frac{5}{16}, \frac{1}{8}$
87	1	250	$\frac{F}{}$
90	2	130, 140	$\frac{F+S, F}{}$
91	2	62, 85	$\frac{1}{6}, \frac{F+S}{}$
93	2	245, 68	$\frac{F, \frac{1}{8}}{}$
94	2	75, 295	$\frac{1}{8}, \frac{F}{}$
96	2	63, 150	$\frac{3}{16}, \frac{F}{}$
97	2	205, 32	$\frac{F, \frac{1}{8}}{}$
99	1	36	$\frac{1}{4}$
1700	1	305	$\frac{11}{12}$
06	1	145	$\frac{F}{}$
08	1	56	$\frac{1}{8}$
	46	5215	<u>2891 Last</u>

VI. Mitteilungen

1.

Die Ablösung von Erbzins nach hamburgischem Recht

Von
Heinrich Reincke

Wo im Hochmittelalter der deutsche König oder ein Inhaber höherer Regalien in Land oder Stadt Neuansiedlungen zu freiem Rechte schuf, da behielt er sich bekanntlich als Anerkennung seines Obereigentums eine meist nur geringfügige Rente an den einzelnen Stellen vor, Königspfennig, Kreuzpfennig oder ähnlich genannt. Diese Rente war ihrem Wesen nach ewig, und einseitig unkündbar — daher auch ihre Bezeichnung als Erbzins —, sie wurde aber tatsächlich oftmals weiterhin erlassen, so z. B. 1253 für die gesamte Altstadt Hamburg¹⁾ oder durch Kapitalzahlung in beiderseitigem Einvernehmen abgelöst, oder schließlich bei jüngeren Gründungen sogar von vornherein nicht erhoben, so z. B. in der Neustadt Hamburg 1188²⁾. Auch private Siedlungsunternehmer pflegten ähnlich zu verfahren; in Hamburg haben wir Beispiele privater Erbleihe, die sich durch Ablösung später in Eigentum wandelt, besonders im Bezirk des Katharinenkirchspiels.³⁾

Nach dem Vorbild der Erbleihe mit vorbehaltener Rente des Obereigentümers entstand bei weiterem Ausbau der Städte als neue Form die käufliche Rente mit dem Zwecke

¹⁾ Vgl. HUB. I Nr. 574: *census arearum, quos habebamus, qui vulgariter konincghis thins infra munitiones civitatis nuncupantur, dimisimus integraliter.*

²⁾ Vgl. HUB. I Nr. 285: *omnem censum arearum pretaxatis incolis imperpetuum remittimus.*

³⁾ Vgl. z. B. ZHG. Bd. 1 S. 339, XVIII 13 ff.

der Geldbeschaffung für kapitalbedürftige Grundeigentümer und der Geldanlage für brachliegende Kapitalien. Das bedeutete von der Seite des Gläubigers aus gesehen: ein Kapitalist kaufte für eine von ihm hingeebene Summe einen in einer Geldrente ausgedrückten Anteil am Ertrage des Grundstücks. Schon vor Jahren hat uns Fritz Rörig höchst anschaulich als Prototyp derartiger Kapitalisten die Witwe Morneweg in Lübeck nachgewiesen.¹⁾ Auch in Hamburg sind es vorzugsweise Witwen und Kinder erfolgreicher Kaufleute, die nach verfrühtem Tode des Erblassers ihr Geld aus dem Geschäft herausgezogen haben und nunmehr bis zur Volljährigkeit der Kinder in sicheren Renten unterzubringen suchen. Von der Seite des Schuldners dagegen sah sich die Sache so an: Der bisher freie Eigentümer gab gegen eine ihm aus irgendeinem Grunde dienliche Kapitalsumme einen festen Anteil an den jährlichen Erträgen seines Grundstücks hin. Man nannte solche Renten gleichfalls mit dem alten Namen Erbzins, und wie der letztere waren sie ursprünglich beiderseits unkündbar. Indessen setzte sich schon früh die Möglichkeit für den Schuldner durch, sich durch Rückzahlung von der übernommenen Last wieder zu befreien.

Das älteste hamburgische Ablösungsgesetz liegt vor im Artikel B I (bei Lappenberg II 1) des Ordeelbooks von 1270 und ist vermutlich noch älter als diese Aufzeichnung. Die Bestimmung besagt: Der Erbzinsschuldner kann die Rente ablösen, wenn er dem Gläubiger den ursprünglichen Kaufpreis der Rente anbietet und dazu „ener mark mer van iewelker mark, thenne the ervetins iegen ome koft were“. Man hat diesen Satz bisher völlig mißverstanden, nämlich dahin, daß der Grundeigentümer als Ablösung den doppelten Betrag des Kaufpreises habe entrichten müssen²⁾, also etwa, wenn 3 Mark Rente für 27 Mark gekauft waren, dann 54 Mark. Das hätte eine Ablösung natürlich so gut wie unmöglich gemacht.³⁾ Gemeint ist hingegen folgendes: Jede

¹⁾ Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte S. 132 ff.

²⁾ Donandt, Versuch einer Geschichte des Bremischen Stadtrechts Bd. 2 S. 334.

³⁾ Baumeister, Privatrecht der freien und Hansestadt Hamburg Bd. 1 S. 166 sucht dem zu entgehen, indem er (irrig) annimmt, der Kauf sei zu Marken Silber, die Ablösung in Marken Pfennig erfolgt,

Mark Rente ist mit 1 Mark mehr abzulösen, als der Kaufpreis für sie betrug; also in dem angeführten Fall, wo jede Mark Rente mit 9 Mark Kapital bezahlt worden war, wären statt dessen je 10 Mark zu zahlen gewesen, im ganzen also 30 Mark. Ein Zuschlag zum Kaufpreis: das ist demnach das Sonderrecht, das *ius civitatis* der Stadt Hamburg, für die Ablösung von Erbzins.¹⁾ Man kann das auch so ausdrücken: der ablösende Schuldner muß noch eine Jahresrente draufgeben.

Das mit dem Jahre 1291 einsetzende älteste Rentebuch der Stadt, der *liber certarum condicionum*, kennt dieses Sonderrecht oder Draufgeld während der ersten drei Jahre seines Bestehens noch durchaus; aber es wird in zunehmendem Maße durch entgegenstehende Vereinbarungen der Parteien ausgeschaltet. Man vergleiche etwa folgende Buchungen aus dem Jahre 1292:

Hartwicus de Cestermude resignavit Johanni dicto Redhe 1 marcam denariorum hereditarie in hereditate sua, ut sita est in Rodinghesmarke, pro 8 marcis, quam redimere potest pro 9 marcis denariorum.

Johannes de Rolveshaghene resignavit filio eius Henrico in sua tercia parte hereditatis 1 marcam denariorum hereditarie pro 10 marcis denariorum sine iure civitatis, et Woltero gropere 8 solidos hereditarie pro 5 marcis denariorum sine iure civitatis redimendas.

Johannes Wipere resignavit Johanni stembickere in hereditate sua iuxta domum preconis 8 solidos hereditarie pro 5 marcis denariorum cum iure civitatis redimendos.

Die zweite dieser Buchungen will offenbar besagen, daß die Ablösung der beiden genannten Renten ohne den Zuschlag, also zur Kaufsumme erfolgen soll. Die Formel „sine iure civitatis“ findet sich während der Jahre 1291—1293 in 38 von 119 Rentefällen, während in weiteren 20 Fällen durch die Notiz „cum iure civitatis“, wie hier im dritten Beispiel, angezeigt wird, daß bei der Ablösung der gesetz-
deren Wert sich wie 2 zu 1 verhalten habe (was für Hamburg nicht zutrifft). Gaedecheus, ZHG Bd. 7 S. 434 meint, der Gesetzgeber habe eine entsprechende Entwertung des Geldes vorausgesehen, was höchst unwahrscheinlich ist.

¹⁾ So richtig schon Pauli, Wieboldsrenten (1865) S. 20 Anm.

liche Zuschlag noch hinzugerechnet werden muß. Trotzdem die Hand des Schreibers im Rentebuch die gleiche bleibt (es ist der Ratsnotar selber), hören mit Beginn des Jahres 1294 die Zusätze sine und cum iure civitatis auf; der erstere taucht, wohl nur formelmäßig, in den folgenden Jahren noch viermal auf, um dann gänzlich zu verschwinden. Etwas häufiger erscheint die nichtssagende Wendung secundum iura civitatis. Der Schluß ist zwingend, das zu Beginn des Jahres 1294 der Zuschlag aufgehört hat Gesetz zu sein und durch eine andere Regelung ersetzt worden ist.

Der Wortlaut dieses neuen Gesetzes ist uns in Artikel D I des roten Stadtbuchs aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts aufbewahrt. Dort heißt es nämlich, niemand dürfe lösbaren Erbzins billiger verkaufen oder kaufen als die Mark Rente für 10 Mark, auch habe die Ablösung stets zum Kaufpreis zu erfolgen. Es wird mit anderen Worten ein Doppeltes festgesetzt, nämlich erstens eine Verbilligung und damit Erleichterung der Ablösung, und zweitens ein Höchstzins von 10%, während vorher auch 11% (1:9) und 12½% (1:8) vorgekommen war. Ungefähr zur selben Zeit war das wesentlich kapitalstärkere Lübeck bereits zum Zinssatz von 6⅔% heruntergegangen.¹⁾

Die weitere Entwicklung in Hamburg mag aus der folgenden Tabelle abgelesen werden, welche die Zahl der überlieferten Rentenfälle und ihrer Zinssätze für je drei aufeinander folgende Jahre angibt:

	11 %	10 %	8⅓ %	6⅔ %	5 %	
1291/3	12	106	1	—	—	119
1294/6	4	99	6	6	—	115
1297/9	1	99	26	7	—	133
1300/2	—	97	59	17	—	173
1303/5	—	4	6	126	1	137

Der ältere Ansatz 1:10 beginnt also seit 1296 fragwürdig zu werden und scheint im Jahre 1302 dem Satze 1:12 weichen zu sollen, bis dann im Jahre 1303 die Entscheidung für 1:15 oder 6⅔% fällt. Und zwar tritt dieser Satz plötzlich zu Okuli, d. h. am 10. März 1303 seine Alleinherrschaft an, während er vorher nur ausnahmsweise und allein bei den größten Rentenposten vorkommt. Wir schließen daraus,

¹⁾ Rörig a. a. O.

daß derzeit ein starkes Angebot von Großkapital vorhanden war, das zu den bis dahin üblichen Sätzen nicht unterzubringen war und daher mit einer geringeren Rente vorlieb nehmen mußte. Allerdings hat die Zinsermäßigung zunächst zu einem gewissen Rückzug des Kapitals aus dem Rentenmarkt geführt, obwohl Lübeck bereits im Begriffe stand zum Zinssatz 1 : 20 oder 5 % überzugehen. Die letzten Abschlüsse auf der Grundlage 1 : 10 sowie 1 : 12 fanden zu Estomihi, also am 17. Februar 1303 statt. Die Änderung des Zinssatzes wird in der Bursprake zu Petri (22. Februar) verkündet worden sein. Eine jüngere Hand hat dementsprechend im roten Stadtbuch in Artikel D I die Zahl X durch Hinzufügung einer V in XV geändert. Dieser Zinssatz von $6\frac{2}{3}\%$ oder einer Mark Rente für 15 Mark Kapital ist in Hamburg während des ganzen Spätmittelalters herrschend und wird von dem Lübecker Zinssatz von 5 % oder 1 : 20 als hamburgische Rente genau unterschieden. Erst mit dem Aufkommen des sog. schweren Geldes gegen Ende des 15. Jahrhunderts erfolgt eine weitere Herabsetzung der Zinsen dadurch, daß die Renten in minderwertiger Scheidemünze entrichtet werden durften, während das Kapital sowohl beim Kauf wie bei der Ablösung mit vollwertigem Silber bezahlt werden mußte.

Die gekauften Renten sind also in Hamburg für den Schuldner seit mindestens 1270 unter Zahlung eines Aufgeldes in Höhe einer Jahresrente, seit 1294 unbeschränkt ablösbar. Was dagegen die Ablösung durch den Gläubiger betrifft, so ist sie zwar weder jemals verboten noch ausdrücklich verstatet worden; sie galt aber als regelwidrig und mußte daher in jedem Einzelfall ausdrücklich vereinbart werden. Eine Reihe derartiger Fälle hat Fritz Rörig jüngsthin aus den hamburgischen Stadtbüchern ausgehoben.¹⁾ Sie entstammen alle den Jahren um 1300. Auch nach anderer Richtung zeigt das vorhandene reichhaltige Material mit aller Deutlichkeit, daß um 1300 die Grenzen zwischen den Rechtseinrichtungen des Rentenkaufs und der Zinssatzung sich zu verwischen begannen,

¹⁾ In seiner wertvollen Miscelle in der ZDRG. Bd. 57 S. 451 ff. Übrigens sind dort auf S. 454 in Anm. I hinter dem Namen Wilkino dicto Vorrad die Worte „sex marcas denariorum“ und damit die Angabe des Objekts der Auflassung ausgefallen.

und es wäre lohnend, diese Dinge einmal genauer zu untersuchen. Leider bleibt der weitere Verlauf völlig im unklaren, da das hamburgische Schuldbuch aus unbekanntem Gründen seit dem Jahre 1315 plötzlich dürftiger und von 1350 an überhaupt nicht mehr fortgeführt wird; das jüngere Schuldbuch von 1369, Denkelbuch genannt, trägt einen völlig anderen Charakter. Daß auch in Hamburg seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts Rentenkäufe mit Vorbehalt der Ablösung für die Gläubiger nicht mehr vorkommen, unterliegt jedoch keinem Zweifel. — —

Die vorstehenden Feststellungen haben neben ihrem sachlichen auch einen formellen Wert. Denn sie führen für die umstrittene Datierung des früher stets auf 1292 angesetzten roten Stadtbuchs zu folgenden Ergebnissen:

1. Das in Artikel D I niedergelegte Recht ist erst zu Beginn des Jahres 1294 an die Stelle der abweichenden Regelung des Ordeelbooks getreten;

2. das in Artikel D I niedergelegte Recht ist im Frühjahr 1303 ausdrücklich aufgehoben worden, kann daher nur vor diesem Termin aufgezeichnet worden sein;

3. das in Artikel D I niedergelegte Recht ist seit 1302 praktisch nicht mehr in Übung, kann also damals nicht mehr als geltendes Recht einer Neuredaktion der Statuten einverleibt worden sein; daraus folgt:

4. das rote Stadtbuch ist nach 1294 und vor 1302 entstanden. Wie die folgende Miszelle ergibt, engt sich dieser Zeitraum noch weiter auf die Jahre 1299 bis 1301 ein. Das wahrscheinlichste Datum ist 1301.

2.

Die ältesten Formen des hamburgischen Schiffrechts

Von

Heinrich Reincke

Das hamburgische Schiffrecht, dessen zuverlässigster Abdruck in den Hansischen Geschichtsblättern Jahrgang 1900 S. 86 bis 93 vorliegt, ist als besonderes Gesetz mit eigener Verkündigungsformel zum erstenmal in dem sog. roten Stadt-

buch im Anschluß an das revidierte Stadtrecht überliefert worden. Es ist aber nicht erst damals entstanden. Wenn man freilich früher vielfach gemeint hat, es sei in dieser seiner heutigen Gestalt bereits ein Teil des Ordeelbooks von 1270 gewesen, so läßt sich auch diese Auffassung nicht halten.

Vielmehr zeigt der überlieferte Text aus dem roten Stadtbuch, daß er nicht einem einheitlichen Gesetzgebungsakt entsprungen sein kann. Die Schiffsleute werden in bestimmten Teilen des Gesetzes stets (neunzehnmal) als *schipmanne*, in anderen (elfmal) ebenso durchgängig als *knapen* oder *schipknapen* bezeichnet. Das Wort „oder“ wird vorzugsweise (einundvierzigmal) durch „ofte“, an bestimmten Stellen (neunmal) durch „oder“ wiedergegeben. Die „Knapen-“ und „oder-“Sätze erweisen sich nun aus der Art ihrer Stellung zum Ganzen wie auch aus anderen Gründen als die jüngeren Bestandteile. Und zwar sind dies die Artikel VI, XVII—XIX sowie Teile der Artikel I, VII und XII. Alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß sie, wenigstens teilweise, erst einer letzten Neuredaktion angehören.

Auf der anderen Seite läßt sich ein gewisser Bestand feststellen, der bereits im Jahre 1270 vorhanden gewesen sein muß. Das sind einerseits die durch eine Urkunde vom Jahre 1259 (Hamburgisches Urkundenbuch Bd. I Nr. 616) gedeckten Sätze XX—XXII, außerdem nochmals Artikel XXII sowie XXIII, weil sie schon unter den Materialien für das Ordeelbook überliefert sind.¹⁾ Artikel XXIV ist aus dem griechischen Seerecht genommen (*lex Rhodia de iactu*, vgl. l. 12 § 1 Dig. VII, 1) — eine Übernahme, die dem Verfasser des Ordeelbooks, und wohl nur diesem zuzutrauen ist.²⁾

Damit ist ungefähr $\frac{1}{3}$ des Bestandes zeitlich festgelegt. Wie aber steht es mit dem übrigen? Im hamburgisch-rigischen Recht, das in die Jahre zwischen 1294 und 1297 zu setzen ist, finden wir als letztes Stück des Stadtrechts dreizehn seerechtliche Sätze, die den Artikeln XV, XVI, XX—XXVIII des hamburgischen Schiffrechts entsprechen, nur daß der Windegeldschragen des Artikels XVI mehr als

¹⁾ Auf diese bisher unbekannt gebliebenen, in einer Lübecker Handschrift erhaltenen Materialien werde ich an anderer Stelle zurückkommen.

²⁾ Vgl. hierzu Reincke, ZHG. Bd. 29 S. 223f.

die Hälfte der Ansätze noch nicht enthält. Unter dem rigischen Bestand befinden sich alle „alten“ Sätze, dagegen keiner der „jungen“. Artikel XXVII ist ein Nachtrag zu dem alten Artikel XXII, desgleichen XXVIII zu XX. Der ganze Abschnitt macht einen durchaus einheitlichen Eindruck. Der Schluß ist unabweislich, daß die im hamburgisch-rigischen Recht überlieferten Sätze, vielleicht ohne die Ergänzungsartikel XXVII und XXVIII, bereits dem Ordeelbook angehört haben. Wenn die übrigen Handschriften des Ordeelbooks demgegenüber ein Schiffrrecht entweder überhaupt nicht haben (A, C, O, F, St und Stade) oder aber das Schiffrrecht des roten Stadtbuchs (so B, Y, D, Dr und Bremen), so erklärt sich das zwanglos daraus, daß noch vor Schluß des 13. Jahrhunderts das Schiffrrecht von 1270 durch umfassendere Neuaufzeichnungen ersetzt worden ist.

Die erste dieser Neufassungen ist nicht unmittelbar auf uns gekommen, indessen mittelbar durch ein Lübecker Schiffrrecht zu erfassen, das am 8. März 1299 erlassen wurde und sich auf das engste an eine Hamburger Vorlage angeschlossen hat (Druck im Lübeckischen Urkundenbuch Bd. 2 Nr. 105 S. 83 ff.). Seine Gültigkeit wird sich auf die von der Elbe aus west- und nordwärts verkehrenden lübischen Schiffe beschränkt haben: für die Ostseefahrt besaß ja Lübeck seit jeher eigene Normen! Im einzelnen hat Lübeck fast wörtlich aufgenommen die Artikel III, V, VII, VIII, XII, XIII, XV, XXI—XXVIII, ferner teilweise die Artikel I, IV, IX—XI. Die Artikel XIV und XX waren dem Lübecker Gesetzgeber zwar bekannt, wurden von ihm aber zugunsten älterer lübischer Normen abgelehnt. In Lübeck nicht nachgewiesen sind demnach die Artikel II, VI, XVII—XIX sowie Teile von I, IV, IX—XI und aus XVI ein gutes Drittel der Windegeldsätze. Sachlich sind das im wesentlichen die Stücke über die Utrechtfahrt, stilistisch die Mehrzahl der durch Gebrauch der Wörter „oder“ und „knappe“ als zeitlich später herausgehobenen Sätze. Gegenüber dem im hamburgisch-rigischen Recht vorhandenen Stoff sind hinzugekommen Bestimmungen über die Hanse der Flandernfahrer (Artikel I—V), über die Nordlandfahrt (Artikel IX bis XI) sowie einige allgemeine Regeln (Artikel VII, VIII, XII—XIV), die teilweise aus den Artikeln 59 und 60 des ältesten Stadtrechts von Schleswig genommen zu sein

scheinen. Diese letzteren gehören zu der Gruppe der „knapen“- und „oder“-Sätze.

Zwischen 1299 und 1302, wahrscheinlich im Jahre 1301 muß dann eine zweite Fassung des hamburgischen Schiffrechts festgestellt worden sein, eben jene, die uns im roten Stadtbuch überliefert worden ist.

Das Ergebnis dieser kurzen Untersuchung ist dahin zusammenzufassen:

1. Schon die ältesten nur in Bruchstücken auf uns gekommenen Stadtrechte von Hamburg haben schiffrechtliche Sätze in lateinischer und niederdeutscher Sprache enthalten, insbesondere solche über Bergung, Ansegelung, Havarei und Überstauung der Schiffe (Artikel XX—XXIII des Schiffrechts von 1301).

2. Der Verfasser des Ordeelbooks von 1270 erweiterte diese Bestimmungen durch solche über Fautfracht (Artikel XV), Windegeld (Artikel XVI), Reederei (Artikel XXIV und XXV), Flaggenführung (Artikel XXVI) und setzte sie mit Ergänzungen über Haverei und Bergung (Artikel XXVII und XXVIII) als dreizehntes und letztes Stück in sein großes Gesetzgebungswerk ein. Diese Form des Schiffrechts wanderte zwischen 1294 und 1297 nach Riga und hat dort die Grundlage der weiteren seerechtlichen Entwicklung gebildet.

3. In den letzten Jahren des 13. Jahrhunderts stellte man in Hamburg einer Abschrift des dreizehnten Stücks Bestimmungen über die Hamburger Schifferhanse in Flandern (Artikel I—V) und über die Nordlandfahrt (Artikel IX—XI) voran, nicht ohne hinter den einzelnen Teilen Platz für Nachträge zu lassen. In diese offen gelassenen Lücken fügte man bald darauf einige weitere allgemeine Sätze ein, die hauptsächlich das Verhältnis des Schiffers zu der Schiffsmannschaft betrafen und teilweise dem Schleswiger Schiffrecht entstammten (Artikel VII, VIII, XII—XIV). Ebenso fügte man in eine ähnliche Lücke bei Artikel XVI eine Erweiterung des Tarifs für das Windegeld ein. In dieser Gestalt bildete das hamburgische Schiffrecht das Vorbild für das lübische Schiffrecht von 1299.

4. Anlässlich der Neuredigierung des hamburgischen Rechts vom Jahre 1301 fügte man in die in der Handschrift hinter Artikel V und XVI noch immer verbliebenen Lücken

Bestimmungen über Schiffslohn (Artikel VI) und über die Utrechtfahrt (Artikel XVII—XIX) ein. Auch erhielten die Artikel I und II Zusätze über die Schifferhanse zu Utrecht, Artikel IX solche über die Pacotille von Hamburg, und der Schragen über das Windegeld wurde nochmals ergänzt (Artikel XVI). Das Ganze, das durch die Art seiner allmählichen Entstehung eine etwas unruhige Anordnung erhalten hatte, wurde nunmehr als ein selbständiges Gesetz von Rat und Bürgern der Stadt Hamburg angenommen. Diese Form des Schiffrechts wurde in der Folge nicht nur für Hamburg, sondern auch für Bremen und seine Tochterstädte maßgebend.

5. In allen seinen Überlieferungsformen erweist sich das hamburgische Schiffrecht als das führende Schiffrecht der deutschen Hanse.

3.

Hafnarfjörður

Ein Beitrag zur Geschichte des Islandhandels

Von

Sigurður Skúlason

Aus dem Isländischen

übersetzt und eingeleitet von Hildegard Bonde¹⁾

Die Hafenstadt Hafnarfjörður an der Westküste von Island spielt in der Geschichte des isländischen Handels eine bedeutsame Rolle. Dank ihrer günstigen Lage am Fjord war sie das Ziel zahlreicher Handeltreibender, und die Kaufleute der verschiedensten Nationen trafen hier zusammen, um ihre Waren abzusetzen und isländische Produkte zu erstehen. Daß es dabei nicht immer friedlich zuging, beweisen die mannigfachen Dokumente und Aufzeichnungen, die sich aus dieser Zeit erhalten haben und die von den Kämpfen und Streitigkeiten der einzelnen Völker in und um Hafnarfjörður beredtes Zeugnis ablegen. Engländer, Deutsche und Dänen wetteiferten untereinander, den Islandhandel in ihre Hand zu bekommen und sich die reichen Fischgründe im hohen Norden zunutze zu machen. Im 15. und 16. Jahrhundert war Hafnarfjörður einer der Haupthäfen der Hansekaufleute,

¹⁾ Die sprachlichen Eigentümlichkeiten des Originals sind in der Übersetzung nach Möglichkeit gewahrt worden. H. B.

insbesondere der Hamburger, und noch Anfang des 17. Jahrhunderts, als die dänische Monopolhandelsgesetzgebung dem hansischen Handel auf Island ein Ende bereitet hatte, wurde heimlich Handel getrieben.

Es dürfte eine ebenso reizvolle wie lohnende Aufgabe sein, die Fäden, die zwischen Island und anderen Ländern hin und her laufen, aufzuzeigen und eine Gesamtdarstellung der isländischen Handelsbeziehungen auf Grund sämtlicher gedruckten und ungedruckten Quellen zu geben. Vorarbeiten dazu sind mehrere vorhanden. So behandelt — abgesehen von einigen kürzeren und unzulänglichen Berichten, auf die näher einzugehen sich nicht verlohnt — Finn Magnusen¹⁾ den Islandhandel der Engländer im 15. Jahrhundert, indem er auf die vermeintliche Reise des Columbus nach Island im Jahre 1477 Bezug nimmt. Für den Islandhandel der deutschen Hanse ist das Werk von Ernst Baasch²⁾ maßgebend, der sich vorwiegend auf das im Hamburger Staatsarchiv befindliche Handschriftenmaterial stützt. Der dänische Monopolhandel auf Island hat eine ausführliche, auf dänischen und isländischen Quellen fußende Bearbeitung durch Jón J. Aðils³⁾ erfahren. Einen Abschnitt aus der Geschichte des Islandhandels gibt ferner Páll Eggert Ólason in Band 3 seiner breitangelegten und wertvollen Darstellung des Reformationszeitalters auf Island⁴⁾, während sich die Utrechter Dissertation von Marie Simon Thomas⁵⁾ mit der holländischen Islandfahrt beschäftigt.

Die nachfolgende Arbeit von Magister Sigurður Skúlason stellt den Hafen Hafnarfjörður in den Mittelpunkt und betrachtet alle Geschehnisse im Zusammenhang mit dem Werden und der Geschichte dieser Handelsstadt. Sie ist ein Aus-

¹⁾ Om de Engelskes Handel og Færd paa Island i det 15de Aarhundrede, in: Nordisk Tidsskrift for Oldkyndighed, Bd. 2, København 1833, S. 112ff.

²⁾ Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15.—17. Jahrhundert. Hamburg 1889.

³⁾ Einokunarverzlun Dana á Íslandi 1602—1787. Reykjavík 1919. In dänischer Übersetzung u. d. Tit.: Den danske Monopolhandel på Island 1602—1787. København 1926—27.

⁴⁾ Menn og menntir siðskiptaáldarinnar á Íslandi, Bd. 3, Reykjavík 1924, S. 65ff.

⁵⁾ Onze Ijslandsvaarders in de 17de en 18de eeuw. Amsterdam 1935.

schnitt aus der umfangreichen historischen Darstellung von Hafnarfjörður¹⁾, die Sigurður Skúlason anlässlich der 25. Wiederkehr des Tages, an dem Hafnarfjörður das Stadtrecht verliehen wurde, im Auftrag der Stadtverwaltung verfaßte, und enthält — nach Vornahme einiger Korrekturen und Kürzungen — den Abschnitt „Tímabil erlendrar samkeppni 874—1602“ (Zeitraum der ausländischen Konkurrenz 874—1602) des 3. Kapitels „Saga verzlunarstaðarins“ (Geschichte des Handelsplatzes), und zwar die Seiten 107—160 des Buches. Vom Standpunkt des Isländers aus geschrieben, der die Verhältnisse naturgemäß mit anderen Augen ansieht als der den Dingen fernerstehende Ausländer, spricht aus ihr der warmherzige Patriotismus eines Mannes, der die Geschicke seines Vaterlandes mit starker innerer Anteilnahme verfolgt, gleichzeitig aber den fremden Mächten Gerechtigkeit widerfahren läßt und seinem Thema objektiv gegenübersteht. Das Bild, das er entwirft, ist anschaulich und lebendig und dürfte als ein Beitrag zur Geschichte des Islandhandels sicherlich Anregung zu weiteren Forschungen auf diesem Gebiet geben.

In den ersten Jahrhunderten nach der Besiedlung Islands, bevor sich die Isländer unter die Oberherrschaft der norwegischen Könige begaben, lag der isländische Handel zum Teil in den Händen der Einwohner selbst, obwohl hier nie ein eigentlicher Handelsstand aufkam. Unsere Landnehmer hatten wohl eine Flotte, die dazu ausreichte, daß sie die nötigen Warentransporte ins Land selbst bewerkstelligen konnten; auch befriedigten sie und ihre nächsten Nachkommen ihre Bedürfnisse in anderen Ländern. Bis in die ersten Jahrhunderte des alten Freistaats blieb es aber dabei, daß einzelne bemittelte Isländer Handelsreisen ins Ausland machten, um sich Bauholz und anderes, was sie brauchten, zu holen.

Aber im Laufe der Zeit nahmen die Fahrten der Isländer ab. Dazu, daß sie Handelsreisen machen und gleichzeitig daheim Landwirtschaft betreiben konnten, wird es ihnen an Leuten gefehlt haben. Auch spielte hier ein anderes bedeutungsvolles Moment eine Rolle. Als die alten Schiffe aus Norwegen zu verfallen begannen, fehlte es auf Island an Holz zu neuen Schiffen. Es dauerte deshalb nicht lange, bis die

¹⁾ Saga Hafnarfjarðar. Reykjavík 1933.

Flotte der Isländer schwand. Sie durften zwar Holz im Walde des norwegischen Königs schlagen, aber das war so weithergeholt und schwierig, daß es für sie keinen Wert hatte, außer vielleicht teilweise zum Hausbau. Da standen sich die Norweger viel besser. Wenn der Wald hier ebenso hochstämmig gewesen wäre wie in Norwegen, so hätte sich aller Wahrscheinlichkeit nach die Flotte der Isländer — wenigstens zur Zeit des Freistaats — nicht sehr vermindert. Aber der Hauptgrund, daß Schiffahrt und Handel den Isländern selbst aus den Händen genommen wurden — es war nur zum Teil die Folge dessen, was ich eben berichtet habe — war der, daß bald andere Völker begannen, Handelsreisen hierher zu unternehmen und die Einwohner mit notwendigen Dingen zu versehen. Besonders muß ich da die Norweger anführen, außerdem die Bewohner der Orkney-Inseln, die Shetländer und andere. Diese Kaufleute konnten sich zumeist einer guten Aufnahme hier im Lande erfreuen, und ihre Geschäfte mit den Isländern wickelten sich gewöhnlich ordnungsgemäß ab. Unsere alten Sagas bezeugen hinreichend, daß nordische Kaufleute („Ostmänner“) oft Winteraufenthalt bei isländischen Bauern nahmen, wodurch häufig Freundschaftsbande geknüpft wurden. Nicht selten begaben sich auch isländische Bauernsöhne mit ausländischen Kaufleuten auf Auslandsreisen.

Obwohl die Auslandsreisen der Isländer andauerten, verlor unser Volk doch bald seinen Anteil an den Warentransporten ins Land. Die Norweger brauchten hier keine Gewalt anzuwenden in dem stummen Kampf darum, wer von beiden durch den Islandhandel reich werden sollte, isländische oder norwegische Kaufleute. Es genügte, wenn sie ruhig und vorsichtig vorgingen, und es war am vernünftigsten, wenn sie vollkommene Höflichkeit und Gefälligkeit zur Schau trugen. Der Sieg war ohnehin leicht gewonnen. Und selbstverständlich haben norwegische Geschäftsleute in der Stille dafür gekämpft oder sich wenigstens darüber gefreut, daß der Schiffsvorrat der Isländer abnahm. Sie sahen nämlich, daß es leicht war, das Geschick der Isländer in ihrer Hand zu halten, als diese ihre Schiffe verloren hatten. Eine schreckliche Lage in jener Zeit, wenn sich die Zufuhr und damit das Leben eines ganzen Volkes auf einer entlegenen Insel in den Händen der Geschäftsleute eines anderen Kleinvolkes be-

fand! Während die Isländer selbständig waren, war ein solcher Zustand an sich unerträglich. Als sie jedoch auch die Selbständigkeit verloren und sich in den Jahren 1262—64 unter die Oberherrschaft der norwegischen Könige begeben hatten, mußte sich das Verhältnis ändern. „Besiegte Männer müssen sich mit allem abfinden.“ Mit dem 4. Paragraphen des Alten Vertrages (Gamli sáttmáli), wie er genannt worden ist und den die meisten Isländer kennen, wurde den norwegischen Königen die Macht über den ganzen Islandhandel eingeräumt, unter Bedingungen, die sie, wie man wissen mußte, gegebenenfalls nicht erfüllen würden. Der Paragraph lautete kurz und nachdrücklich:

„Item, daß jährlich sechs Seeschiffe nach dem Lande fahren, falls nichts dazwischenkommt.“¹⁾ Damit war das Geschick des isländischen Handels bestimmt. Dieser eine gefährliche Satz, den isländische Politiker anscheinend als Garantie für eine ausreichende Handelsschiffahrt nach Island angesehen haben, gab den norwegischen Königen unbedingte Gewalt über alle Zufuhr hierher und gleichzeitig die Befugnis, sich ihrer moralischen Pflicht gegenüber einem Kleinvolk ohne Nahrungsmittel und in isolierter Lage zu entziehen, wenn gelegentlich Hindernisse eintraten. In diesem einen Satz verbirgt sich, um keinen stärkeren Ausdruck zu gebrauchen, ein großer Machtunterschied.²⁾

Kurzum, am Ende des alten Freistaats war es mit den Handelsangelegenheiten der Isländer so beschaffen, daß der ganze Warentransport in unser Land in eine ausländische Hand gekommen war, die bescheidene und harmlose Männer oft Vaterhand genannt haben, aber alle Isländer sollen wissen, daß es die Hand des Mannes war, der unseren Ge-

¹⁾ Diplomatarium islandicum I, Kaupmannahöfn 1857—76, Nr. 153. Vgl. Nr. 156.

²⁾ In dem Vertrag, der im Jahre 1262 geschlossen und später natürlich durch die jüngeren Verträge von 1263 und 1264 ersetzt wurde, ist das Schiffsstatut folgendermaßen formuliert: „In den nächsten zwei Sommern sollen 6 Schiffe von Norwegen nach Island fahren, aber von da ab, wie es dem König und den besten Bauern des Landes am geeignetsten für das Land dünkt“ (Dipl. isl. I, Nr. 152). Man sieht hier deutlich den Rückzug der Isländer in dieser Angelegenheit und ihre Nachgiebigkeit gegenüber der norwegischen Königsgewalt.

schichtsschreiber Snorri Sturluson aus politischen Interessen erschlagen ließ. Hier gab es damals keine Marktflecken, nur verstreute Handelsplätze, Anlege- und Landungsplätze, besonders in Buchten und Flußmündungen. Mit den Handelsgeschäften der Isländer, die bis dahin gänzlich unorganisiert gewesen waren, war es größtenteils für viele Jahrhunderte vorbei.

Es kam so, wie man erwarten konnte: die norwegischen Könige sicherten mit dem Schiffahrtsstatut in dem alten Verträge sich und ihren Untertanen zunächst den vermutlichen Vorteil aus dem Handel mit Island. Das wurde bald offenbar. In der sogenannten Gesetzesreform, die nach König Haakon Magnusson („Langbein“) benannt ist und vom Jahre 1302 stammt, wird verboten, daß ein ausländischer Mann (d. h. ein anderer als ein Norweger) sein Gut nordwärts von Bergen oder anderswohin bringe oder sende, um es in der Gegend zu verkaufen, oder daß er in Gemeinschaft mit anderen nach Island oder sonstigen Tributländern des Königs von Norwegen fahre. Die Ware der Männer, die dieses Verbot brächen, sollte nicht mehr und nicht weniger als dem König verfallen sein.¹⁾

Diese strenge Bestimmung wurde besonders als Fessel für die Gewalttätigkeit deutscher Kaufleute (Hanseaten) erlassen, die dabei ertappt wurden, wie sie ihre Hand nach dem Handelsverkehr im Reiche des Königs von Norwegen ausstreckten. Der König wollte um keinen Preis den isländischen Stockfischhandel zu ihren Gunsten gestatten und faßte deshalb den Entschluß, ihn auf Bergen zu beschränken, das um diese Zeit der Hauptstockfischspeicher Norwegens war, und nur die Bergener Kaufleute zu beauftragen, mit den norwegischen Tributländern Handel zu treiben. Allein, wie es oft zu gehen pflegt, so geschah es auch hier: es war nämlich nicht so leicht, die ausländischen Geschäftsleute aus Island zu entfernen. Das sieht man unter anderem daran, daß noch einmal eine sogenannte Gesetzesreform durchgeführt wurde, diesmal von dem norwegischen König Magnus Eriksson, im Jahre 1348, derzufolge es streng getadelt wurde, wenn Ausländer die Tributländer der norwegischen Könige und andere Orte, nach denen sie früher gewöhnlich nicht gefahren waren, aufsuchten. Es wurde da noch einmal verboten, daß andere als

¹⁾ Dipl. isl. II, Kaupmannahöfn 1893, Nr. 176.

norwegische Kaufleute mit Waren nordwärts von Bergen oder in die norwegischen Tributländer führen.¹⁾)

Danach begannen die norwegischen Könige, sich unmittelbar das Alleinrecht über den Handel mit ihren Tributländern vorzubehalten, und in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts wurde streng das Augenmerk darauf gerichtet, daß niemand mit Island oder Grönland Handel trieb, außer mit der Erlaubnis des Königs, nicht einmal die Isländer selbst.

Am Schluß des 14. Jahrhunderts war der Handel mit Island nach dem, was ich bisher dargelegt habe, auf Bergen beschränkt. Das war an und für sich eine Monopolisierung und hatte für die Isländer ungünstige Folgen. Die schlimmste Wendung trat jedoch ein, als die Kraft der Bergener Kaufleute so abzunehmen begann, daß sie die Bedürfnisse der Isländer hinsichtlich der Einfuhr notwendiger Waren nicht befriedigen konnten, sie aber nichtsdestoweniger an ihren Forderungen in bezug auf das Privileg für den Islandhandel festhielten.

Hier sind wir zu dem Punkte gekommen, den man im 4. Paragraphen des Alten Vertrages zu erwähnen vergessen hatte, aber der selbstverständlich unter den Vorbehalt „falls nichts dazwischenkommt“ eingeordnet wurde: Was sollten die Isländer oder richtiger die Norweger tun, wenn es mit den norwegischen Kaufleuten so bergab ging, daß sie nicht länger imstande waren, unser Volk hinreichend mit den notwendigen Waren zu versehen? Jetzt hatte es sich gezeigt, daß das uns verwandte Volk, dessen Handel in den Tagen König Olav Haraldssons („des Friedfertigen“) einen solchen Aufschwung genommen hatte, daß die Isländer im Warenverkehr nach ihrem eigenen Land nicht mehr mit ihm konkurrieren konnten und deshalb die Flinte ins Korn warfen, nicht länger in der Lage war, sich den Handel mit Island zunutze zu machen. Die Norweger waren nicht mehr imstande, mit größeren und reicheren Völkern, Engländern und Deutschen, in Wettbewerb zu treten. Das isländische Volk aber, abgelegen, ohne Schiffe und verlassen, mußte, als es in Not geriet, zusehen, was aus seinen unverkauften Produkten und den Fetzen des Alten Vertrages und der sogenannten Gesetzesreform wurde, deren Bestimmungen es in seiner Not oft vor tauben Ohren wiederholte. Und die

¹⁾ Dipl. isl. II, Nr. 522.

Hindernisse, die König Haakon Haakonsson klugerweise im 4. Paragraphen des Alten Vertrages erwähnte, haben wohl auch dazu beigetragen, daß die Kolonie auf Grönland allmählich vergessen wurde und der verwandte nordische Stamm dort in Einsamkeit und Elend ausstarb.

Das Leben der Isländer wurde dadurch gerettet, daß die Engländer zu Anfang des 15. Jahrhunderts häufig Handelsreisen hierher unternahmen. Damals war es so weit gekommen, daß die Handelsschiffahrt der Norweger nach Island zum größten Teil eine unsichere Zufälligkeit geworden war. Einige Jahre kamen genügend Handelsschiffe ins Land, aber andere Jahre nur eins oder zwei und mitunter gar keins. Wann die Briten zuerst mit den Isländern gehandelt haben, wird nicht genau berichtet. Jedoch steht fest, daß sie sehr früh begannen, hierzulande Fischfang zu treiben. Nur natürlich war es, daß das zu einem näheren Verkehr und besonders Handelsverkehr führte, als Mangel an ausländischen Waren im Lande herrschte, dagegen ein Angebot an isländischen Produkten. Die Not trieb die Isländer, sich so gut wie möglich zu helfen. Erstens dünkte es sie gewiß gut, daß die Engländer um diese Zeit Waren hierher brachten, und zweitens, daß die Engländer mit Handeln nicht lange auf sich warten ließen. Die Bergener Kaufleute indessen wollten am Handel mit Island möglichst lange festhalten und die Konkurrenz der Engländer verhindern. Es wird deshalb ihrem Wunsch entsprechen haben, daß der englische König, unter Einwirkung König Erichs VII. von Pommern, am 28. November 1415 seinen Untertanen verbot, zum Fischfang nach Island zu fahren oder in anderen Geschäften, die über die alte Gewohnheit hinausgingen.¹⁾

Aber die Engländer gingen ihre eigenen Wege. Es sind viele Quellen dafür vorhanden, daß sie in den nächsten Jahren das Land hier ziemlich oft aufsuchten. Sie sahen recht gut, daß es dem norwegischen (dänischen) König an Macht gebrach, sein Verbot und seine Drohungen auszuführen. Ihre Beliebtheit auf Island trug auch ihr Teil dazu bei, sie zur Fahrt hierher zu ermuntern. Durch alle diese Umstände gedeckt, unternahmen sie es sogar, den Statthaltern der Isländer, die im Auftrag einer ausländischen Macht versuchten, dem englischen Handel hier Fesseln anzulegen,

¹⁾ Dipl. isl. III, Kaupmannhöfn 1896, Nr. 644. Vgl. Nr. 643.

Trotz zu bieten. In diesem Kampf kam es so weit, daß im Jahre 1425 englische Kaufleute zwei Statthalter (Hannes Pálsson und Balthazar) auf den Westmännerinseln gefangennahmen und nach England brachten. In dem Bericht, der um die Zeit geschrieben sein wird, wo dieser Vorfall geschah, wird gesagt, daß wenige darüber getrauert hätten; es wäre auch den Isländern durch Hannes Pálsson und seine Diener beträchtliche Unbill geschehen.¹⁾ Im Jahre 1467 gingen die Engländer noch weiter, indem sie den Statthalter Björn Þorleifsson (Björn den Reichen) und sieben seiner Leute in Rif in Westisland erschlugen.²⁾

Um die Mitte des 15. Jahrhunderts war der Handel der Engländer für die Dänenkönige, die hier die Oberherrschaft hatten, ein so schwieriges Problem geworden, daß König Christian I. den Entschluß faßte, in Zukunft den englischen Kaufleuten nicht mehr zu verbieten, mit den Isländern zu handeln, sondern Zölle und Abgaben von ihnen zu fordern. Das war ein vernünftiger und ziemlich neuer Kompromißversuch. Als Beispiel dafür, wie freigebig der König in dieser Hinsicht war, mag angeführt werden, daß er im Jahre 1449, gleich nachdem er die Regierung übernommen hatte, einem englischen Kaufmann namens John Wollfe ein Privileg für den Handel auf Island mit zehn Schiffen für einen Zeitraum von zwei Jahren gewährte.³⁾ Aber es war nicht leicht, bei den Engländern Zölle und Abgaben einzutreiben, und dieser Kampf zeigt besonders, wie hoffnungslos es für den Dänenkönig war, die Engländer im 15. Jahrhundert vom Handel hierzulande ausschließen zu wollen. Doch entschloß sich König Christian im Jahre 1466, die Lizenzen, die er den Engländern für den Handel auf Island gegeben hatte, zu widerrufen⁴⁾; im vorhergehenden Jahre hatte er mit König Eduard IV. von England ein Abkommen getroffen, nach dem dieser bei Todesstrafe und Güterverlust (*sub poena amissionis vitae et bonorum*) dafür sorgen sollte, daß seine Untertanen nicht nach Island führen, außer mit Erlaubnis des norwegi-

¹⁾ *Annales islandici posteriorum sæculorum. Annálar 1400—1800. Gefnir út af hinu íslenzka Bókmentafélagi, Bd. 1, Reykjavík 1922—27, S. 24.*

²⁾ *Annales islandici Bd. 1, S. 66.*

³⁾ *Dipl. isl. V, Kaupmannahöfn og Reykjavík 1899—1902, Nr. 32.*

⁴⁾ *Dipl. isl. XI, Reykjavík 1915—25, Nr. 19.*

schen Königs (d. i. König Christians selbst).¹⁾ Im Kielwasser dieser Fesselpolitik folgten große Ereignisse, die Ermordung des Statthalters Björn Þorleifsson und ein ziemlich erheblicher Kampf zwischen Engländern und Dänen.

Die englischen Geschäftsleute, die im 15. Jahrhundert mit den Isländern Handel trieben, hatten nicht nur mit der norwegisch-dänischen Widerstandspolitik zu kämpfen. Aus schriftlichen Quellen geht hervor, daß kurz nach 1420 auch deutsche Kaufleute (Hanseaten) begonnen hatten, mit Waren hierher zu fahren²⁾, und für die Engländer ergaben sich bekanntlich aus der Konkurrenz mit ihnen viele Unannehmlichkeiten. Von den Deutschen wird der Handel hierzulande anfangs in kleinem Stil betrieben worden sein; in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts hat er jedoch einen ziemlich großen Umfang angenommen. Die Engländer konnten es nicht verhindern, daß deutsche Kaufleute, besonders Hamburger, zahlreiche Beziehungen auf Island anknüpften; auch bekamen sie bisweilen direkt vom König die Erlaubnis, hier Handel zu treiben.³⁾ Eine ganze Zeit ging es nun so, daß Engländer wie Deutsche hier Handel trieben, sowohl heimlich als auch offen, und im Jahre 1490, am 20. Januar, gab der Dänenkönig Hans nach Übereinkunft mit König Heinrich VII. von England den Engländern die Handels- und Fischereierlaubnis für Island unter der Bedingung, daß die Erlaubnis immer nach Ablauf von sieben Jahren erneuert würde.⁴⁾ Am 28. März desselben Jahres gewährte der König auch den Handelsplätzen in Holland, besonders Amsterdam, die Erlaubnis, in seinem Reich, darunter auf Island, zu allen Jahreszeiten zu handeln. In der Lizenz wird hervorgehoben, daß die Holländer hier ebenso wie die anderen deutschen Hansekaufleute (gelyck andern der Dudeschen hensez kopluden) handeln dürfen.⁵⁾ Das beweist, daß sie damals die Handelsberechtigung hier erhalten hatten. In dieser Erlaubnis ist das Zugeständnis des Dänenkönigs verborgen, daß es ihm nicht möglich war, den Handel der obengenannten Völker zu verhindern.

¹⁾ Dipl. isl. V, Nr. 400.

²⁾ Dipl. isl. XI, Nr. 77; IV, Kaupmannahöfn 1897, Nr. 380.

³⁾ Baasch a. a. O. S. 6—9.

⁴⁾ Dipl. isl. VIII, Reykjavík 1906—13, Nr. 72.

⁵⁾ Dipl. isl. VI, Reykjavík 1900—04, Nr. 605.

Im 15. Jahrhundert bestand eine sehr harte Konkurrenz zwischen englischen und deutschen Kaufleuten wegen des Handels mit Island, und es kam bisweilen zu Gefechten und Morden. In diesem Kampf waren die Deutschen im ganzen obenauf, und im Laufe des Jahrhunderts nahm der Handel der Engländer hier sehr ab; auch schadeten sie sich durch Ungerechtigkeit, die sie sowohl den Einwohnern als auch den Bevollmächtigten der Königsgewalt widerfahren ließen. Zugleich fehlte es den Engländern an Leuten und Ausrüstung im Vergleich zu den deutschen Kaufleuten, besonders den Hamburgern, die hier bis 1602, wo der Monopolhandel der Dänen gesetzlich eingeführt wurde, Handel trieben. Aber obwohl die englischen Kaufleute am meisten am Handel mit Island gehindert wurden, hatten die Deutschen im 16. Jahrhundert nicht allein den Vorteil, denn in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts begannen die Dänen, hier eifrig Handel zu treiben, vor allem nach 1564. Es wurde den Deutschen schwer, mit ihnen zu konkurrieren, da sie den Beistand des Dänenkönigs hatten und es ihnen nicht an Schutz von seiner Seite fehlte.

Man muß wohl voraussetzen, daß Hafnarfjörður in der zweiten Hälfte dieses Zeitraums als einer der besten und sichersten Handelshäfen hierzulande galt. Es sind ausreichende Quellen dafür vorhanden, daß das im 15. und 16. Jahrhundert der Fall war. Aber vor 1400, kann man sagen, findet sich keine schriftliche Nachricht über Hafnarfjörður. In altisländischen Geschichtswerken wird es nicht erwähnt, außer daß die Hauksbókhandschrift der Landnáma den Fjord in Verbindung mit Raben-Flóki nennt, und aus dem Bericht desselben Buches kann man schließen, daß er zum Landnahmegebiet des Asbjörn Özurarson gehört hat. Andererseits wird niemand, der sich klargemacht hat, von welcher Beschaffenheit unsere Sagas als Quellenschriften sind, es wagen, aus ihrem Schweigen zu entnehmen, daß Hafnarfjörður zur Zeit des Freistaats ein ganz unbekannter Hafen gewesen ist. In diesem Zusammenhang kann auf zwei Tatsachen hingewiesen werden, nämlich daß die Männer, die unsere Sagas verfaßten, es nicht als ihr Hauptziel betrachteten, die Handelsgeschichte Islands und damit die Geschichte der isländischen Handelsplätze zu schreiben, und daß keine isländische Saga sich in der Umgebung von

Hafnarfjörður abspielt. Die Saga, deren Schauplatz Hafnarfjörður am nächsten liegt, die Kjalnesingasaga, befaßt sich nicht mit dem Fjord und nennt ihn deshalb überhaupt nicht mit Namen.

Andererseits nimmt es wunder, daß Hafnarfjörður in so umfassenden Quellenschriften wie der Sturlungasaga, den ältesten Bischofsgeschichten und den isländischen Annalen bis gegen die Wende des 14. Jahrhunderts nirgends erwähnt sein soll. Daraus müßte man mit einiger Gewißheit schließen können, daß vor dem Beginn des 15. Jahrhunderts sehr wenig über Schifffahrt dorthin gesagt worden ist. Natürlich darf man sich nicht an den Gedanken klammern, daß die obenerwähnten Geschichtswerke durchaus von der Ankunft der Schiffe dort berichten müßten. Aber unsere Annalen hätten doch gewohnheitsgemäß die Schifffahrt nach Hafnarfjörður erwähnen müssen, wenn vor 1400 viel darüber gesagt worden wäre, und ebenso, wenn die Ankunft von Schiffen dort so beispiellos und einzigartig gewesen wäre, daß sie erwähnenswert schien. Das Schweigen aller unserer Geschichtsquellen genügt wenigstens für die Feststellung, daß es uns unmöglich ist zu schließen, daß Hafnarfjörður vor 1400 ein wirklicher Handelshafen gewesen ist. Das ist auch aus anderen Gründen wahrscheinlich. Die Umgegend des Fjords wird zu dieser Zeit sehr wenig bewohnt gewesen sein, und deshalb war es nur natürlich, daß die Schiffe mehr die Landungsplätze aufsuchten, die größere und menschenreichere Bezirke im Hintergrund hatten. Die Schifffahrt der Norweger hierher scheint im 14. Jahrhundert auch schwach und unsicher gewesen zu sein, denn man konnte nicht in jedem Hafen des Landes die Ankunft vieler Schiffe erwarten, da z. B. längst nicht sechs Schiffe im Jahr kamen, wie doch in dem Alten Vertrag vorausgesetzt war.

Man wird den Schluß ziehen können, daß skandinavische Kaufleute sich vor der Zeit, wo sie nicht mehr in der Lage waren, nach Island zu fahren, kaum genügend darüber unterrichtet haben, was für ein vorzüglicher Hafen Hafnarfjörður war. Erst im Jahre 1391 wird es im Zusammenhang mit Schifffahrten in den Annalen erwähnt; damals kam ein Schiff aus Norwegen dorthin.¹⁾ Drei Jahre später oder im

¹⁾ Islandske Annaler indtil 1578. Udg. for det norske historiske Kildeskriftfond ved Gustav Storm. Christiania 1888, S. 367.

Jahre 1394 wird auch erwähnt, daß Schiffe von Hafnarfjörður aus in See stachen, aber leider ist der Satz, der davon berichtet, unvollständig, so daß man nicht sehen kann, um wie viele Schiffe es sich gehandelt hat, noch auch, welchen Völkern das oder die Schiffe gehörten.¹⁾ Wahrscheinlich sind es norwegische Schiffe gewesen. Damit habe ich die spärlichen Nachrichten aufgezählt, die in den isländischen Quellenschriften über die Schifffahrt nach Hafnarfjörður vor der Wende des 14. Jahrhunderts enthalten sind.

Im Anfang des 15. Jahrhunderts, als die Engländer ihre Handelsfahrten hierher beginnen, neben dem Fischfang, den sie schon früher hier getrieben hatten, scheint ein ganz neuer Zeitraum in der Geschichte des Handelsplatzes Hafnarfjörður anzubrechen. Wenn man unseren Annalen Glauben schenken darf, so ist das im Jahre 1413 geschehen, ein Jahr später, als die Engländer hier zuerst erwähnt werden.²⁾ Man darf das indessen nicht so verstehen, daß die Engländer damit Hafnarfjörður zuerst entdeckt hätten. Das zeigen die Beispiele von der Schifffahrt dorthin in den Jahren 1391 und 1394. Verschiedenes weist auch darauf hin, daß, wie man erwarten kann, die Isländer selbst damals allgemein gewußt haben, welch ausgezeichnete Hafen Hafnarfjörður war. Aber den Wendepunkt in seiner Geschichte bildet das folgende Ereignis:

Im Frühjahr 1413 kam ein englisches Handelsschiff hierher. Sein Führer war ein Mann, den das Neue Jahrbuch (Nyi annáll) Richard nennt. Er hatte eine schriftliche Handelserlaubnis für das Reich des norwegischen Königs, die, wie er sagte, vom König selbst (d. i. Erich VII.) ausgestellt wäre; man kann aber mit gutem Grunde annehmen, daß das Schreiben gefälscht gewesen ist.

Nach dem Bericht des Neuen Jahrbuchs landete dieser Richard mit seinem Schiff am östlichen Horn (d. i. in Hornafjörður), verschaffte sich dort Pferde und ritt den ganzen Weg westwärts nach Skálholt. Über seinen Aufenthalt in Skálholt wird nichts gesagt, auch nicht über sein Anliegen an den Bischof, aber zweifellos hat es mit den Handelsaussichten hier in Verbindung gestanden, und man kann annehmen, daß der Kaufmann von einem angesehenen Mann zutreffende Kunde darüber hat haben wollen.

¹⁾ Islandske Annaler S. 424.

²⁾ Vgl. Islandske Annaler S. 290.

Von Skálholt fuhr Richard dann nach kurzem Aufenthalt ostwärts in die Eyjafjallagegend. Sein Schiff war dorthin gekommen, und er schiffte sich ein und fuhr den ganzen Weg nach Hafnarfjörður. Dieses sein Unternehmen ist beachtenswert, besonders da ihm nach dem Bericht der Hafen in Eyrarbakki angewiesen worden war, wo er indessen nicht landen wollte. Man kann das nicht anders erklären, als daß Richard der Landeplatz in Eyrarbakki an dem offenen Meer nicht gefallen hat. Seine Wahl von Hafnarfjörður weist darauf hin, daß dieser Hafen damals allbekannt war und daß ihm direkt geraten worden ist, dorthin zu fahren. Von einem Zufall bei der Wahl kann kaum die Rede sein.

Dem Bericht zufolge hatte dieser Richard bei seinem Handeln Erfolg, und viele machten „unten am Sund“ Geschäfte mit ihm. Zweifelsohne ist es ein Zeichen von Furcht vor den Norwegern und dem Alten Vertrage, wenn gesagt wird, daß viele kluge Männer wenig Notiz davon genommen haben. Der Statthalter Vigfús Ívarsson wagte nur, Richard den Treueid abzunehmen, des Inhalts, daß er dem Lande treu und ergeben sein wollte. Nicht viel später fuhr Richard nach einem kurzen Aufenthalt hier im Lande wieder fort.¹⁾

Verschiedenes deutet darauf hin, daß der Engländer Richard der erste englische Kaufmann war, der in Hafnarfjörður vor Anker ging, obgleich darüber offenbar nichts ausgesagt wird. Sehr verlockend ist es, aus diesem Vorfall verschiedene Schlüsse zu ziehen, die den Handel der Briten mit Island zu dieser Zeit im allgemeinen betreffen. Aus dem kurzen Bericht des Neuen Jahrbuchs über den Kaufmann Richard kann man herauslesen, daß er ein energischer Mann gewesen ist, kühn und ziemlich rücksichtslos, wenn es nötig war. Er zieht ein zweifelhaftes königliches Schreiben hervor, als er hierherkommt. Wäre der Brief wohlerworben gewesen, so hätte es mehr als mittelmäßiger Tüchtigkeit und Gewandtheit bedurft, um ihn zu bekommen. Ist er andererseits gefälscht gewesen, wie man sehr wahrscheinlich annehmen kann, wenn man an den obenerwähnten Standpunkt denkt, den die norwegischen Könige um diese Zeit in Handelsangelegenheiten vertraten, so erscheint die Fälschung des Briefes als eine ziemliche Unverschämtheit. Nun ist es

¹⁾ Annales islandici Bd. 1, S. 18.

sehr beachtenswert, daß im Jahr, bevor Richard nach Island kam (1412), das erste englische Schiff hier eintraf, das die isländischen Quellen erwähnen. Über sein Kommen berichtet das Neue Jahrbuch folgendermaßen:

„Es kam ein Schiff aus England östlich um Dyr(h)olmaey; man ruderte zu ihnen, und es waren Fischer aus England. In demselben Herbst trennten sich fünf Männer aus der Zahl der Engländer von ihren Gefährten und gingen im Osten bei Horn an Land und taten, als ob sie sich Essen kaufen wollten, und sagten, sie hätten viele Tage lang im Boot gehungert. Diese fünf englischen Männer waren den Winter über hier im Lande, denn das Boot war von ihnen fort, als sie zurückkamen, und alle, die darin waren; einer nahm Dienst in Pykkvabær in Ver, ein anderer in Kirkjubær, drei im Osten von Örafi. Aus Norwegen kam keine Nachricht nach Island.“¹⁾

Aus diesem kurzen und nachdrücklichen Bericht kann man den Argwohn des Annalenschreibers herauslesen, daß diese Reise der Engländer nicht allzu glaubwürdig gewesen ist. Darauf deuten die Ausdrücke hin: „taten, als ob sie sich Essen kaufen wollten . . .; sagten, sie hätten viele Tage lang im Boot gehungert“, nicht zu vergessen den letzten Satz, der erstaunlich gut erkennen läßt, daß die Engländer mit all ihrer Geheimniskrämerei hier vor den norwegischen Kaufleuten ganz sicher gewesen sind. Der Bericht des Jahrbuchs ist von der Meisterschaft in der Enthaltensamkeit geprägt, die eins der hauptsächlichsten Kunstmittel unserer Sagas ist. Aber es ist mehr als ein Anflug in dem Bericht, der darauf hinweist, daß es sich hier um eine britische Erkundungsfahrt betreffs der Handelsmöglichkeiten auf Island gehandelt hat, und daß diese fünf Engländer absichtlich hier zurückgelassen worden sind, um wahre Nachrichten darüber zu erhalten, wie es um den Handel der Isländer beschaffen sei. Ihre Genossen sind natürlich geradeswegs nach England gefahren, nachdem sie sie an Land gebracht hatten. Dann kommt im Jahr darauf der Kaufmann Richard und landet mit seinem Schiff genau an derselben Stelle, an der im Jahr zuvor die Engländer an Land gebracht worden waren (d. i. am östlichen Horn). Das ist kaum ein Zufall. Wenigstens scheint es,

¹⁾ Annales islandici Bd. 1, S. 18.

als ob Richard über den gefährlichen und hafearmen Südstrand von Island aufgeklärt worden ist. Dann reist er zu Lande nach Westen. Auf diesem Weg war es für ihn ein Leichtes, seine Landsleute zu treffen, die englischen Männer, die hier überwintert hatten, und von ihnen über die traurige und mangelhafte Schiffahrt der Norweger nach Island und die Gesinnung der Isländer gegenüber den englischen Geschäftsleuten unterrichtet zu werden. Es unterliegt auch keinem Zweifel, daß er die zurückgebliebenen Engländer bald getroffen hat, weil sie im Sommer alle mit ihm nach England fuhren. Wahrscheinlich sind sie in der Eyjafjallagegend auf sein Schiff gegangen oder sogar an der Ostküste bei Horn und haben ihn dann nach Hafnarfjörður geführt.

Hat es sich hier um eine Erkundungsfahrt von seiten der Briten gehandelt, so stimmt das gut überein mit ihrer damaligen Handelslage. Sie hatten früher sehr viel Handel mit Bergen getrieben, aber die Deutschen (Hansekaufleute) waren im Begriff, sie von dort zu vertreiben. Daher war es sehr natürlich, daß die Engländer auf neue Handelswege sannnen, und am nächsten lag es, daß sie sich nordwärts wandten, dorthin, wo die Norweger selbst gerade das Feld geräumt hatten.

Daraus entstand eine ausgedehnte englische Schiffahrt nach Island, besonders zum Fischfang, aber auch zum Handel. Das Neue Jahrbuch sagt, daß außer dem Kaufmann Richard im Jahre 1413 englische Fischer sowohl nach Nordisland als auch nach Papey gekommen seien und daß sie verschiedentlich geplündert hätten; im ganzen seien 30 Fischkutter oder mehr im Sommer von England hierher gefahren. Auch kamen damals fünf englische Schiffe, die alle ihren Weg nach den Westmännerinseln nahmen. Diese Schiffe kamen mit einer schriftlichen Botschaft vom König von England „an das Volk und an die allerbesten Männer im Lande, daß der Handel mit seinen Leuten erlaubt wäre, besonders auf dem Schiff, das ihm gehörte. Zuerst wurde von dem Bergener Handel gesprochen; die Engländer wollten sich da nicht einmischen; später kaufte jeder, soweit seine Mittel es gestatteten“.¹⁾

Gleichzeitig damit kam eine Verfügung König Erichs VII.,

¹⁾ Annales islandici Bd. 1, S. 19.

in der er jeden Handel mit ausländischen Männern verbot, mit denen nicht früher gehandelt worden war.¹⁾ Trotzdem dauerte die englische Schifffahrt nach Island fort. Hier ist kein Raum, um von dieser Schifffahrt zu berichten, außer von dem, was Hafnarfjörður anbelangt.

Im Sommer 1415 herrschte ein reger ausländischer Schiffsverkehr nach Hafnarfjörður. Damals fuhr das Schiff dorthin, das der Bischof von Skálholt Árni Ólafsson im Auslande hatte bauen lassen und auf dem er dann hierher ins Land gekommen war. Es wird auch gesagt, daß in diesem Sommer sechs Schiffe aus England in Hafnarfjörður gelegen haben. Das könnte darauf hindeuten, daß der Ort schon damals der Mittelpunkt der englischen Schifffahrt hier gewesen ist. Die Besatzung eines dieser englischen Schiffe raubte Stockfisch sowohl in Rosmhvalanes als auch auf den Westmännerinseln; das war kein alleinstehender Fall bei den Engländern, die um diese Zeit hierher kamen. Mit einem dieser Schiffe fuhr der ehemalige Statthalter Vigfús Ívarsson nach England.²⁾

Im Jahre 1427 kam Jón Jónsson, wie er genannt wurde, mit den Engländern nach Hafnarfjörður. Er war ein Engländer und zum Bischof über das Bistum Hólar geweiht worden. Er ritt zum Althing und zeigte dort sein Schreiben, wurde aber von den Nordländern kühl empfangen und fuhr in demselben Sommer zurück³⁾, zweifellos von Hafnarfjörður aus.

Es muß hier auch erwähnt werden, daß ein anderer ausländischer Bischof, Jón Gerreksson, der sowohl hier als auch im Auslande durch seine unerhörten Taten berüchtigt wurde, im Jahre 1430 um Johanni auf einem englischen Schiff hierher kam und zuerst in Hafnarfjörður an Land ging. Dieser Jón war seiner Herkunft nach Däne und früher Erzbischof zu Uppsala in Schweden gewesen. Er hatte das Amt bekommen, weil er den Beistand eines vornehmen Verwandten genoß, der unter anderem große politische Macht in Skandinavien besaß. Aber Jón Gerreksson verlor das Erzbischofsamt in Schweden wegen ungebührlichen Betragens; er scheint ein großer Schuft gewesen zu sein und war sozusagen

¹⁾ Annales islandici Bd. 1, S. 20.

²⁾ Annales islandici Bd. 1, S. 20—21.

³⁾ Annales islandici Bd. 1, S. 25.

auch nicht ganz bei Sinnen. Die Ursache dafür, daß Jón das Bischofsamt auf Island übertragen wurde, ist in seiner Freundschaft mit König Erich VII. zu suchen, war aber unter anderem eine politische Verlegenheitsmaßnahme, um Jón auf dem europäischen Festland loszuwerden. Gleichwohl wird durch die Amtsübertragung sichtbar, daß Jón Gerreks-son gut genug schien, um isländischer Bischof zu werden. Wie jedoch bekannt ist, duldeten die isländischen Großen den Übermut Bischof Jóns und seiner Leute nicht und töteten sie im Sommer 1433.¹⁾

Aus einer Klageschrift, die im September des Jahres 1473 in Utrecht vorgelegt wurde, geht hervor, daß damals die Konkurrenz um den Hafen von Hafnarfjörður zwischen den Engländern und den Hansekaufleuten (Oosterlingen) angefangen hat; gleichzeitig haben die Holländer ihre Schiff-fahrten nach Hafnarfjörður begonnen. Im Jahre 1471 kamen zwei Schiffe aus Holland dorthin und trafen da vier englische Schiffe und ein Hanseschiff, das die Engländer als Beute genommen hatten. Offenbar haben die Engländer nicht die Absicht gehabt, den Hansekaufleuten gutwillig den Handel hierzulande zu erlauben. Als aber die holländischen Schiffe in Hafnarfjörður einliefen, entwichen drei englische Schiffe unverzüglich, und nur ein Schiff aus Hull und das erbeutete Schiff blieben zurück. Die Holländer konnten die Ge-fangenen aus ihrer Haft befreien und nahmen sie mit sich nach Hause.²⁾

Danach währte ein heftiger Kampf um Hafnarfjörður zwischen englischen und deutschen Kaufleuten, und es kam bald so weit, daß die Hanseaten in den Händeln die Oberhand gewannen und die Engländer aus Hafnarfjörður vertrieben. Ein gutes Beispiel für diesen Zusammenstoß kommt in der Anklageschrift der englischen Kaufleute gegen die Hanseaten vor, datiert Antwerpen 10. Juni 1491. Dort wird unter anderem gesagt, daß fünf namhafte Kaufleute aus Hull auf zwei Schiffen (zwei auf dem einen und drei auf dem anderen) nach Island gefahren, bei Útskálar, zwanzig Meilen von Hafnarfjörður, gelandet und dort vor Anker gegangen sind.

¹⁾ Vgl. Tímarit Þjóðræknisfélags Íslendinga, Árg. IX, Winnipeg 1927, S. 73—93.

²⁾ Dipl. isl. XI, Nr. 22.

Vier von diesen Kaufleuten verließen nun ihre Schiffe und zeigten Didrik Pining, der damals hier Statthalter war, Dokumente betreffend Frieden und Vertrag zwischen dem König von England und dem König von Dänemark für sie und ihre Untertanen. Sicher ist hier der obenerwähnte Vertrag zwischen dem Dänenkönig Hans und König Heinrich VI. von England vom 20. Januar 1490 gemeint.

Nach der Anklageschrift vom 10. Juni 1491 hat Didrik Pining offenbar einsehen gelernt, daß diese englischen Kaufleute hierzulande in Frieden handeln sollten, und er berichtete den Hanseaten, die damals hier auf zwei Schiffen waren, dem einen in Bátsandar und dem anderen in Hafnarfjörður, von dem Inhalt der Schreiben. Diese deutschen Schiffe kamen beide aus Hamburg; der Kapitän des einen hieß Jacob Howmode, der des anderen Clas Sembrow. Auf dem Schiffe des ersteren befanden sich im ganzen 140 Kaufleute und Matrosen, auf dem des letzteren 80 Kaufleute und Matrosen. Die Deutschen hatten deshalb eine ziemlich große Streitmacht, und sie gebrauchten sie auch und gingen auf die englischen Kaufleute und ihre Schiffe los, griffen sie sowohl zur See als auch zu Lande an und stifteten viel Unfrieden. Dieser Handel endete so, daß die Engländer mit knapper Not mit dem Leben davonsamen. Sie sagten, sie hätten aus ihrem Hafen, der le Streme (d. i. Straumur) genannt wird, flüchten müssen. Die Hansekaufleute hätten sie hierzulande am Fischfang und an allem Handelsverkehr mit den Isländern gehindert und ihnen einen Schaden zugefügt, den sie auf 1016 Pfund Sterling schätzten.¹⁾

Diese Anklageschrift zeigt sehr gut, wie zudringlich die deutschen Kaufleute um diese Zeit hier geworden waren. Es ist augenscheinlich, daß es ihnen nicht genug gewesen ist, die Oberherrschaft über den allerbesten Handelshafen im Süden des Landes, Hafnarfjörður, zu erlangen, vielmehr haben sie auch alle englischen Kaufleute aus den Häfen an der Faxabucht und zweifellos aus allen wichtigen Häfen des Landes überhaupt vertreiben wollen. Vor allem scheinen die Kaufleute aus Hull zu dieser Zeit nach den Häfen an der Faxabucht gefahren zu sein, wofern man sichere Schlüsse

¹⁾ Dipl. isl. XI, Nr. 43.

über die Heimat der englischen Islandfahrer aus den oben genannten Anklageschriften ziehen kann.

Die Isländer haben manches von dem Zusammenstoß und Kampf, den die Engländer und Deutschen zu dieser Zeit um Hafnarfjörður ausfochten, erzählen können. Nach den Berichten nahmen im Jahre 1510 Handel und Fischfang der Engländer hier im Lande zu, und zwar dadurch, daß König Heinrich VIII. von England damals das gegen Fischfang und Handel seines Volkes mit Island gerichtete Verbot, welches sein Vater erlassen hatte, aufhob. Das hatte jedoch bald die Wirkung, daß englische Geschäftsleute eine Zeitlang alle ihre Kräfte hier im Lande sammelten, und in den nächsten Jahren kam eine große Menge Engländer nach Hafnarfjörður.¹⁾

Es stimmt gut mit diesem Emporstieg der Engländer und ihrem Kampf mit den Deutschen überein, wenn Jón Egilsson in seinen Bishopsannalen sagt, daß um 1518 der Kampf zwischen Engländern und Hamburgern in Hafnarfjörður getobt hat. Dieser Bericht Jóns stützt sich auf nahezu 90 Jahre alte Überlieferung; er ist in gewissen Punkten natürlich etwas übertrieben, aber sein Kern ist zweifellos wahr: Daß die Engländer mit ihrem Schiff bei den sogenannten Fornubúðir (Alte Buden), die offenbar ganz drinnen am Fjord standen, gelegen haben, obgleich das nicht ausdrücklich gesagt wird. Dann sind die deutschen Kaufleute in den Fjord hineingefahren und haben mit Hilfe einer ziemlich großen Schar deutscher Männer von Suðurnes (Halbinsel Reykjanes) die Engländer aus Hafnarfjörður vertrieben. Danach räumten die Engländer endgültig das Feld, während die Deutschen (Hamburger) dort festen Aufenthalt westlich von Óseyri, auf der Südseite des Fjords, nahmen. Deshalb scheint es verdächtig, wenn Jón Egilsson sagt, daß dort im ganzen 300 (d. i. 360) Engländer auf einem Schiff gewesen sind und daß genau 40 Deutsche tot dagelegen haben, als der Kampf endete.²⁾

¹⁾ Tímarit hins íslenska Bókmentafélags, Árg. 19, Reykjavík 1898, S. 110—111.

²⁾ Safn til sögu Íslands og íslenskra bókmenta að fornu og nýju. Gefið út af hinu íslenska Bókmentafélagi, Bd. 1, Kaupmannahöfn 1856, S. 45—46.

Dieses verdächtige 300-Männer-Schiff scheint in den mündlichen Überlieferungen, die nach der Wende des 16. Jahrhunderts, als Jón Egilsson seine Bischofsannalen schrieb, bei den Isländern fortlebten, erstaunlich festgehalten worden zu sein. Er nennt es dreimal in Verbindung mit den Engländern in Hafnarfjörður, und immer soll es drinnen bei den sogenannten Fornubúðir gelegen haben. Sein Bericht über den Kampf, der hier genannt worden ist, wird der Wahrheit am nächsten kommen; er war auch der jüngste von diesen Berichten. Die zwei älteren Berichte sind unglaubwürdiger. Der eine von ihnen erzählt, daß der Abt von Viðey, der nicht namhaft gemacht wird, der Zeit nach aber Steinmóður Bárðarson gewesen sein muß, beabsichtigt habe, diese 300 (= 360) Engländer, die in Hafnarfjörður lagen, zu verprügeln, weil sie ihm und mehreren Männern Stockfisch gestohlen hatten. Es stand freilich im Einklang mit dem Benehmen, das die Engländer um diese Zeit hier im Land an den Tag legten, daß sie die Isländer beraubten, und an sich kann dieses Moment standhalten. Aber es ist ganz undenkbar, daß der Abt von Viðey mit nur 30 Männern im Kampf den Sieg über 360 Engländer davongetragen haben soll. Jón Egilsson sagt, daß der Abt mit 60 Gefolgsleuten von Hause aufgebrochen sei, aber daß 30 davon ihn betrogen hätten.¹⁾ Diese Rede erinnert — um keine sagenhafteren Vorbilder zu nennen — an die Leute aus dem Borgarfjord, die im Jahre 1550 den Bischof Jón Arason in Sauðafell in Dalir verrieten.

Der dritte Bericht über die Engländer in Hafnarfjörður, den Jón Egilsson anführt, hängt zum Teil mit der Pest zusammen, die nach seinen Worten im Jahre 1494 hierher getragen wurde.²⁾ Jón sagt, einige Leute hätten erzählt, daß diese Pest in der Gestalt eines Vogels aus den blauen Anzügen der Mannschaft des großen 300-Männer-Schiffes gekommen sei, das damals mit voller Besatzung bei den Fornubúðir in Hafnarfjörður lag. Doch fügt er hinzu, daß einige der Ansicht sind, daß das auf den Westmännerinseln geschehen sei.³⁾

¹⁾ Safn Bd. 1, S. 40.

²⁾ Nach den Gottskálks- und Skaðsárannalen soll diese Pest im Jahre 1495 hierhergekommen sein.

³⁾ Safn Bd. 1, S. 43.

Von diesen drei Berichten in den Bischofsannalen ist der erstgenannte der bei weitem authentischste; der letztere scheint eine bloße Volkssage zu sein. Er ist hier nur deshalb erwähnt worden, weil in allen drei Berichten dasselbe große englische Schiff genannt wird. Diese Berichte (z. B. der Stockfischraub und ebenso die Krankheitsübertragung) scheinen von einer beträchtlichen Abneigung gegen die Engländer geprägt zu sein und von dem Wissen davon, daß die Deutschen sie in Hafnarfjörður völlig besiegt und sie endgültig von dort fortgejagt haben. Der Bericht über den Abt von Viðey könnte auf der bekannten Tatsache von den besiegten und vertriebenen englischen Hafnarfjörðurkaufleuten fußen. Den Schwerpunkt in allen drei Berichten bildet indessen das große englische Handelsschiff, das ein Sinnbild für die ausgedehnte englische Schifffahrt nach Hafnarfjörður sein könnte, die fast ein ganzes Jahrhundert lang in voller Blüte gestanden hatte, aber knapp hundert Jahre, bevor Jón Egilsson die Berichte niederschrieb, wie sie in der mündlichen Überlieferung vorlagen, zugrunde gegangen war.

Nachdem die Engländer aus Hafnarfjörður vertrieben worden waren, brachten es die Hamburger Kaufleute in ihre Gewalt und fuhren ununterbrochen dorthin, bis die Dänenkönige eingriffen und den Hafen anderen verliehen. Alles weist darauf hin, daß sich die Deutschen in Hafnarfjörður viel besser eingerichtet haben als die Engländer, und ihre Handelsmethode scheint sowohl friedlicher als auch geordneter als die der Engländer gewesen zu sein.

Das erste Schiff aus Hamburg ist, wie berichtet wird, im Jahre 1475 nach Island gekommen.¹⁾ Aber nicht vor Ende des 15. Jahrhunderts werden die isländischen Häfen, in denen die Deutschen handelten, in deutschen Quellen namhaft gemacht. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts begann man, sorgfältig darauf zu achten, daß Pässe und Handelserlaubnis nur für bestimmte Häfen hierzulande vergeben wurden; daraus kann man ersehen, wie die Häfen unter die deutschen Islandfahrer verteilt waren.

In seiner Schrift über die Islandfahrten der Deutschen

¹⁾ H. Bonde, Hamburg und Island. Festgabe der Hamburger Staats- und Universitätsbibliothek zur Jahrtausendfeier des isländischen Allthings. Hamburg 1930, S. 27—28.

sagt Dr. Ernst Baasch (S. 106—107), daß die Deutschen im 16. Jahrhundert in 23 isländischen Häfen gehandelt hätten; davon nennt er 14 an der Westküste des Landes (darunter Hafnarfjörður), 5 an der Südküste (darunter wird Papós gerechnet) und 4 im Norden des Landes (darunter wird Vopnafjörður gerechnet).

Diese Gesamtzahl ist nicht richtig. Es waren viel mehr Häfen. Mit Sicherheit kann man 38 Häfen namhaft machen, nach denen die Deutschen fuhren; im folgenden führe ich sie in alphabetischer Reihenfolge auf:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Akranes | 20. Höfðadalseyri (im Tálknafjord) |
| 2. Álftafjörður (am Ísafjarðardjúp) | 21. Isafjörður |
| 3. Bátsandar | 22. Keflavík |
| 4. Bíldudalur | 23. Kolbeinsstaður (Kaldárós) |
| 5. Búðir | 24. Kumbaravogur |
| 6. Djúpavogur (Berufjörður, Papey) | 25. Langanes (Þórshöfn) |
| 7. Dýrafjörður | 26. Nesvogur |
| 8. Eyjafjörður | 27. Rif |
| 9. Eyrarbakki | 28. Saltvík (am Skjálfandi) |
| 10. Flatey | 29. Seilan (bei Bessastaðir) |
| 11. Grindavík | 30. Spákonufell (Höfðakaupstaður) |
| 12. Grundarfjörður | 31. Stapi |
| 13. Hafnarfjörður | 32. Straumur |
| 14. Hofsós | 33. Stykkishólmur |
| 15. Hornafjörður | 34. Vatneyri (Patreksfjörður) |
| 16. Hólmurinn (d. i. Reykjavík) | 35. Vatnsleysa |
| 17. Hrutafjörður | 36. Vestmannaeyjar |
| 18. Húsavík | 37. Vopnafjörður |
| 19. Hvalfjörður | 38. Þorlákshöfn. |

Man muß beachten, daß nach der Definition der Deutschen keiner dieser Häfen als im Ostlande liegend erwähnt wurde, nicht einmal Vopnafjörður. Ihre Schifffahrt nach der Ostküste scheint auch am geringsten gewesen zu sein. Doch ist bemerkenswert, daß sie zu den Südländhäfen das sogenannte „Ostfjord“ (Oistfjord)¹⁾ rechnen, was auf Handel in den Ostfjorden hinweist.²⁾

¹⁾ Vgl. „Oistfordeß Sueßell“ (d. i. Ostfjordsyssel), die in einem Brief des Bürgermeisters und Rates von Bremen, datiert 7. April 1579, Handelshafen genannt wird. (Vgl. Akte Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 3 im Staatsarchiv zu Hamburg.) Die Bremer Kaufleute

Es besteht kein Zweifel darüber, daß Hafnarfjörður im 15. und 16. Jahrhundert der Haupthafen der Hamburger Kaufleute auf Island gewesen ist. Im Jahre 1486 soll es zuerst als ihr Handelsplatz erwähnt worden sein; damals kam ein Kaufmann namens Lukke Sten auf seiner Kogge hierher.¹⁾ Man wird nicht zu weit gehen, wenn man behauptet, daß in den Handelsdokumenten der Hamburger Kaufleute aus dieser Zeit kein isländischer Hafen so oft erwähnt wird wie Hafnarfjörður.

Zweifellos haben die Hamburger in Hafnarfjörður eine Art Speicher gebaut, auf der Südseite des Fjords, und sicher haben sie dort auch Zelte aufgeschlagen, die sie während der Dauer der Handelszeit gebraucht haben.

Deutsche Gebäude in Hafnarfjörður findet man in verschiedenen Quellen. So kann man sehen, daß um 1534 die Hamburger ein ganzes Holzhaus nach Hafnarfjörður brachten²⁾, und im Jahre 1586 wird ein dort befindliches Haus der Deutschen im Zusammenhang damit erwähnt, daß ein junger Isländer in den beiden vergangenen Wintern dort eingebrochen und Waren gestohlen hatte.³⁾ Daraus geht hervor, daß die Kaufleute während des Winters dort unverkaufte ausländische Warenvorräte aufbewahrt haben, statt sie in der zweiten Sommerhälfte nach Beendigung der Handelszeit mit nach Hause zu nehmen. Man kann vielleicht annehmen, daß die Hamburger dort auch unverkaufte Waren aus anderen isländischen Häfen aufbewahrt haben. Wenigstens deutet es auf eine größere Niederlassung in Hafnarfjörður hin, als sie nach der Meinung von Dr. Baasch gehabt haben, der glaubt, daß die Kaufleute dieses Haus kaum benutzten, außer zur Handelszeit.⁴⁾ Das steht jedoch — wie ich später darlegen werde — vollständig im Widerspruch zu den Handelsmethoden, die die Hamburger hier anwandten.

trieben im 16. Jahrhundert etwas Handel in den Häfen der Ostfjorde, und es herrschte ein Wettstreit zwischen ihnen und den Hamburgern hinsichtlich des Handels dort im Osten. (Vgl. u. a. Páll Eggert Ólason a. a. O. Bd. 3, S. 117—118.)

²⁾ Vgl. u. a. HGbl. Bd. 13, 1907, S. 259—264.

¹⁾ Baasch a. a. O. S. 108, Anm. 1.

²⁾ Ders. S. 108—109.

³⁾ Alþingisbækur Íslands II, Reykjavík 1915—16, S. 66.

⁴⁾ A. a. O. S. 108—109.

Nichts zeigt besser die starken Bande, die die Hamburger an Hafnarfjörður knüpften, als die Tatsache, daß sie sich dort eine Kirche bauten. Obwohl die Hansekaufleute in verschiedenen ausländischen Städten, wo ihr Handel auf fester Grundlage stand und sie einen Wohnsitz für lange Zeit hatten, Gotteshäuser für sich zu errichten pflegten, war gerade dieser Kirchenbau ein ziemliches Wagnis, da es doch so ungewiß war, wie lange sie in Hafnarfjörður handeln durften. Aber dieses Unternehmen weist unter anderem darauf hin, daß die Hamburger entschlossen gewesen sind, lange in Hafnarfjörður zu bleiben, und nichts zeigt besser als der Kirchenbau, wie lieb dieser Handelsplatz ihnen in jeder Hinsicht war. Sie sahen natürlich in erster Linie, wie günstig der Fjord für den Handel lag und wie sicher der Hafen dort war. Doch ist es nicht unwahrscheinlich, daß die Behaglichkeit und die günstigen Witterungsverhältnisse, die in Hafnarfjörður herrschen, die ausländischen Kaufleute beeinflußt haben, wenn auch die Hoffnung auf einen vorteilhaften Handel mit den Isländern ihnen natürlich am meisten am Herzen lag. Der Kirchenbau in Hafnarfjörður weist indessen den Gedanken an nur weltliche Interessen unleugbar zurück.

Die deutsche Kirche in Hafnarfjörður wird in den vorhandenen Quellen zuerst im Jahre 1537 genannt¹⁾, und zwar werden da die Abgaben an sie erwähnt, die meist in Fischen bezahlt wurden. Dieser Fisch hieß Kirchenfisch (karcken fysck). Wahrscheinlich ist die Kirche im Jahre 1537 neu gebaut worden. Zweifellos haben die Hamburger ihren Bau allein bezahlt, da Hafnarfjörður damals der Mittelpunkt ihres Handels hier war. Doch ist es nicht unwahrscheinlich, daß auch andere Hansekaufleute dort dem Gottesdienst beigewohnt haben, wenn sich gerade Gelegenheit bot. Für alle Bedürfnisse der Kirche sorgte indessen, soweit man feststellen kann, die Islandfahrerbrüderschaft in Hamburg.²⁾

In dieser Kirche hielten natürlich deutsche Pfarrer Gottesdienst, die im Frühling mit den Kaufleuten nach Hafnarfjörður kamen und während der Handelszeit dort blieben.

¹⁾ Vgl. Archiv des Seefahrer-Armenhauses (im Hamburger Staatsarchiv) Nr. 5, S. 99.

²⁾ Baasch a. a. O. S. 109—110.

Drei deutsche Geistliche werden unmittelbar im Zusammenhang mit der Kirche in Hafnarfjörður erwähnt: Jochym im Jahre 1538, Hynryck Konge im Jahre 1542 und Johannes Bramstede im Jahre 1552. Diese Geistlichen werden verschiedentlich als „koplan“ oder „predekant“ bezeichnet; 1546 erscheint auch ein „pastor“.¹⁾

Es scheint Sitte gewesen zu sein, wenigstens mit der Zeit, daß deutsche Seeleute an die Kirche in Hafnarfjörður Abgaben in Fischen entrichteten. Aus dem Archiv des Seefahrer-Armenhauses (Nr. 20), das im Hamburger Staatsarchiv aufbewahrt wird, kann man ersehen, daß in den Jahren 1585—89 im ganzen 790 Fische an die Kirche gegeben wurden, oder, wie es hier heißt: dreimal gaben 12 Männer 10 Fische, zweimal gaben 11 Männer 10 Fische, und zweimal gaben 10 Männer 10 Fische und ein Mann 5 Fische.

Aus derselben Quelle kann man ersehen, daß in den Jahren 1590—1603 im ganzen 186 Männer Fischabgaben an die Kirche entrichteten. Jeder von ihnen gab 10 Fische, oder insgesamt wurden 1860 Fische gegeben. In diesen Abgabeverzeichnissen werden gewöhnlich 10 Männer zusammen genannt, und es scheint eine feste Regel gewesen zu sein, daß jeder von ihnen 10 Fische an die Kirche abgab.²⁾ Das deutet darauf hin, daß es sich hier um eine pflichtmäßige Abgabe gehandelt hat, nicht um einen freiwilligen Beitrag. An einer Stelle wird in der Überschrift direkt von Kirchenfisch (karken visch) gesprochen. Sonst ist die Überschrift in den Fischabgabeverzeichnissen gewöhnlich folgende:

Abgegeben zum Unterhalt der Kirche (tho vnderholdinge der karcken gegeuenn) oder nur: Der Kirche gegeben (tho der karcken gegeuen).

Aus dem eben Erwähnten kann man sehen, daß in den Jahren 1585—1603 im ganzen 2650 Fische an die deutsche

¹⁾ Baasch S. 110. Vgl. Archiv des Seefahrer-Armenhauses Nr. 5, S. 381, 415, 481 und 447.

²⁾ Die einzige Ausnahme von dieser Grundregel, die ich gefunden habe, ist die, daß derselbe Mann, Hinrick Klingenbarck, der Kirche im Jahre 1588 nur 5 Fische gibt und im Jahre 1589 noch einmal. Über die Gründe dafür wird nichts gesagt, aber man kann vermuten, daß dieser Mann aus irgendwelchen Ursachen nur den halben Anteil am Fang gehabt hat.

Kirche in Hafnarfjörður abgegeben worden sind. Im Jahre 1603 hören die Abgaben auf, wie zu erwarten ist, weil damals der Handel der Deutschen mit Island und damit ihr Aufenthalt in Hafnarfjörður zu Ende war.

Kein Mensch weiß jetzt mehr mit Gewißheit, wo diese deutsche Kirche gestanden hat; sicherlich war es südlich vom Fjord, wahrscheinlich in der Nähe des heutigen Óseyri. Über die Größe der Kirche weiß man nichts und fast ebenso wenig über ihr Aussehen. Sie unterstand nicht dem Bischofsstuhl in Skálholt, und deshalb kann man nicht erwarten, daß ein Plan oder anderes, was sie betrifft, in unserem Landesarchiv aufbewahrt wird. Aus einer deutschen Quelle kann man entnehmen, daß die Kirche ein Kupferdach gehabt hat¹⁾, was darauf schließen läßt, daß sie sorgfältig gebaut war.

Das Ende der deutschen Kirche in Hafnarfjörður ist nicht genau bekannt. Wahrscheinlich ist sie im Jahre 1608 abgerissen worden. In einem Brief vom 24. April dieses Jahres ordnete der Dänenkönig Christian IV. an, daß alle Gebäude, die die Deutschen hier besaßen und die auf dem Grundeigentum des Königs oder der Kirche standen, unverzüglich abgerissen werden sollten.²⁾ Natürlich sind damals die meisten Bauten, die aus der Zeit der deutschen Kaufleute übrig waren, bis auf den Grund niedergerissen worden, unter anderem ihre Kirche in Hafnarfjörður.

Im Sommer 1419 kam ein Schiff nach Hafnarfjörður. Das war sechs Jahre, nachdem der Kaufmann Richard aus England dorthin gekommen war. Auf diesem Schiff befanden sich zwei Kaufleute, und zwar in Handels- und Fischereiangelegenheiten. Sie scheinen sich direkt an den Statthalter Arnfinnur Þorsteinsson gewandt zu haben, um die Erlaubnis zum Handeln und Fischen hierzulande zu bekommen, und sie hatten dabei guten Erfolg. In einem Brief, datiert Hafnarfjörður 13. Juli 1419, gab der Statthalter diesen Kaufleuten die Handelserlaubnis auf den Westmännerinseln und gleichfalls für ganz Island nach ihrem Belieben und dazu

¹⁾ Archiv des Seefahrer-Armenhauses Nr. 5, S. 421.

²⁾ Magnus Ketilsson, Kongelige allernaadigste Forordninger og aabne Breve som til Island ere udgivne af de høstpriselige Konger af den Oldenborgiske Stamme, Deel 2, Rappsøe 1778, S. 244.

für ein Jahr die Erlaubnis zum Fischen für ihre Schiffe mit so vielen Leuten, wie sie brauchten.¹⁾

Finnur Magnússon in seiner Abhandlung über den Handel der Engländer mit Island²⁾ glaubt, daß diese Kaufleute Engländer gewesen sind. Aber in dem Schreiben des Statthalters Arnfinnur sind weder ihre Namen genannt noch wird gesagt, woher sie stammen. Nun ist es gewiß verlockend anzunehmen, daß es sich hier um Engländer gehandelt hat, da um diese Zeit eine rege englische Schifffahrt hierher begonnen hatte. Wie Dr. Jón Þorkelsson jedoch hervorgehoben hat³⁾, weist es auf deutschen Ursprung hin, daß der Statthalter die Kaufleute „kauplyd“ (vgl. koplude, Kaufleute) nennt. Diese Tatsache bildet natürlich durchaus keinen vollgültigen Beweis dafür, daß es sich hier um deutsche Kaufleute gehandelt hat, deutet aber doch darauf hin. Wie oben erwähnt wurde, kann man schriftlichen Quellen entnehmen, daß die Deutschen kurz nach 1420 mit ihren Fahrten hierher begonnen hatten, so daß man wohl behaupten kann, daß hier deutsche Kaufleute in Frage kamen. Wenn das der Fall gewesen ist, so würde man daraus ersehen, daß die Schifffahrt nach Hafnarfjörður in diesen Jahren noch vielseitiger gewesen ist, als man bisher angenommen hat, und gleichzeitig wäre es das älteste bekannte Beispiel für die deutsche Schifffahrt nach diesem Hafen. Aber mag das Schiff ein deutsches gewesen sein oder nicht, sein Kommen und die damit verbundenen Vorfälle waren doch ein Ereignis in der Handelsgeschichte von Hafnarfjörður. Das Kommen des Schiffes ist auch eine Stütze zur Stärkung der Ansicht, daß das Jahrhundert der ausländischen Handelskonkurrenz um diese Zeit in Hafnarfjörður und gleichfalls auf ganz Island angebrochen war.

Nachdem die Schifffahrt der Hamburger nach Island feste Formen angenommen hatte, wurde sie in dem Zeitraum von der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts bis 1602 gewöhnlich so gehandhabt, daß die Handelsschiffe im März oder April von Hamburg abfahren. Man hat ein Beispiel dafür, daß ein Hamburger Schiff am 11. März nach Island gefahren ist.

¹⁾ Dipl. isl. IV, Nr. 331.

²⁾ Vgl. S. 171, Anm. 1.

³⁾ Dipl. isl. IV, S. 269, Anm. 3.

Vor dem 1. Mai durfte man hier nicht handeln, so daß es zwecklos war, lange vor dieser Zeit in Handelsangelegenheiten hierher zu kommen. Andererseits kann man aus den Handelsdokumenten sehen, daß deutsche Handelsschiffe bis in den Juli und August hinein nach Island gefahren sind.

Auf dem Wege nach Island berührten die Schiffe nicht selten englische Häfen. Nach Beendigung der Handelszeit auf Island fuhren die Hamburger Schiffe heimwärts, gewöhnlich im Juli und August. Ein ganz vereinzeltes Vorkommnis ist es, daß ein Hamburger Schiff Ende Juni von seiner Islandfahrt nach Hause zurückkehrte. Die Heimreise der Schiffe zog sich sehr oft bis zum Oktober und November hin. Daß dasselbe Schiff in einem Jahr zwei Fahrten nach Island gemacht hätte, kommt nicht vor.

Auf den Schiffen der Islandfahrerbrüderschaft in Hamburg befanden sich verschiedene Berufsklassen: Kaufleute (koplude), bewaffnete Knechte (zum Schutz, wenn Unfrieden entstand), Schiffsherren (schipper) und Matrosen (bosmanns). Dazu kamen bisweilen Ärzte oder Bartscherer (bartscher geselle). Sehr verschieden war die Zahl der Männer auf jedem Schiff; es dürfte schwierig sein — und soll hier auch nicht versucht werden —, einen Durchschnitt anzugeben.

Der Handel der Deutschen mit den Isländern während dieses Zeitraums war größtenteils Tauschhandel. Von deutschen Waren waren folgende die wichtigsten: Korn, Mehl, Malz, Bier, Met, Zucker, Erbsen, Honig, Zwieback, Butter¹⁾, Leinwand, Laken, Holz, Eisenwaren, Teer und Pech.²⁾

Die Isländer gaben dafür hauptsächlich die nachstehenden Erzeugnisse: Fisch, Schwefel, Falken (lebendige), Eiderdaunen, Wolle, Schaffelle, Fries, Strümpfe, Handschuhe, Hosen, Schaffleisch, Ochsenfleisch, Ochsenhäute, Fuchsbälge, Talg, Butter und Tran.³⁾

Die deutschen Hafnarfjörðurkaufleute hatten mit verschiedenen Schwierigkeiten zu kämpfen, obwohl man sagen kann, daß ihr Handel im 16. Jahrhundert ziemlich auf der Höhe war. Es liegt klar auf der Hand, daß die Seereise von

¹⁾ Ist zunächst Import-, später Exportartikel.

²⁾ Baasch a. a. O. S. 90—94.

³⁾ Ders. S. 71—88.

Hamburg nach Hafnarfjörður in jener Zeit ebenso schwierig wie gefährlich war, auch wenn sie in der günstigen Jahreszeit gemacht wurde. Die Schwierigkeiten, um die es sich hier handelt, waren anderer Natur: Streitigkeiten und Kampf mit gefährlichen Handelsrivalen und mit der dänischen Behörde.

Den Wettbewerb der Engländer und Deutschen um den hiesigen Handel habe ich oben berührt und gleichzeitig erwähnt, daß die letzteren die ersteren zu Anfang des 16. Jahrhunderts aus Hafnarfjörður verjagten. Auf diese Art aus der Faxabucht vertrieben, nahmen die Engländer festen Aufenthalt in Grindavík. Aber die Konkurrenz und die Abneigung zwischen diesen mächtigen Rivalen dauerten natürlich an. So werden im Staatsarchiv zu Hamburg Schriftstücke aufbewahrt, die Klagen der Hamburger gegen die Engländer enthalten, unter anderem eine Beschwerde der Kaufleute zu Hafnarfjörður wegen Gewalttätigkeit der Kaufleute zu Grindavík, und man kann daraus ersehen, daß beständig Kämpfe und Blutvergießen im Zusammenhang mit dem Zusammenstoß der deutschen und englischen Kaufleute hierzulande stattgefunden haben.¹⁾

Außer den fortwährenden Zwistigkeiten im Verkehr mit den Engländern hatten die Hansekaufleute hier bisweilen Streitigkeiten untereinander. So schrieben Bürgermeister und Rat zu Lübeck am 6. Februar 1539 dem Bürgermeister und Rat zu Hamburg und beklagten sich darüber, daß Hermann Vurborn, Schiffer in Lübeck, auf Island Unannehmlichkeiten durch die Hamburger ausgesetzt gewesen war, und baten den Rat, dafür zu sorgen, daß solches nicht wieder vorkäme, so daß man den Nachbarn in guter Freundschaft und brüderlicher Einigkeit verbunden sein könne. Gleichzeitig erwähnten die Brieffschreiber, daß die Schifffahrt nach Island für alle frei wäre.²⁾

Noch ein zweites deutsches Beschwerdeschreiben hat sich erhalten, doch leider ohne Zeitbestimmung und Ortsangabe. Vermutlich gab es die Veranlassung zur Abfassung des erst-

¹⁾ Hamburger Staatsarchiv: Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 1a, Bl. 104.

²⁾ Hamburger Staatsarchiv: Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 2, Bl. 22.

genannten, müßte also vor 1539 niedergeschrieben sein. In diesem Dokument beschwert sich Hermann Vurborn, Schiffer in Lübeck, bei Bürgermeister und Rat dieser Stadt über die vielfachen Übergriffe der Hamburger gegenüber den Lübeckern auf Island. Unter anderem sagt Vurborn, daß die erstgenannten die letzteren daran gehindert haben, an Land zu gehen und in Hafnarfjörður zu handeln, obgleich die Lübecker vom König schriftlich die Erlaubnis hatten, die sie dazu berechnigte.¹⁾ Dieses Schriftstück zeigt den ziemlich großen Wettbewerb um den Hafen von Hafnarfjörður und die Absicht der Hamburger, um jeden Preis dort die Alleinherrscher zu sein.

Ferner hat man Beispiele dafür, daß die Hamburger Kaufleute, die auf Island Handel trieben, untereinander Streit hatten. So waren kurz nach 1600 in Hamburg große Verhandlungen wegen Uneinigkeiten zwischen den Kaufleuten von Hafnarfjörður und denen von Keflavík. Dieser Zwist entstand so, daß die Kaufleute von Hafnarfjörður die von Keflavík vor Bürgermeister und Rat zu Hamburg anklagten und des Wortbruchs und Betruges hinsichtlich der Warentransporte usw. beschuldigten.²⁾

Außerdem konnte es natürlich geschehen, daß die deutschen Kaufleute in Hafnarfjörður (Hamburger) sich gegenseitig befehdeten; ein Beispiel eines solchen Streites soll hier angeführt werden, sowohl deshalb, weil er seinen Ursprung anscheinend in Hafnarfjörður gehabt hat, als auch, weil dabei alte Gewohnheiten zutage treten. Im Jahre 1599 fuhren zwei Hamburger Kaufleute, Hans Hambrock und Hinrik Ratke, nach Island. Auf einem Schiff, das einem Mann namens Hans Holdtgreven gehörte, brachten sie ihre Waren dorthin. Die beiden Gefährten gingen am 4. Juni in Hafnarfjörður an Land. Die Löschung des Schiffes zog sich infolge Unwetters etwas hin. Nun scheint es eine feste Regel gewesen zu sein, daß die deutschen Kaufleute den Schiffsraum in richtiger Reihenfolge vom Hinter- zum Vordersteven löschten. Von dieser Gewohnheit wurde hier

¹⁾ Hamburger Staatsarchiv: Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 4, Bl. 108—111.

²⁾ Hamburger Staatsarchiv: Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 4, Bl. 14—16.

insofern abgewichen, als die Schiffer den Raum Hans Hambrocks und Cordt Blekers übersprangen und statt dessen aus dem Raum Hinrik Ratkes und eines anderen Mannes ausluden. Nach bestehender Sitte gaben die Kaufleute dem Vogt ein Gastmahl, nachdem er ihre Waren geprüft und taxiert hatte. Dieses Gelage fand diesmal am 11. Juni oder sieben Tage nach der Ankunft der Kaufleute in Hafnarfjörður statt. Zweifellos trug das Trinken bei dem Mahl mit dazu bei, daß Cordt Bleker wegen der Löschung des Schiffes in einen Wortwechsel mit dem Schiffer Hans Holdtgreven und dann mit Ratke geriet. Hans Hambrock kümmerte sich zuerst nicht darum, bis Ratke ohne Grund Schimpfworte über ihn auszuschütten begann. Da verlor Hambrock die Geduld und schlug Ratke so ins Gesicht, daß er blutete. Danach ging er fort zu seiner Bude.

Später an demselben Abend schlich sich Ratke von hinten an Hambrock heran und verletzte ihn tödlich durch einen Messerstich. Am 23. Juni starb Hambrock an der Wunde, nachdem zuvor ein vorläufiger Vergleich zwischen ihm und Ratke geschlossen worden war. Im Zusammenhang mit dem Vergleichsantrag wird ein Geistlicher namens Andreas Hoffmann erwähnt, der offenbar zu den Kaufleuten gehört hat. Daher ist er der vierte deutsche Geistliche, der den Quellen zufolge nach Hafnarfjörður gekommen ist; die drei anderen sind oben in Verbindung mit der dortigen deutschen Kirche genannt worden. Hier wird die Kirche jedoch nicht erwähnt. Wie man sehen kann, bezahlte Ratke dem Vogt 10 Taler als Buße für den Landfriedensbruch und fuhr dann heim nach Deutschland. Diese Mordsache kam in Hamburg und später in Regensburg vor Gericht; ihr Ausgang ist unbekannt.¹⁾

Viel gefährlicher als die eben genannten Zwistigkeiten war aber natürlich der Kampf der deutschen Kaufleute mit der „dänischen Gewalt“ in Bessastaðir. Als der Dänenkönig Hans im Jahre 1490 den ausländischen Kaufleuten die Handelserlaubnis auf Island gab, wurden ihrem Handel und ihrer Schifffahrt gleichzeitig starke Einschränkungen auferlegt durch einen Gesetzesbeschluß, der am 1. Juli

¹⁾ Akten in Sachen Hamburgs vor dem Reichskammergericht in Regensburg Lit. H, Nr. 9 (im Hamburger Staatsarchiv).

desselben Jahres auf dem Althing gefaßt und lange mit dem Namen des Statthalters Didrik Pining verknüpft war und Piningsdom genannt wurde. Darin heißt es unter anderem folgendermaßen:

„Dann sollen hier auch keine ausländischen Männer Winterlager haben außer in dringender Not, entweder wenn sie verwundet werden oder krank oder schiffbrüchig, und doch im Winter keinen Pfennig teurer als im Sommer verkaufen und keinen isländischen Mann in ihrem Dienste haben und weder Schiffe noch Leute für die See ausrüsten. Aber wer sie anders beherbergt oder aufnimmt, als jetzt gesagt ist, verantworte sich ebenso, als ob er einen geächteten Mann beherbergte. Und jeder Isländer, der ihnen dient, zahle dieselbe Buße wie jene. Der König erhalte die halbe Buße und auch das Gut, das unerlaubt lagert, und des Königs Stellvertreter die Hälfte und sein Gefolge.“¹⁾

Um die Zeit, wo der Piningsdom als Gesetz angenommen wurde, trieben die Deutschen und Engländer hier ziemlich viel Fischfang. Das trug dazu bei, die Arbeiter vom Lande wegzuziehen, womit die Bauern natürlich sehr unzufrieden waren. Deshalb wird es ein Leichtes gewesen sein, sie dazu zu bewegen, dieses neue Gesetz kräftig zu unterstützen. Möglich ist es, daß diese Seite der Sache ihnen besonders vor Augen geführt worden ist. Aber im Hintergrund hat zweifellos die Politik mitgespielt, dem Dänenkönig Geld zu verschaffen, und die Bestimmung, daß die halbe Buße in die Tasche des Gouverneurs fließen sollte, war ein ausgezeichnetes Mittel, ihn dazu zu bringen, die Gesetze schonungslos anzuwenden. Wie man aus dem obigen Zitat ersehen kann, enthielt der Piningsdom viele harte Einschränkungen in bezug auf Handel und Fischerei der Deutschen und Engländer hierzulande.

Dabei blieb es 37 Jahre lang. Dann trat ein Ereignis in der Handelsgeschichte der Isländer ein, von dem ich jetzt berichten will:

Am 2. Juli 1527 wurde auf dem Althing ein Handelsvertrag angenommen. Er ist im *Diplomatarium islandicum* (Bd. IX, Reykjavík 1909—13, Nr. 343)²⁾ mit folgender

¹⁾ Dipl. isl. VI, Nr. 617.

²⁾ Im Dipl. isl. verdruckt als 243.

Überschrift abgedruckt: „Vertrag über Handel, Gewicht und Maß zwischen Hamburg und den englischen Kaufleuten einerseits und dem Althing als Vertreter der Isländer andererseits.“

Dieser Vertrag ist in drei Exemplaren erhalten, von denen eins auf dem Althing am 3. Juli 1527 geschrieben ist, das zweite an demselben Tag in Hafnarfjörður und das dritte zwei Tage später (5. Juli) in Skálholt. Hafnarfjörður spielt hier nur insofern eine Rolle, als die ausländischen Kontrahenten vom Althing direkt dorthin fahren und dort ein Exemplar des Vertrages in ihrem Namen geschrieben ist.

Dieser Vertrag betrifft den Handel der Deutschen und Engländer mit Island. Jón J. Aðils erwähnt ihn in seinem Werk „Einokunarverzlun Dana á Íslandi 1602—1787“¹⁾ (Der Monopolhandel der Dänen auf Island 1602—1787) nur oberflächlich (S. 25). Anscheinend ist er sich nicht darüber klar geworden, daß dem Vertrag besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muß, sondern hat ihn als Rückzug der Kaufleute angesehen; den Punkt des Vertrages, der von größter Wichtigkeit ist, nennt er nicht. Deshalb soll hier beiläufig auf diesen Vertrag eingegangen werden im Hinblick darauf, daß der Name Hafnarfjörður damit verbunden ist. Vermutlich wird später Gelegenheit sein, eine besondere Abhandlung über diese Frage und andere Punkte zu schreiben, über die ausführlich zu berichten hier kein Raum ist.

Die Kontrahenten waren sieben Hamburger (Schiffer und Kaufleute), ein Schiffer aus Bremen und zwei Engländer einerseits und das Althing der Isländer andererseits. Der Inhalt des Vertrages war kurz folgender:

„Daß hier im Südlände 3¹/₂ Gewicht (vætt) für ein vollgültiges Hundert Fische gewogen werden sollten, wenn es sich um gereinigten Fisch, Stockfisch und abgeköpften Fisch handelte.“ Dafür versprachen die Kaufleute unter anderem gute Waren, richtiges isländisches Gewicht, Maß und Ellenmaß, und jeder (isländische) Mann sollte von ihnen kaufen können, wo er wollte.

Danach gelobten die Kaufleute, daß weder deutsche noch englische Männer hier Fischerboote ausrüsten und keine

¹⁾ Vgl. oben S. 171.

anderen sich im Winter hier aufhalten würden als Schiffbrüchige und junge Leute, die keinen Handel trieben.

Dieser Abschnitt des Vertrages ist ein direktes Versprechen, daß die Bestimmungen des Piningsdoms eingehalten werden sollten und vor allem die Voraussetzung, daß englische und deutsche Kaufleute hier im Winter überhaupt keinen Handel trieben. Solches war im Piningsdom erlaubt unter der Bedingung, daß die Waren im Winter nicht teurer verkauft würden als im Sommer. Hinter dieser Bestimmung des Vertrages steht jedoch folgende Klausel:

„Aber wenn die Ausländer keine Fracht bekommen können und es hier keinen Stockfisch gibt, dann sollen wir unser Gut einem rechtschaffenen isländischen Mann übergeben dürfen und verkaufen und doch im Winter keinen Pfennig teurer als im Sommer zur richtigen Handelszeit. Wir, die obengenannten deutschen Männer, versprochen, von dem Hamburger Rat ein Schreiben zu verschaffen, daß dieser Vertrag gehalten werden sollte. Gleichfalls versprochen die Engländer ihrerseits, daß diese Abmachung unverbrüchlich bestehen sollte, und wer sie bräche, sollte ebenso angeklagt werden wie zur Zeit des alten Pining.“

Das ist in kurzen Worten der Inhalt dieses Handelsvertrages, wie er am 2. Juli 1527 auf dem Althing angenommen wurde. Dem Exemplar, das am 3. Juli in Hafnarfjörður geschrieben wurde, haben die Kaufleute, wie es scheint, eine Zusatzklausel hinzufügen lassen, die weder dem in Þingvellir noch dem in Skálholt aufgezeichneten Exemplar des Vertrages folgt. Sie lautet folgendermaßen:

„Nun für den Fall, daß wir Kaufleute unsere Fracht nicht bekommen können und kein Mann unser Geld nehmen will, da wollen wir es Euer Gnaden oder dem Lögmann zum Verkauf für uns übergeben. Aber wollt Ihr nicht, da wollen wir unsere Männer zurückbleiben lassen, damit wir unser Geld im Winter wie im Sommer verkaufen können. Aber wollt Ihr das nicht, da soll“¹⁾

Der Wortlaut dieses Abschnittes weist darauf hin, daß er in Gegenwart des Statthalters geschrieben ist. Die Worte „Euer Gnaden“ müssen sich auf ihn beziehen. Danach scheint der Statthalter den ausländischen Kontrahenten

¹⁾ Dieses letzte Bruchstück ist in der Handschrift ausgestrichen.

von Þingvellir nach Hafnarfjörður gefolgt zu sein und sich dort aufgehalten zu haben, als der Vertrag niedergeschrieben wurde, vermutlich am Abend des 3. Juli. Wahrscheinlich ist das Althing diesmal am 3. Juli geschlossen worden, was vortrefflich damit übereinstimmt, daß das Skálholtsexemplar des Vertrages am 5. Juli geschrieben ist. Am natürlichsten ist die Annahme, daß der Bischof Ögmundur Pálsson, der von seiten des Althings in den Vertrag verwickelt war, am 4. Juli vom Thing nach Hause geritten ist und sogleich am Tage darauf das Vertragsdokument hat aufsetzen lassen.

Wenn man annehmen kann, daß der Statthalter Jóhann Pétursson den ausländischen Unterhändlern vom Althing nach Hafnarfjörður gefolgt ist, so bleibt noch zu erfahren, worüber sie auf dem Wege verhandelt haben. Niemand weiß es. Sicherlich haben die Kaufleute den Statthalter dringend gebeten, ihnen günstig gesonnen zu sein und ihre Sache zu unterstützen. Man kann sich denken, daß er zuerst nicht gewillt war, in dieser Hinsicht weiter zu gehen, als der Vertrag vorsah. Aber hier kämpfte der Statthalter gegen eine Übermacht. Mit Gewalt konnten die ausländischen Kaufleute im Augenblick tun, was sie wollten. In Hafnarfjörður lagen ihre Schiffe, starrend von Eisen und voll von Bewaffneten. Es trifft wohl zu, daß die Kaufleute den Statthalter auf dieses Heer aufmerksam gemacht haben, wie sein Amtsbruder Henrik Bjelke 135 Jahre später die Führer der Isländer auf die bewaffneten Krieger in Kópavogur hinwies.

Blicken wir wieder auf den kurzen Abschnitt am Schluß des Vertragsexemplars, das am 3. Juli in Hafnarfjörður geschrieben wurde. Dort setzen die Kaufleute voraus, daß sie nicht genügend isländische Ware auf ihre Schiffe bekommen und keiner ihre Waren zur Aufbewahrung annehmen will. Man mußte auf alles vorbereitet sein. Und die Kaufleute wußten, was sie wollten, wenn dieser Fall eintrat: „Da wollen wir es (unser Geld = unsere Waren) Euer Gnaden oder dem Lögmann zum Verkauf für uns übergeben, aber wollt Ihr nicht, da wollen wir unsere Männer zurückbleiben lassen, damit wir unser Geld im Winter wie im Sommer verkaufen können. Aber wollt Ihr das nicht, da soll“

Was ist das anderes als eine Drohung gegen den Statthalter? Die Steigerung in dem Abschnitt ist leicht erkenn-

bar. Das letzte Stück wurde nie zu Ende geschrieben. Wahrscheinlich hat der Statthalter das bewirkt. Er konnte ohnehin eine so einseitig gefärbte Forderung der Kaufleute nicht hinter dem Rücken des Althings und hinter dem Rücken des Königs, seines Herrn, unterschreiben. Er hat wohl klein beigegeben, den Kaufleuten mündlich seine Freundschaft versprochen, sie aber gleichzeitig dazu bewogen, nicht mehr zu schreiben und den letzten Satz, die Drohung selbst, auszustreichen.

Wer ist nun der Lögmann, der in dem Abschnitt erwähnt wird? Kein anderer als der Gewaltmensch Erlendur Þorvarðsson, Lögmann in Süd- und Ostisland. Gewichtige Gründe sprechen dafür, daß die deutschen Kaufleute in Hafnarfjörður hinter den Kulissen gut Freund mit ihm gewesen sind oder mit ihm verhandelt haben. Es läßt sich nicht feststellen, daß der Lögmann Erlendur am 3. Juli 1527 in Hafnarfjörður gewesen ist. Aber natürlich haben die Kaufleute zu dieser Zeit versucht, sich seinen Beistand zu sichern, und es war viel gewonnen, wenn sie beide, Statthalter und Lögmann, auf ihre Seite bringen konnten.

Der Zufall will es, daß im Hamburger Staatsarchiv noch ein Brief von dem Lögmann Erlendur Þorvarðsson an die deutschen Kaufleute in Hafnarfjörður aufbewahrt wird, datiert Strönd in Selvogur 25. Juli 1547 oder etwas mehr als zwanzig Jahre nach der Vertragschließung auf dem Althing. Bevor ich jedoch auf die Verbindung hinweise, die, wie man annehmen kann, zwischen diesem Brief und dem Vertrag besteht, muß ich in ganz kurzen Worten auf einige wenige Punkte in unseren Handelsangelegenheiten während dieses Zeitraums von zwanzig Jahren eingehen.

Blicken wir zuerst ein wenig näher auf den Vertrag von 1527. Dabei ist zu beachten, daß die Kontrahenten auf der einen Seite sowohl Hamburger Kaufleute als auch Schiffer aus Bremen und zwei Engländer sind. Die Hamburger versprechen die Bestätigung des Vertrags durch den Hamburger Rat, und die Engländer, die sicherlich als Bevollmächtigte einer oder mehrerer englischer Städte hier unterhandelt haben, geloben ihrerseits ebenfalls die Bestätigung. Daraus geht hervor, daß es sich hier um eine Art Gesandtschaft gehandelt hat, die gewaltige Macht hinter sich hatte. Die dringende Notwendigkeit hat die deutschen und eng-

lischen Kaufleute, diese alten, trotzigten Rivalen im Islandhandel, gezwungen, sich gegenseitig zu helfen. Und man braucht nicht daran zu zweifeln, wer der Urheber des Vertrags gewesen ist, die ausländischen Kaufleute oder die Isländer; denn in dem Exemplar des Vertrags, das am 3. Juli in Þingvellir geschrieben worden war, steht: „Auf dem allgemeinen Öxarárthing wurde dies von dem ganzen Volk angenommen auf die Bitte und das demütige Flehen der ausländischen Männer, der deutschen und der englischen.“ Ähnlich ist der Wortlaut in dem Skálholtexemplar, aber spaßeshalber sei erwähnt, daß in dem Exemplar, das die Kaufleute selbst in Hafnarfjörður schreiben ließen, nur steht: „Auf unsere, der Deutschen und Engländer, Bitte.“ Offenbar wird dort der Eifer der Kaufleute in dieser Angelegenheit zu bemänteln gesucht.

Woran man im Zusammenhang mit diesem Handelsvertrag zu allererst denken muß, ist die Tatsache, daß er in Wirklichkeit für vier Völker von Wichtigkeit ist. Auf der einen Seite sind es die Deutschen und Engländer, auf der anderen die Isländer und der dänische König, dessen Vertreter der Statthalter Jóhann Pétursson war. In dem Vertrag liegt zunächst ein Zugeständnis an die deutschen und englischen Kaufleute; dafür werden den Isländern einige Annehmlichkeiten und außerdem Gehorsam gegenüber den Bestimmungen des Piningsdoms versprochen. Von dem Standpunkt der Kaufleute mußte der Statthalter in dieser Sache ein viel unangenehmerer Kontrahent sein als die Isländer. Denn für sie konnte nichts wirklich schlecht ausfallen. Die Ausdehnung der Fischereiangelegenheit von seiten des Althings war hier nicht erwähnt. Im Gegenteil verpflichteten sich die Kaufleute, die diesbezügliche Bestimmung des Piningsdoms innezuhalten. Es war deshalb augenscheinlich, daß der Vertrag nicht dazu führen würde, das Arbeitsvolk der isländischen Bauern vom Lande nach den Fischplätzen zu locken.

Der Vertrag begann damit, daß die Kaufleute auf Punkte eingingen, die Maß und Gewicht betrafen, und dafür in ihrem Verkehr mit den Isländern Redlichkeit und verschiedene Annehmlichkeiten versprachen. Das war jedoch bestimmt nicht der Hauptpunkt, sondern wahrscheinlich nur deshalb an den Anfang des Vertrags gesetzt, um den

Isländern zu gefallen und sich die Unterstützung des Althings zu sichern. Dann kommt der Kern der Sache, der oben genannt worden ist: Daß die Kaufleute einen isländischen Vertreter haben und sowohl im Sommer als auch im Winter hier handeln dürften. Mehr vom isländischen Althing zu verlangen, scheinen die deutschen und englischen Parteien nicht gewagt zu haben. Das übrige, das nur dem Exemplar des Vertrags hinzugefügt ist, das in Hafnarfjörður aufgezeichnet wurde, ist hinter den Kulissen ausgedacht und geschrieben. Aber mit dem bloßen Vertrag hatten die Kaufleute einen der größten politischen Handelssiege hierzulande gewonnen. Die 37 Jahre alte Bestimmung des Piningsdoms, daß sie keinen isländischen Mann in ihrem Dienst haben dürften, war umgestoßen. Nun konnten die Deutschen, geschützt von dem neuen Vertrage, hier unter dem Namen von allen möglichen Stellvertretern in großem Ausmaße Fischfang treiben, vor allem, wenn der Statthalter und der Lögmann Erlendur Þorvarðsson sie unangefochten ließen. Ihre isländischen Handelsbevollmächtigten konnten in Zukunft dem Arbeitsvolk an den Fischplätzen die notwendigen Waren im Winter ebenso billig verkaufen wie im Sommer. Deshalb konnten sie, wie Jón J. Aðils es ausdrückt, in den nächsten Jahren „eine umfangreiche Fischerei auf Suðurnes“ betreiben, „und von dort gingen 40—50 Schiffe ab, die ihnen größtenteils oder ganz gehörten; aber außerdem hatten sie sicherlich mehrere Schiffe mit den Isländern gemeinsam“.¹⁾

Aber „alles in der Welt ist vergänglich“. Jóhann Pétursson trat, wie es heißt, im Jahre 1529 von der Statthalterschaft auf Island zurück. Der dänische König Friedrich I. starb 1533, und nach ihm bestieg sein Sohn Christian III. den Thron. Der neue König war ein klügerer Politiker, als sein Vater gewesen war. Sobald er seine Macht befestigt hatte, begann er, sich der Handelsangelegenheiten anzunehmen. Der König glaubte, sich an den Hansekaufleuten rächen zu müssen wegen der Unterstützung, die sie seinen Gegnern gewährten, während er um die Herrschaft in Dänemark gekämpft hatte. Auch war ihm viel darum zu tun, daß die Dänen selbst ein starkes Handelsvolk würden, denn um diese Zeit waren sie nur ein kleines Seevolk. Das beides führte da-

¹⁾ A. a. O. S. 25.

zu, daß König Christian seine Aufmerksamkeit auf den Handel der deutschen Kaufleute auf Island lenkte. Bald wurde er des obenerwähnten umfangreichen Handels und Fischfangs der Hamburger auf Suðurnes gewahr. Der König erließ ein Schreiben betreffend Winterlager der Kaufleute hierzulande, datiert 25. Dezember 1542, und sandte seinen Statthalter Otte Stigsen, einen der größten Gewaltmenschen, damit nach Island. Otte betrieb, wie bekannt ist, die Sache des Königs hier mit solcher Energie, daß er im Sommer 1543 alle Fischerboote der Deutschen auf Suðurnes sowie ihr anderes Eigentum beschlagnahmte. Im Jahr darauf wurde sein Tun durch einen Althingsbeschluß bekräftigt.

Die Hamburger wurden über dieses Vorgehen des Statthalters aufgebracht und erhoben Anklage vor dem König. Dieser verwies die Sache zur erneuten Entscheidung an das Althing. Dadurch wurde es für die Hamburger nicht besser, denn mit dem neuen Althingsbeschluß von 1545 (30. Juni) wurde der frühere Beschluß angenommen; außerdem wurden verschiedene außerordentliche Bestimmungen betreffs Handel und Winterlager der Ausländer auf Island erlassen. Mit dem 6. Abschnitt dieses Beschlusses war der alte Piningsdom wieder aufgelebt und erneuert. Und der König ließ es hierbei nicht bewenden. Zwei Jahre später (1547) verließ er Island „nebst den Westmännerinseln“ mit allen Steuern und Tributen gegen 1000 Lübische Mark Jahresmiete für die nächsten zehn Jahre an die Kopenhagener Stadtverwaltung. Doch behielt sich der König vor, die Miete nach Ablauf von drei oder vier Jahren zu erhöhen, wenn es sich herausstellen sollte, daß er auf andere Weise mehr an dem Lande verdienen konnte. Gleichzeitig gab der König der Stadtverwaltung die Handelserlaubnis auf Island mit der Vorschrift, jährlich ein Schiff von Kopenhagen nach Island fahren zu lassen und einen fähigen Vertreter hierherzusenden, der Gesetz und Recht im Lande aufrechterhalten oder mit anderen Worten hier Statthalter werden sollte. Für dieses Amt wurde einer der Kopenhagener Stadtverordneten namens Laurentius Mule gewählt, der nebst seinem Gehilfen Christian (dem Schreiber) und Otte Stigsen, der nun die Statthalterschaft Mule übergab, nach Island fuhr.

Bald entstand die größte Feindschaft zwischen dem neuen Statthalter und den Hamburger Kaufleuten, und es sind

Anklageschriften von beiden Parteien und Urteile aus ihren Prozessen vorhanden, teils gedruckt im *Diplomatarium islandicum*, teils ungedruckt im Hamburger Staatsarchiv und im Kopenhagener Reichsarchiv. Hier ist kein Raum, diese Dinge weiter zu verfolgen, und dieser kurze Überblick muß genügen als Hintergrund für die Ereignisse, von denen ich noch berichten werde. Im übrigen verweise ich auf die Einleitung zu dem Werk von Jón J. Aðils „*Einokunarverzlun Dana á Íslandi 1602—1787*“, S. 24ff., wo der Handelskampf der Deutschen auf Island in den Hauptzügen entwickelt wird.

Aus den obigen Ausführungen kann man ersehen, daß die Hamburger Kaufleute die großen Vergünstigungen, die der Handelsvertrag von 1527 enthielt, nur kurze Zeit genossen haben. Im Hamburger Staatsarchiv (K 88, auf Pergament) wird ein Handelsvertrag aufbewahrt, der im Jahre 1533 hier auf dem Althing zwischen dem Statthalter, den beiden Bischöfen und den beiden Lögännern einerseits und sieben Schiffsherren aus Hamburg und Bremen und allen auf deren Schiffen befindlichen Kaufleuten andererseits geschlossen wurde. Dieser Vertrag scheint dazu geführt zu haben, die Handelsfreiheit der Deutschen etwas zu schmälern, denn der Handel während des Winters wird ihnen darin verboten. Auf der anderen Seite versprach der Statthalter, daß er seine Ware zur Winterszeit hier nicht verkaufen lassen wollte und auch nicht die Waren seiner Leute, außer zu ihrem eigenen Unterhalt. Es ist klar, daß die Kaufleute glaubten, sie würden durch deren Handel geschädigt. Nach diesem Vertrag sollte hier dasselbe Maß und Gewicht gelten wie in alter Zeit. Schließlich wird erwähnt, daß die englischen Kaufleute versprechen, die Bestimmungen des Vertrages anzuerkennen. Das zeigt unter anderem, daß er hier allgemeine Gültigkeit gehabt haben muß.

Wenn man davon ausgeht, daß dieser Vertrag buchstäblich erfüllt worden ist, so hat er zuallererst die Handelsfreiheit der ausländischen Kaufleute während des Winters eingeschränkt. In dieser Hinsicht ging man hier noch weiter als im *Piningsdom*, der den Handel im Winter erlaubte, wenn der Warenpreis da nicht höher war als zur gewöhnlichen Handelszeit im Sommer. Der Vertrag scheint aus der Feindschaft zwischen den deutschen Kaufleuten und der

„dänischen Gewalt“ in Bessastaðir hervorgegangen zu sein. Beide Parteien haben den Handel an der Faxabucht an sich reißen wollen, bewirkten aber nur das eine, daß beiden der Winterhandel verboten wurde. Es hat sich hier in der Tat um ein Narrenspiel von seiten des Statthalters gehandelt insofern, als es ihm nicht einfiel, den ganzen außerordentlich großen Fischereibetrieb der deutschen Kaufleute hierzulande namhaft zu machen, der doch ihre einzige Tätigkeit war, die damals außerhalb der Handelszeit im Sommer wirklich Bedeutung hatte.

Überhaupt kann man sagen, daß für die Hamburger hier alles gut ging, bis Otte Stigsen erschien und im Sommer 1543 ihre Fischerboote auf Suðurnes beschlagnahmte, wie oben berichtet worden ist. Am schlimmsten war es, als Laurentius Mule im Sommer 1547 mit dem Mietvertrag für ganz Island und zugleich mit der Statthaltergewalt über das Land hierher kam.

Es war nur natürlich, daß die Hamburger jetzt versuchten, sich nach Schutz umzusehen, da die Lage offensichtlich sehr schwierig für sie wurde, alle ihre Fischerboote auf Suðurnes beschlagnahmt worden waren und ein neuer Handelsrivale, und zwar kein geringerer als die Stadtverwaltung von Kopenhagen, mit uneingeschränktem königlichen Schutz hinter sich, auf einmal gegen sie stand. Wo waren nun die Unterhändler, die sie 1527 im Namen des Althings am meisten begünstigt hatten? Der Statthalter Jóhann Pétursson hatte seine Rolle seit langem (1529) ausgespielt, der Lögmann Rafn Brandsson war 1528 erschlagen worden, der Bischof Ögmundur Pálsson gestorben und in Dänemark begraben und der Bischof Jón Arason weit entfernt, auch hatte er um diese Zeit hinreichend mit sich selber zu tun. Aber einer von den Unterhändlern stand noch in gutem Ansehen und war außerdem sozusagen ganz in der Nähe von dem Hauptaufenthaltort der Hamburger, Hafnarfjörður; das war der Lögmann Erlendur Þorvarðsson in Strönd in Selvogur. Und da sind wir da angelangt, wo wir oben stehengeblieben sind, bei dem Brief des Lögmanns an die Kaufleute in Hafnarfjörður vom 25. Juli 1547.

In diesem Brief erwähnt der Lögmann, daß er den Kaufleuten das Althingsurteil des Otte Stigsen vom 30. Juni 1545 sendet. Gleichzeitig er bietet er sich, die Männer, die die Kauf-

leute hier zurücklassen, nach Vermögen zu unterstützen, mit Worten und Taten, Tag und Nacht, auch vor Gericht. Von den Kaufleuten bedingt sich der Lögmann dasselbe Verhalten gegen seine Männer aus, außerhalb und innerhalb des Landes; im übrigen verweist er auf den Überbringer des Briefes, der über alles nähere Auskunft geben könne.¹⁾

Dieser Brief des Lögmanns Erlendur ist in seiner Art ein ganz einzigartiges Dokument in all diesen Angelegenheiten. Er ist von einem sehr hohen isländischen Beamten, einem der höchsten Richter des Landes, der vor allem den Landesgesetzen und selbstverständlich auch dem König treu sein mußte. Und dann steht dieser selbe Lögmann in direktem und zweifellos heimlichem Briefwechsel mit dem Feinde des Königs selbst, den Hamburger Kaufleuten in Hafnarfjörður, und gibt ihnen geradeswegs zu verstehen, daß er nicht zögern würde, ihre zurückgebliebenen Gefährten zu unterstützen, sogar vor Gericht. In diesem Zusammenhang ist es unter anderem beachtenswert, daß der Brief des Lögmanns auf deutsch geschrieben und daß sein Überbringer, den er mit Namen nennt, offenbar ein Deutscher ist (Hans Wensell). Es ist wahrscheinlich, daß er von Hafnarfjörður aus mit einem Brief an den Lögmann oder mündlicher Botschaft ostwärts nach Strönd gesandt wurde und daß der Brief des Lögmanns die Antwort auf Anfragen der Kaufleute ist.

Man kann diesen Brief wohl kaum sorgfältig lesen, ohne daß man in Versuchung gerät, ihn mit älteren Ereignissen in der Geschichte des deutschen Handels auf Island in Verbindung zu bringen. So sehr legt er Zeugnis ab von Freundschaft und festem Vertrauen. Und da trifft man auf kein anderes Ereignis als den Handelsvertrag von 1527. Da hatten isländische Beamte, und darunter der Lögmann Erlendur Þorvarðsson, den Deutschen gegenüber solche Nachgiebigkeit gezeigt, daß sie sie in den nächsten 20 Jahren nicht vergessen haben konnten, obwohl mancher Wechsel in der Schar der deutschen Islandfahrer eingetreten war; auch werden sie den Vertrag in Verwahrung gehabt haben. Nun trifft es sich so, daß einer der deutschen Hafnarfjörðurkauf-

¹⁾ Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 1a, Bl. 15 im Hamburger Staatsarchiv.

leute, die 1527 mit dem Althing über die Handelsangelegenheiten verhandelten, Jakob Thode hieß. Ein Mann desselben Namens trieb 1543 in Hafnarfjörður Handel. Wahrscheinlich handelt es sich hier um ein und denselben Mann, wenn man es auch nicht mit voller Gewißheit sagen kann. Er konnte wohl auch im Jahr 1547 noch in Hafnarfjörður gehandelt haben, aber die Namen der dortigen Kaufleute sind mir für dieses Jahr nicht bekannt und auch nicht vor dem Jahre 1550. Es besteht jedoch kein Zweifel darüber, daß Jakob Thode und andere Hamburger Kaufleute, mit denen er seit Jahren nahe bekannt gewesen war, über die Gesinnung des Lögmanns Erlendur ihnen gegenüber genau Bescheid wußten. Der Abschnitt hinter dem Hafnarfjörður-exemplar des Vertrages von 1527 deutet gerade darauf hin, daß die Kaufleute dem „Lögmann“, wie sie ihn nennen, sogleich vertraut haben. Dieser Abschnitt führt von dem Vertrag zu dem Brief von 1547, der wieder entschieden auf eine ununterbrochene zwanzigjährige Zusammenarbeit zwischen dem Lögmann und den deutschen Kaufleuten in Hafnarfjörður hinter dem Rücken der „dänischen Gewalt“ hindeutet. Über diese heimlichen Unterhandlungen, die dem Lögmann ebenso als Hochverrat wie als Patriotismus ausgelegt werden können, je nachdem, mit welchen Augen man den Handel der Deutschen hier betrachtet, würde mehr bekannt sein, wenn die Botschaften, die ausgetauscht wurden, nicht mündliche gewesen wären, wie sie es im Jahr 1547 aus verständlichen Gründen tatsächlich waren.

Bemerkenswert ist, daß, als viel auf dem Spiel stand, wie in den Jahren 1527 und 1547, Hafnarfjörður der Ort war, wo die deutschen Kaufleute beratschlagten. Es war für sie eine Art Hauptstadt, nicht nur an der Faxabucht, sondern auf ganz Island.

In den Jahren 1548—1550 hatten die Hansekaufleute hier harte Streitigkeiten mit Laurentius Mule auszufechten; sie hatten jedoch so große Vorbereitungen getroffen und besaßen so viel Mannschaft, daß er ihnen keinen Widerstand leisten konnte. Bei diesen Streitigkeiten wird Hafnarfjörður einige Male erwähnt, unter anderem insofern, als sich im Frühjahr 1548 der Statthalter Laurentius Mule dorthin begab und vor den Hamburgern in ihrer Kirche alle Urteile und königlichen Schreiben verlas, die über Handel und

Winterlager ausländischer Männer auf Island veröffentlicht worden waren, und sie warnte, sie außer acht zu lassen. Aber die deutschen Kaufleute betrieben ihren Handel hier in derselben Weise wie bisher und versuchten gleichzeitig im Auslande, sich Genugtuung zu verschaffen. Im Frühjahr 1550 nahmen sie auf einem Markt, zu dem sie ihn eingeladen hatten, den Schreiber Christian, den Vertreter des Statthalters, gefangen und hielten ihn dann eine Zeitlang in Haft. Diese Gefangennahme wurde durch den Zwist zwischen Christian und den Kaufleuten verursacht. Als Mule im Sommer nach Island kam, wollte er sich um die Angelegenheiten der Kaufleute nicht kümmern, forderte aber andererseits seinen Vertreter von ihnen. Die Hamburger wollten da über diese Dinge in Hafnarfjörður verhandeln lassen; Mule verwies sie jedoch an das Althing. Die Kaufleute hielten daraufhin eine starkbesuchte Zusammenkunft in Hafnarfjörður ab und führten den Schreiber Christian in Fesseln dorthin. Schließlich ließen sie ihn unter ziemlich harten Bedingungen los; die Männer des Königs konnten sich aber wegen der großen Überlegenheit der Kaufleute nicht mit ihnen messen.

Vorhanden ist noch eine lange, ungedruckte Anklageschrift von Bürgermeister und Rat in Kopenhagen an den dänischen König. Das Dokument ist undatiert, muß aber um diese Zeit abgefaßt sein. Es werden darin die ziemlich häufigen Händel Laurentius Mules und der Hamburger Kaufleute in Hafnarfjörður erwähnt. Aus dieser Beschreibung kann man — obwohl sie parteiisch sein mag — entnehmen, daß die Hamburger sehr eifrig darauf bedacht waren, an dem Handel mit Island unter allen Umständen festzuhalten.¹⁾

Wie oben gesagt worden ist, kann man aus den Verleihungsbriefen für die isländischen Handelsplätze sehen, welche Kaufleute im 16. Jahrhundert hier gehandelt haben. Aus diesen und anderen Quellen kann man Kenntnis von den Namen einiger Hamburger bekommen, die um diese Zeit in Hafnarfjörður Handel trieben.²⁾

¹⁾ Registrant 13, Island und Færöer, Supplem. 2, Nr. 2, 8 im Dänischen Reichsarchiv.

²⁾ Die Schreibweise der Originale in bezug auf die Namen der folgenden Kaufleute ist hier unverändert beibehalten worden.

In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts soll Cordt van Minden, der Bruder Didriks van Minden, des Vertreters des Statthalters Claus van der Marwizen, lange Kaufmann in Hafnarfjörður gewesen sein und nach ihm seine Söhne.¹⁾

In einer Aufstellung vom Jahre 1521 über den nachgelassenen Besitz des Statthalters Vigfús Erlendsson und die Begleichung seiner Schulden werden zwei Männer, Heinrek Surbikar und Olaf Meyiar, erwähnt, die anscheinend beide deutsche Kaufleute in Hafnarfjörður gewesen sind; auch wird darin Árni, Kaufmann in Hafnarfjörður, genannt.²⁾

Sechs Jahre später (1527) werden folgende Schiffer und Kaufleute aus Hamburg, die in Hafnarfjörður waren, in Zusammenhang mit der obengenannten Vertragsschließung erwähnt: Klawus Mul, Kordt Blom, Vilkin Rvvgg, Petur Rik (Risk), Didrik Meyar, Hans Roholtt und Jacob Todi (Tode). Wie viele der Erstgenannten Schiffsführer sind, wird in dem Vertrag nicht bemerkt. Bei diesen Hamburgern war Hans Kokk, Schiffer aus Bremen, der viel in Gesellschaft von Hamburgern gewesen ist, denn in den Exemplaren des Vertrages, die auf Pingvellir und in Skálholt geschrieben waren, wird dieser Kokk als Hamburger angesehen.

In dem Vertrag, der im Sommer 1536 wegen des Hofes Hlíð in der Gnúpverjagemeinde abgeschlossen wurde, werden drei deutsche Hafnarfjörðurkaufleute als Zeugen erwähnt, und zwar Joaakim Bassi, Hannes Lybyk und Dettmar Lun.³⁾

Im Jahre 1543 hieß ein Hafnarfjörðurkaufmann, wie oben erwähnt wurde, Jakob Thode; er gehörte der Bruderschaft der Islandfahrer zu Hamburg an. Am 1. März 1543 schloß dieser Thode in Hamburg einen Vergleich mit dem Pastor Ólafur Hjaltason, dem späteren Bischof von Hólar, dem Pastor Sigurður Jónsson, dem Sohn des Hólarbischofs Jón Arason, und Ísleifur Sigurðsson auf Grund in Eyjafjörður wegen der Bezahlung der Schuld des Bischofs Jón Arason. Die Isländer selbst mußten die Bürgschaft für die Schuld übernehmen.⁴⁾ Sie waren damals auf einer Auslandsreise

¹⁾ Biskupa sögur, Bd. 2, Kaupmannahöfn 1878, S. 270.

²⁾ Dipl. isl. VIII, Nr. 597 (S. 801—808).

³⁾ Dipl. isl. X, Reykjavík 1911—21, Nr. 48.

⁴⁾ Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 1b, S. 169—170 im Hamburger Staatsarchiv.

zum Besuch des Dänenkönigs Christians III. für Bischof Jón, und dieser Vergleich zeigt, daß sie Anfang März 1543 nach Hamburg gekommen waren.

Im Jahre 1550 wird Hans Beermand, Kaufmann aus Hamburg, in Hafnarfjörður erwähnt. Er war einer von denen, die mit dem Statthalter Laurentius Mule Streitigkeiten hatten. Dieser Beermand war es, der ein besonderes Thing in Hafnarfjörður abhalten lassen wollte. Wie oben erwähnt wurde, erhielt er die Antwort, daß Þingvellir und nicht Hafnarfjörður der Ort wäre, wo hierzulande Recht gesprochen würde.¹⁾ Beermand ist wohl ziemlich energisch gewesen und zweifellos einer von den Männern, die bei der Gefangennahme des Schreibers Christian halfen.

Am 3. März 1566 gewährte der Dänenkönig Friedrich II. Jochum Wichmandt, Bürger in Hamburg, die Erlaubnis, nach Hafnarfjörður zu fahren und dort Handel zu treiben unter der Bedingung, daß er genügend Waren zu einem billigen Preis feilböte. Doch wurde ihm untersagt, hier Schwefel zu kaufen²⁾, was vollständig damit übereinstimmt, daß der König wenige Jahre vorher den vorteilhaften Schwefelhandel mit Island an sich gerissen hatte.³⁾ Bemerkenswert ist, daß in demselben Jahr, wo Jochum Wichmandt die Handelserlaubnis in Hafnarfjörður gegeben wurde, ein anderer Hamburger Kaufmann, Jochim Thim, unter denselben Bedingungen die Handelserlaubnis in Keflavík erhielt, nur mit der Ausnahme, daß Schwefel nicht genannt wurde⁴⁾; das deutet darauf hin, daß damals mit dieser gesuchten Ware eher in Hafnarfjörður gehandelt worden ist als in Keflavík.

Wahrscheinlich hat Jochum Wichmandt den Hafen Hafnarfjörður bis zum Jahr 1576 oder während eines Zeitraums von 10 Jahren innegehabt. Dann jedoch verlieh der König den Hafen einem dänischen Mann, wie später noch berichtet werden wird, und die Dänen scheinen ihn bis 1586 innegehabt zu haben; danach wurden die deutschen Kaufleute seiner wieder habhaft. Am 19. Februar 1586 bekamen

¹⁾ Registrant 13, Island und Færøer, Supplem. 2, Nr. 2 im Dänischen Reichsarchiv.

²⁾ Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre Forhold 1566—1570. København 1896, S. 24.

³⁾ Páll Eggert Ólason a. a. O. S. 133—134.

⁴⁾ Kancelliets Brevbøger 1566—1570, S. 65.

Joachim Valmann und Hanns Lemmerman für fünf Jahre die Handelserlaubnis in Hafnarfjörður, die sicherlich Hamburger Kaufleute gewesen sind, obwohl davon im Zusammenhang mit der Verleihung des Hafens nichts gesagt wird.¹⁾

Als nächste erhielten Hans Jaspersen und seine Genossen aus Hamburg die Konzession für den Hafen. Sie bekamen am 5. November 1590 einen neuen Geleitbrief für Hafnarfjörður, der für drei Jahre gelten sollte. Gleichzeitig erhielt Hans Holtgreven, zweifellos derselbe, der oben genannt worden ist, eine dreijährige Handelserlaubnis für Hafnarfjörður. Um diese Zeit handelte ein Kaufmann aus Bremen in Hólmurinn²⁾ (d. i. Reykjavík), die Hamburger Kaufleute aber in allen anderen Häfen des Landes.³⁾

Nun ging die Zeit, während der die Deutschen hier handeln durften, bald zu Ende, aber es fehlte ihrerseits nicht an Bewerbungen um den Hafen von Hafnarfjörður. Den Sieg trug Hans Holdtgreven davon. Am 12. November 1593 bekam er seine obengenannte dreijährige Handelserlaubnis um drei Jahre verlängert, und damit hatte er die Konzession für Hafnarfjörður bis zum Schluß des Jahres 1596.⁴⁾ Als diese Erlaubnis abgelaufen war, setzte sich Holdtgreven noch einmal in Bewegung und nötigte dem Dänenkönig Christian IV. eine neue Verleihung von Hafnarfjörður für die Dauer eines Jahres ab. Sie wurde mit einem Schreiben, datiert Kopenhagen 18. März 1597, gewährt. Aber diese Erlaubnis wurde kraft einer Unterschrift unter das Verleihungsschreiben, geleistet am 28. Oktober 1597, auf drei Jahre verlängert.⁵⁾ Genau dieselbe Erlaubnis für Hafnarfjörður, mit dem Datum desselben Tages und Jahres, gab der König einem anderen Hamburger Kaufmann, Joachim Harem, so daß damit bis 1600 über den Ort verfügt war. In jenem Jahr wurde er aufs neue verliehen, diesmal an drei Hamburger, Curt Bleke,

¹⁾ Island und Færöer Supplem. 2, Nr. 7 und 14 im Dänischen Reichsarchiv.

²⁾ In ausländischen Quellen der früheren Zeit wurde Hólmurinn Bremerholm genannt, weil die Bremer Kaufleute dort Handel trieben.

³⁾ Island und Færöer a. a. O.

⁴⁾ Island und Færöer Supplem. 2, Nr. 25 im Dänischen Reichsarchiv.

⁵⁾ Island und Færöer Supplem. 2, Nr. 25.

Herman Kopman und Ditrich Berman, die mit zwei Schiffen dorthin fahren durften. Die Erlaubnis wurde ihnen am 14. Oktober gegeben, und zweifellos haben sie Hafnarfjörður drei Jahre lang innegehabt, wenn das auch in den hier vorhandenen Quellen nicht direkt gesagt wird. Man kann es aus der Annahme des Jahres 1601 schließen, daß der Hafen von Hafnarfjörður gerade am 14. Oktober 1603 zur Vermietung frei wird.¹⁾ Diese drei Hamburger Kaufleute sind deshalb die letzten Deutschen gewesen, die zu dieser Zeit in Hafnarfjörður handeln durften.

Die Handelspolitik Christians III., die zu hartnäckigem Kampf gegen den Handel der deutschen Kaufleute hier führte, ist schon berührt worden. Die Nachfolger des Königs, Friedrich II. und Christian IV., gingen in dieser Hinsicht jedoch noch weiter. Sie verdrängten bekanntlich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts den ausländischen Wettbewerb um den Islandhandel zum größten Teil. Christian IV. vollendete dieses Werk mit der Monopolgesetzgebung vom 20. April 1602. Die dieser Maßnahme vorausgehenden Ursachen sind so allgemein bekannt und sind bereits so ausführlich dargelegt worden²⁾, daß es nicht nötig ist, hier davon zu berichten.

Friedrich II. begann zuerst, Island in Handelshäfen einzuteilen und dann einzelne Häfen an bestimmte Einzelpersonen oder Gesellschaften für einen bestimmten Zeitraum zu verkaufen; für alle anderen, die versuchten, dort zu handeln, erließ er ein Verbot und drohte mit Auferlegung schwerer Bußen. Auf diese Weise erwarb sich der König eine neue Einnahmequelle und größere Gewalt über den Handel des Landes. Vom dänischen Standpunkt war das ein guter ökonomischer Schachzug, und der nächste Schritt war selbstverständlich der, den Islandhandel in die Hand der Dänen zu bringen. Damit war zwar nicht gesagt, daß der König die isländischen Häfen durchaus den dänischen Kaufleuten verleihen mußte; er konnte sie nach eigenem Belieben dem verleihen, der gerade am höchsten bot. Aber eine solche Handelspolitik mußte natürlich dazu führen, daß die

¹⁾ Island und Færøer Supplem. 2, Nr. 7 und 14.

²⁾ Vgl. Aðils a. a. O. S. 24—65 an verschiedenen Stellen und besonders Páll Eggert Ólason a. a. O. S. 79—130.

Häfen früher oder später in die Hände der dänischen Kaufleute gelangten, worauf alle Vorbereitungen auch hinausliefen.

Um die Zeit, wo Friedrich II. diese Veränderung in der Handelsordnung auf Island vorzunehmen begann, verschaffte er sich mit Hilfe von Poul Stigsen, seinem hiesigen Statthalter, genaue Kenntniss über die Handelslage und die Handelsaussichten hierzulande und, nachdem er sie erhalten hatte, begann er, sich der Handelsangelegenheiten anzunehmen. Seine Maßnahmen trafen zuerst die Hamburger, und zwar deshalb, weil er bereits uneinig mit ihnen war. Im Jahre 1563 nahm er ihnen einige Häfen in Westisland und bereitete ihnen andere Schwierigkeiten. Aber es ging doch zu weit, daß der König kurz darauf die Hamburger von nahezu jedem Handel mit den Isländern ausschloß. Die Kaufleute klagten deshalb vor dem Rat in Hamburg; das führte dazu, daß Anfang des Jahres 1565 zwei Abgesandte, Dr. jur. Wilhelm Moller und der Ratsherr Heinrich von Kruege, von Hamburg beordert wurden, den Dänenkönig aufzusuchen und mit ihm über den Handel der Hamburger auf Island zu verhandeln. Diesen Sendboten wurde eine Instruktion, datiert 9. Januar 1565, mitgegeben. Sie sollten dem König mitteilen, daß der Rat in Hamburg seinem Schreiben gemäß allerdings die Bürger der Stadt gewarnt habe, gegen das Verbot des Königs auf Island zu handeln. Aber gleichzeitig sollten die Abgesandten sagen, daß der Rat bestimmt erwartete, daß der König das Handelsverbot außer Kraft setzen würde, wenn er die Sachlage erführe. Der durch dieses Verbot hervorgerufene Schaden würde für die Hamburger fühlbar werden. Seit undenklichen Zeiten seien sie nach Island gefahren und hätten alles so eingerichtet, daß der König den größtmöglichen Nutzen von ihrer Schifffahrt gehabt hätte. Auf Island hätten sie Tausch- und Kredithandel getrieben, und es würde für die Isländer unangenehm sein, diese beiden Vorteile zu missen. Dann sollten die Abgesandten sagen, daß es von alters her allen erlaubt gewesen wäre, nach Island zu fahren, und daß der Rat hoffte, der König würde die Hamburger dieser alten Rechte nicht berauben; auch wäre solches sicherlich widerrechtlich. Wenn die Deutschen nicht nach Island gefahren wären, würden die Isländer gewiß vor Hunger gestorben sein, da sie keine Selbstversorger wären.

Wenn den Hamburgern für die Zukunft die Erlaubnis erteilt würde, auf Island Handel zu treiben, so sollten die Abgesandten zu bewirken suchen, daß der König seinen dortigen Vogt davon unterrichtete. Aber gleichzeitig hatten sie dem König mitzuteilen, daß, wenn den Hamburgern in Zukunft die Schifffahrt nach Island verboten würde, sie Schadenersatz erhalten müßten für die Forderungen, die sie dort ausstehen hätten. Schließlich sollten die Abgesandten sagen, daß der Rat nicht glaubte, daß solches in Frage käme, und den König um Erlaubnis zur Eintreibung ihrer Forderungen auf Island bitten.

Einen endgültigen Vertrag über den Handel auf Island sollten diese Abgesandten nicht abschließen, sondern der Rat wollte es selbst tun, wenn sie erfahren hätten, welche Bedingungen der König in Zukunft für den Handel stellte, und dem Rat davon Nachricht gegeben hätten.¹⁾

Diese Instruktion zeigt gut, wie eifrig die Hamburger darauf bedacht waren, den Handel mit den Isländern zu behalten. Wie man erwarten kann, spiegelt sich der Interessenkampf der Hamburger in dem Schreiben deutlich wider. Aber wenn darin auch etwas übertrieben wird und verschiedene Mißhelligkeiten in ihrem Verkehr mit der „dänischen Gewalt“ verschwiegen sind, so ist das, was die Isländer betrifft, im ganzen richtig. Sie hatten von dem vorteilhaften Handel Gebrauch gemacht, und die deutsche Handelsschifffahrt hatte dazu geführt, sie von Warenmangel und Elend zu befreien. In dieser Hinsicht gingen die Wünsche der Deutschen und Isländer zweifellos denselben Weg. Man sieht das auch daran, daß auf dem Althing von 1576, kurz nachdem die Hamburger hier aus verschiedenen Häfen, darunter aus Hafnarfjörður, vertrieben worden waren, die Lögmänner Lögrjettamänner und Sysselmänner (am 1. Juli) ein Bittschreiben an den König verfaßten, in dem sie darauf hinaus wollten, er solle das Volk von der Last befreien, die sich daraus ergab, daß einige Häfen, wie auch Hafnarfjörður, gewissen Männern verliehen worden waren, die ihr Versprechen, genügend Qualitätswaren in das Land zu bringen, nicht gehalten hatten.²⁾

¹⁾ Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 3, Bl. 20—31 im Hamburger Staatsarchiv.

²⁾ Alþingisbækur Íslands I, Reykjavík 1912—14, S. 320—323.

Hier hatte man ein Beispiel dafür, wie es gehen würde, wenn die ausländische Konkurrenz um den Handel mit Island aufhörte. Aber die Bitten der Deutschen und Isländer fanden bei Friedrich II. wenig Gehör. Zwar zeigt die Handelserlaubnis, die oben genannt worden ist, daß die Hamburger Hafnarfjörður am längsten behielten, bis zum Schluß im Jahre 1602, weil sie die nötigen Geldmittel besaßen, um hoch genug für den Hafen zu bieten. Wie ich indessen früher berichtet habe, nahm ihn der König ihnen trotzdem eine Zeitlang fort. Er gab dann Hafnarfjörður einem Dänen, Markus Heß, der Bürgermeister in Kopenhagen war und seit dem Jahre 1566 in verschiedenen hiesigen Häfen einen schwunghaften Handel betrieben hatte.

Markus Heß war 1526 geboren und starb 1590. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts war er einer der tüchtigsten Kaufleute in Kopenhagen, und sein Bruder, Anders Heß, trieb damals einen ausgedehnten Handel in Helsingör. In den Jahren 1559—1560 trieb Markus Heß Pferdehandel, und im Jahr 1565 wurde er Bürgermeister in Kopenhagen. Während des siebenjährigen Krieges (1563—1570) zwischen Dänen und Schweden lieh er dem Dänenkönig Geld und begann gleichzeitig selbst einen großen Handel mit Narva, das damals in der Gewalt der Russen war. Seit 1566 gab der König ihm oft die Konzession, in isländischen Häfen Handel zu treiben, und Heß trachtete besonders nach Schwefel und Tran. Markus Heß ließ selbst Schiffe bauen und Kanonen fabrizieren. Eine Zeitlang trieb er Handel in Spanien. Aber sein Handel mit Narva schlug so fehl, daß man sagt, er würde kurz nach 1580 seine Bürgermeisterstelle wegen zerrütteter Finanzen verloren haben, wenn der König nicht seine schützende Hand über ihn gehalten hätte. Im Jahre 1589 mußte er schließlich von seinem Bürgermeisteramt zurücktreten, und der König mußte ihm Geld geben, weil er so arm geworden war.¹⁾

Mit einem Schreiben, datiert 25. Februar 1576, gab Friedrich II. diesem berühmten Mann die Handelserlaubnis in Hafnarfjörður und Vopnafjörður für die nächsten drei Jahre dafür, daß er an den König eine Abgabe entrichtete,

¹⁾ C. F. Bricka, Dansk biografisk Lexikon, Bd. 7, København 1893, S. 428—429.

die einen Portugallöser für jedes Schiff, das er dorthin sandte, betrug. Wie üblich, wurde auch Heß auferlegt, gute Waren nach Island zu bringen, sie zu einem billigen Preis zu verkaufen und richtiges Maß und Gewicht zu gebrauchen. Wenn er nach Ablauf dieser drei Jahre weiter in diesen Häfen handeln wollte, sollte er der nächste sein, der sie für dieselbe Abgabe, die andere bezahlen wollten, bekäme.¹⁾ Deutlich tritt hier die Tendenz König Friedrichs hervor, die isländischen Häfen für den höchstmöglichen Preis zu verpachten und nicht nach der Nationalität des Pächters zu gehen. Zu dem Verleihungsschreiben des Markus Heß ist zu bemerken, daß Vopnafjörður, wahrscheinlich aus Versehen, als in Südisland gelegen genannt wird.

Die Isländer haben an dem Handel des Markus Heß keinen Gefallen gefunden, denn in demselben Jahr, als er Hafnarfjörður in Pacht nahm, sandte das Althing selbst, wie oben erwähnt wurde, einen Brief an Friedrich II., in dem unter anderem über die schlechten Waren und den üblen Handel in Hafnarfjörður geklagt wurde. Die Leute sind sehr unangenehm berührt gewesen, als dieser große Schiffahrtshafen, wo sie stets genügend gute Waren erhalten hatten, in die Hände eines Mannes gekommen war, der schon im ersten Jahre so versagte.

Die Isländer sagten sich von Markus Heß los, als sein Handelsvertrag im Jahre 1579 abgelaufen war, und der Statthalter Johann Bockholt bekam die Handelserlaubnis in Hafnarfjörður und in allen Nachbarhäfen, in Hólmurinn, Straumur, Vatnsleysa, Keflavík und Bátsandar, die damals unverpachtet waren. Der König verpachtete Bockholt alle diese Häfen unter den üblichen Bedingungen; über die Dauer der Pachtzeit wird in dem Verleihungsbrief nichts gesagt.²⁾ Wahrscheinlich hat Bockholt Hafnarfjörður bis zum Jahre 1586 innegehabt, denn von 1579 bis 1586, wo der Hafen an Joachim Valmann und Hanns Lemmerman verpachtet wurde, ist kein Verleihungsbrief für ihn vorhanden. Der König hat vermutlich Bockholt den Hafen ein Jahr, bevor er ihm die Statthalterschaft hier zum erstenmal nahm, fortgenommen (1587).

¹⁾ Kancelliets Brevbøger 1576—1579, København 1900, S. 15—16.

²⁾ Kancelliets Brevbøger 1576—1579, S. 651.

Die Hamburger hatten dann den Hafen Hafnarfjörður bis 1603 inne, aber immer mit besonderer königlicher Erlaubnis für einen gewissen Zeitraum und gegen eine bestimmte Pachtsumme. Als der dänische Monopolhandel im Jahre 1602 gesetzlich hier eingeführt wurde, war der letzte Pachtvertrag für Hafnarfjörður noch nicht abgelaufen. Sobald das der Fall war — am 14. Oktober 1603 — kam Hafnarfjörður in die Hände der dänischen Monopolkaufleute. Mit einem Schreiben, datiert 17. April 1603, wies Christian IV. den Statthalter Enevold Kruse an, einem weiteren Handel der Hamburger hier vorzubeugen. Betreffs Hafnarfjörður heißt es folgendermaßen:

„Dann auch, daß du (d. i. Enevold Kruse) allen deutschen Kaufleuten, sowohl in Hafnarfjörður als auch anderswo, ernstlich bekanntmachen läßt, daß sie mit dem Eintreiben ihrer Forderungen und anderem Vorhaben in diesem Sommer so verfahren sollen, daß sie im kommenden Jahr und danach mit ihrer Schifffahrt und ihrem Handel das Land zu meiden suchen, weil wir ihnen nach dieser Zeit gar keinen Handel dort im Lande zugestehen wollen.“¹⁾

Mit diesem Brief wiederholte der König sein gesetzliches Verbot gegen den Handel der Ausländer auf Island. In Hamburg aber entstand ein außerordentlich großer Schrecken unter den Islandfahrern, die hier Forderungen ausstehen hatten. In der Tat hatte die Handelspolitik der Dänenkönige den deutschen Kaufleuten schon lange Schmerzen verursacht, so daß das Monopol ihnen durchaus nicht ganz unerwartet kommen konnte. Es scheint sie auch viel mehr überrascht zu haben, als Friedrich II. zuerst gegen ihren Handel auf Island Einspruch zu erheben begann nach der langen Freiheit, die sie dort vom 15. Jahrhundert ab genossen hatten. Um 1602 scheinen sie indessen größten Wert darauf gelegt zu haben, die Erlaubnis zur Eintreibung ihrer hiesigen Forderungen zu erhalten. Man sieht das aus einem Brief eines Hamburger Kaufmanns Johann Holdtgreve, datiert 26. September 1602, an Bürgermeister und Rat in Hamburg, in dem er sagt, daß er dem Dänenkönig über seine Schwierigkeiten wegen der verbotenen Islandfahrt geschrieben habe und

¹⁾ Alþingisbækur Íslands III, Reykjavík 1917—18, S. 293—294.

daß er gleichzeitig erwarte, daß ihm das Winterlager auf Island gestattet werde, so daß er seine Forderungen dort eintreiben könne. Holdtgreve sagt hier, daß der König seinen Brief wegen der Hindernisse, die er nennt, nie beantwortet habe, und bittet den Rat in Hamburg, ihm dieses Winterlager zu erlauben, da verschiedene Hamburger jetzt in isländischen Häfen, unter anderem in Vatnsleysa, Winterlager haben.¹⁾

Christian IV. erlaubte den Deutschen die Eintreibung ihrer Forderungen auf Island, wenn sie sich verpflichteten, nicht gleichzeitig Handel zu treiben. So gab er am 21. März 1603 Hans von Huttelen, Coert Weidemer und ihren Genossen, allen aus Hamburg, ein Schreiben, das sie dem Statthalter Enevold Kruse bringen sollten. Darin stand, daß diese Hamburger dem König berichtet hatten, daß sie große Mengen Fisch und andere Waren bei den Bauern auf Island hätten. Die Kaufleute hätten deshalb darum nachgesucht, einmalig drei Bevollmächtigte mit Hamburger Schiffen, die noch nach Hafnarfjörður und Eyrarbakki führen, nach Island senden zu dürfen, so daß sie diese ihre Rückstände einfordern könnten. In dem Brief wird weiter gesagt, daß die Hamburger gern den dänischen Kaufleuten, die jetzt die isländischen Häfen gepachtet haben, diese Forderung zu einem erträglichen Preise verkaufen wollen. Der König befahl dem Statthalter, den drei vorgenannten Hamburger Bevollmächtigten die Eintreibung der Forderungen auf Island zu erlauben, beauftragte ihn aber gleichzeitig, darauf zu achten, daß sie die Erlaubnis nicht dazu benutzten, mit den Isländern heimlich Handel zu treiben.²⁾

Wie man sich vorstellen kann, war es ziemlich schwierig, diese Handelsschulden, so wie die Verhältnisse hier lagen, einzutreiben; auch scheint es langsam gegangen zu sein. Die Deutschen haben sich in dieser Hinsicht zweifellos dadurch geschadet, daß sie versuchten, gleichzeitig mit der Eintreibung ohne Erlaubnis zu handeln, wie das Schreiben des Königs vom 17. April 1603 bekundet. So viel steht fest,

¹⁾ Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 4, Bl. 8—9 im Hamburger Staatsarchiv.

²⁾ Kancelliets Brevbøger 1603—1608, København 1915, S. 21—22.

daß sich im Jahre 1611 alle Hamburger Bürger, die einmal nach Island gefahren waren, zusammentaten und der Stadtverwaltung einen Brief schrieben, in dem sie sich darüber beklagten, daß der Dänenkönig den Isländern verboten hätte, den deutschen Kaufleuten ihre Handelsschulden zu bezahlen. Als Folge davon, sagten die Kaufleute, hätten die Isländer, die ihre Schulden hätten bezahlen können und auch beabsichtigt hätten, es zu tun, sich dem entzogen. Schließlich erwähnen die Briefschreiber, daß sich der dänische Monopolhandel auf Island als schlecht erwiese, und bitten den Stadtrat, er möge den Dänenkönig auffordern, den guten Hamburgern aufs neue die Handelserlaubnis hier im Lande zu geben, da das Privileg der Kopenhagener, Malmöer und Helsingöer Kaufleute abgelaufen sei.¹⁾

Man brauchte nicht zu erwarten, daß man diese Erlaubnis bekam; auch waren jetzt die Tage des deutschen Handels hierzulande gezählt. Doch trieben die Deutschen Anfang des 17. Jahrhunderts, nachdem das dänische Monopol eingeführt worden war, hier heimlich etwas Handel, und eine gewisse Schifffahrt zwischen Island und Hamburg bestand bis ins dritte Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts.²⁾ Aber Christian IV. zerstörte diese Verbindungen durch neue Verordnungen in den Jahren 1619 und 1623 völlig.³⁾

Damit war der direkte Handelsverkehr, nicht nur zwischen Hamburg und Hafnarfjörður, sondern auch zwischen Deutschland und Island überhaupt, beendet. Lange war Hamburg auf dem europäischen Festland der Hafen gewesen, der in bezug auf Waren- und Menschentransporte in direktem Verkehr mit Island gestanden hatte. Durch die neue Handelsmaßnahme vom Jahre 1602 übernahm nun Kopenhagen seine Rolle. Dorthin führten jetzt alle Wege von hier aus, bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts, kann man sagen. Um die Wende des 16. Jahrhunderts waren die Isländer mit ihrem Handel wieder an ein Kleinvolk gebunden, wie es der Fall gewesen war, als unser Volk in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts seine Selbständigkeit verloren

¹⁾ Cl. VII, Lit. Kc, Nr. 11, Vol. 4, Bl. 49—50 im Hamburger Staatsarchiv.

²⁾ Baasch a. a. O. S. 48.

³⁾ Vgl. Aðils a. a. O. S. 80—81.

hatte. Erst im Jahre 1927 entstand durch Vermittlung der „Isländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft“ wieder ein direkter und regelmäßiger Handelsverkehr zwischen Island und Hamburg. Im Frühjahr 1926 steuerte der „Lagarfoss“ der Dampfschiffahrtsgesellschaft in die Elbe hinein als Zeichen dafür, daß jetzt die alte Handelsverbindung unseres Volkes mit der Hansestadt auf neuer Grundlage wieder aufgelebt war.

4.

Antwerpener Handelsunternehmungen „auf Ostland“

Von
Wilhelm Koppe

Als Festschrift für die im Sommer 1938 in Antwerpen abgehaltene Tagung verschiedener Städte, die früher der Hanse angehörten oder mit ihr in enger Verbindung standen, veröffentlichte J. Denucé, Hauptarchivar am Historischen Museum in Antwerpen, ein Werk „Die Hanse und die Antwerpener Handelskompanien in den Ostseeländern“.¹⁾ Denucé gibt einleitend einen Überblick über das Verhältnis zwischen Antwerpen und der Hanse seit 1315 und schmückt diesen mit Bildbeilagen, unter denen die vom „Oosterhuis“ — jenes prächtigen, nach monumentalen Maßstäben 1564 bis 1568 gebauten Wohn- und Lagerhauses der hansischen Kaufleute in Antwerpen — besonders hervorragen.

Wichtiger noch sind die von Denucé veröffentlichten bisher unbekanntenen Dokumente²⁾, darunter vor allem die Abrechnungen für Antwerpener Handelsunternehmungen „auf Ostland“.

¹⁾ Teil III der Dokumente zur Handelsgeschichte herausgegeben von Dr. J. Denucé unter den Auspicien der Handelskammer Antwerpen, 1938, De Sikkel, Antwerpen, XXXII und 157 S.

²⁾ Es handelt sich dabei um die Bestätigung der Hanseprivilegien in Antwerpen von 1541; eine Darlegung der Handels-

Als eine Kompanie „opter Nerve ende Zweden“ sieht Denucé das zweijährige Handelsunternehmen an, dessen livländische Abrechnung er als Beilage 4 auf Seite 12—34 veröffentlicht. Diese Ansicht ist gewiß nicht richtig. Ein Antwerpener Kaufherr namens Arent Fabry schickte seinen Handelsdiener — aus dem Dokument ist sein Name nicht zu entnehmen — mit kostbaren Waren nach Livland mit dem Auftrag, in Danzig und Riga durch Wechsel auf bestimmte Antwerpener und Lübecker Kaufleute zunächst eine bestimmte Summe und später nach Bedarf Geld aufzunehmen, die mitgegebenen und nachzusendenden Waren im Osten zu verkaufen, hier Exportgüter aufzukaufen und sie teils nach Lübeck, teils nach Antwerpen zu verschiffen. Es handelt sich um ein gewöhnliches Handelsunternehmen eines einzelnen Großkaufmannes. Denucés Skizzierung dieses Unternehmens in einer Einleitung auf S. XXVIII und XXIX ist deswegen in den verschiedensten Punkten unzutreffend.

Aber gerade weil es sich um ein im niederländischen wie im hansischen Großhandelsbetrieb zwischen dem westlichen und östlichen Nordeuropa ganz gewöhnliches Unternehmen handelt, verdient diese Abrechnung besondere Aufmerksamkeit. Denn es ist m. W. die Funktion des Großhandels in diesem Raum im 16. Jahrhundert noch nirgends so klar und genau herausgestellt worden, wie es dieses Dokument erlaubt. Möglich wäre solches schon gewesen, nämlich an Hand der bekannten Handelsbücher der Veckinghusen aus dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts. Das Veckinghusensche Geschäft war genau so organisiert wie das Geschäft dieses 150 Jahre später lebenden Antwerpener, nicht zum mindesten was die großzügige Finanzierung des Handels durch Wechsel angeht. Nur war es noch bedeutend ausgedehnter, sowohl was den Raum wie was die Umsätze anlangt, deswegen aber auch komplizierter, und es ist um so schwerer zu durchblicken. Um die Grund-

vorteile, die Emden 1564 den Kaufleuten aus Antwerpen bietet; ein Gesuch Antwerpens um freien Handel mit Schweden anlässlich der Behinderung niederländischer Schiffe im Sund 1563; schließlich ein Zeugnis der Stadt Köln vom 12. Januar 1652 über die Stellung der in Köln mit offiziellen Ämtern betrauten Antwerpener und anderer Brabanter.

züge dieses mindestens seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts im hansisch-nordeuropäischen Raum „modernen“ Geschäftsbetriebes in möglichster Einfachheit aufzuzeigen, ist das Livlandgeschäft Arent Fabrys darum vorzüglich geeignet. Allerdings ist eine übersichtlichere Ordnung der einzelnen Fakten notwendig, als sie das reichlich unsystematisch verfaßte Dokument selbst bietet. Dies sei hier versucht.

Der Handelsdiener Fabrys reiste am 9. Dezember 1572 aus Antwerpen über Land nach Lübeck. Sein „Meester“ hatte ihm 1777½ Ellen Seidenstoffe verschiedener Sorten und 40 Pfund Unzengold und Silber mitgegeben. Am 9. Januar 1574 ist er in Lübeck, wo er mit dem ihm von Fabry empfohlenen Lübecker Dirick Rosenkranz Verbindung aufnahm. Er reiste dann auf dem Landweg weiter nach Danzig und nimmt hier am 26. und 31. Januar und am 1. Februar 2000 Taler „naer myn Meesters bevel“ auf. Teils verwies er die Geldgeber auf Antwerpener Kaufleute, die 14 Tage bzw. vier Wochen nach Sicht die von unserem Handlungsdiener darauf ausgestellten Wechsel einzulösen haben, teils zahlt ihm der Danziger Peter Jonkers, der mit Fabry in Geschäftsverbindung stand, das Geld aus. Von Danzig zu Lande über Polangen weiterreisend, traf er dann am 17. Februar in Riga ein. Als Betriebskapital besaß er nunmehr also seine Seide und sein Unzengold mit einem Verkaufswert von 2476 Talern und einen Bargeldbetrag von 2000 Talern, zusammen fast 4500 Taler, eine ansehnliche, aber damals wie auch schon Jahrhunderte früher im hansischen Fernhandel keineswegs ungewöhnliche Summe. Es läßt sich nachweisen, daß in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts Lübecker Großkaufleute oft mit Geld und Waren, die wertmäßig jener Summe entsprachen und gelegentlich bedeutend übertrafen, nach Livland reisten bzw. ihre Handlungsdiener mit solchen Werten nach Livland schickten.

In Riga fühlte sich der Antwerpener offensichtlich zunächst noch nicht heimisch. Nachdem er ein erstes Mal 53 Elenshäute für 150 Taler aufgekauft hatte, tat er sich mit einem gewissen Peter Hermanns zusammen, dem er vermutlich bessere Marktkenntnisse zutraute. Beide kauften jetzt „per compagnie“, also als Gesellschafter, bei gleichem Kapitaleinsatz und auf gemeinsames Risiko

am 13. März:	25 große Last Roggen	für 550 Tlr.
am 17. März:	25 Schiffspfund Flachs	für 375 „
am 19. April:	300 Stück Leder	für 163 „
am 19. April:	1280 Stück Leder und 36 Schiffspfund Flachs	für 1397 „
		<u>zusammen für 2485 Tlr.</u>

Unser Antwerpener hatte also 1242½ Tlr., ungerechnet die nicht unbeträchtlichen Unkosten, durch diese Kompaniegeschäfte festgelegt. Etwa ein Viertel dieser Summe bezahlte er durch „Vermangelung“ von Seide, also durch Verrechnung mit Ware, die ihm der livländische Kontrahent abkaufte. Den Roggen verfrachteten beide Gesellschafter sofort nach Westen, vermutlich in einen niederländischen Hafen. Den ersten Posten Flachs verschifften sie auf den Lübecker Markt. Den zweiten Posten Flachs versprach der Verkäufer auf Termin zu liefern; Hermanns nahm ihn auch im Sommer in Empfang und verfügte darüber weiter. Das Leder ließ unser Handlungsdienner in Riga einlagern.

Am 3. Juni reiste er von Riga nach Dorpat, wobei er Seide und Unzengold mitnahm. Am 10. Juni langte er dort an. Nunmehr arbeitete er auf eigene Faust. Doch sah er sich erst volle fünf Wochen um, ehe er seinen ersten Einkauf tätigte. Er kaufte hier dann

am 14. Juli	101 Stück Juchten	für 100 Tlr.
am 24. Juli	4 Schiffspfund Wachs	für 206 Tlr.
am 3. August	100 Stück Juchten	für 100 Tlr.
am 15. August	118 Stück Ziegenfelle	für 60 Tlr.

zusammen für 467 Tlr.

Sämtliches Gut, das er teils mit barem Geld, teils mit Seide und Gold bezahlte, ließ er nach Riga fahren, wo er das Leder und die Felle in sein Lager bringen, das Wachs aber nach Lübeck verschiffen hieß, gewiß an den obengenannten Rosenkranz.

Am 26. August, also nach einem Aufenthalt von 2½ Monaten, verließ er Dorpat und reiste nach Narva, wo er am 29. August eintraf. Am 1. September empfing er hier aus einem englischen Schiff 66 Last Salz und einige 40 Tlr. bares Geld, womit er die auf dieses Salz anfallenden Ungelder bestreiten sollte. Das Salz war auf Order seines Chefs

ihm hierher zu Händen geschickt und jener hatte, wie man vermuten darf, seinen Handlungsdiener brieflich deswegen benachrichtigt und ihn beauftragt, für den Verkauf zu sorgen. Wie weit Fabry aber selbst Eigentümer dieses Salzes war, ist nicht zu erkennen; jedenfalls gehörte ein Teil einem anderen Niederländer. Unser Handlungsdiener hielt sich nicht lange in Narwa auf, besorgte rasch die Verfrachtung des Salzes in Lodien nach Pleskau, reiste am 5. September dorthin ab und kam am 11. September dort an. Das Salz ließ er in den Salzhof zu Pleskau bringen, konnte es aber nicht an den Mann bringen, so daß es hier lagern bleiben mußte.

Auch in Pleskau hielt sich unser Handlungsdiener mit Aufkäufen zunächst völlig zurück. Dann kaufte er

im Oktober	15 Faß Talg (ca. 50 Schiffspfund netto)	für	747 Tlr.
im Okt. u. Nov.	12 Faß Talg (ca. 44 Schiffspfund netto)	für	667 Tlr.
am 14. Dez.	283 Elenshäute	für	746 Tlr.
am 20. Dez.	68 trockene Häute	für	28 Tlr.
im Dezember	3 Schiffspfund Flachs	für	41 Tlr.

zusammen für 2231 Tlr.

Den Flachs erhielt er jedoch nicht geliefert. Die ersten 15 Faß Talg ließ er auf Lodien nach Narva an einen Kaufmann, mit dem er zu Anfang September dort in Beziehung getreten war, schicken und wies diesen an, es nach Lübeck zu verschiffen, sicherlich an Rosenkranz. Die bis in den November zusammengekauften anderen 12 Faß Talg denselben Weg zu schicken, erlaubte die fortgeschrittene Jahreszeit nicht mehr. So nahm er sie mitsamt den Häuten am 1. Januar 1475 auf Schlitten mit nach Dorpat, wo er schon am nächsten Tage ankam. Auf der Weiterreise nach Riga wurde das Gut von Beamten des Ordens in Walk angehalten. Es mußte hier zunächst liegenbleiben, da alle Bemühungen, es freizubekommen fruchtlos waren.

So kam unser Handlungsdiener endlich am 17. Januar in Riga wieder an, aber ohne sein Gut. Hier fand er eine Kiste mit 50 Pfund Unzengold und Silber vor, die für ihn zu Wagen auf dem Landweg aus Antwerpen eingetroffen war.

Von diesem Gold und Silber gehörten 42 Pfund Arent Fabry, die übrigen acht Pfund aber „gaen Arent van Erp ende mi an“. Nach altem hansischen Brauch beteiligte sich also unser Antwerpener Handlungsdiener, in Gesellschaft mit einem dritten, an einzelnen Geschäften seines Kaufherrn, indem er eigenes Kapital einsetzte und das dies betreffende Gut auf eigenes Risiko, aber unter denselben Gewinn- und Verlustbedingungen wie das dazugehörige Proppergut seines Chefs verhandelte. Schon wenige Tage nach Empfang, am 28. Januar, verkaufte er diese 50 Pfund Gold und Silber an einen Rigaer und erlöste damit 725 Tlr.

Es war aber auch höchste Zeit, daß er entsetzt wurde. In Pleskau hatte er den Rest seines Betriebskapitals durch die erwähnten Aufkäufe festgelegt, und er hätte nicht einen Taler mehr im Beutel gehabt, wenn er nicht schon in Narva 150 Tlr., die ihm und jenem Arent van Erp gehörten, in das Geschäft eingeschossen hätte. Das erste, was er in Riga nach seiner Rückkehr tat, war, auf Wechsel auf Antwerpen sich weitere Barmittel zu verschaffen. Am 19. Januar und 1. Februar bekam er auf diese Weise weitere 1282 Tlr. zur Hand, so daß er nunmehr wieder über gut 2000 Tlr. Betriebskapital verfügte.

Am 1. Februar reiste er dann nach Wilna ab, war aber schon am 15. Februar wieder in Riga, ohne ein Geschäft getätigt zu haben. Am 5. März reiste er nach Wolmar und Walk, um sein dort liegengeliebenes Pleskauer Gut loszubekommen. Er sah sich genötigt, den Ordensbeamten Wein, Zucker und Geld im Betrag von 10 Tlr. zu geben. Er hatte jetzt aber Erfolg und langte am 18. März mit dem Gut wieder in Riga an.

Am 14. April trat er dann eine zweite Reise nach Wilna an, begleitet von einem Tater als „Leytsager“. Diesmal schloß er hier ein großes Geschäft ab. Er kaufte von einem Niederländer in Wilna nun

395 Elenshäute für 1755 Tlr.,

bezahlte diese Summe jedoch nicht selbst, sondern wies den Verkäufer an den schon genannten Peter Jonkers in Danzig, der diesem die Summe zahlen und sich durch Ausstellung von Wechseln auf Antwerpen wieder bezahlt machen sollte. Diese Elenshäute ließ unser Antwerpener sofort, am 21. April,

nach Königsberg verladen, von wo ein dort ansässiger Geschäftsfreund seines Chefs sie dann weiter nach Lübeck an Rosenkranz verschiffen sollte.

Am 30. April war er wieder zurück in Riga. Schon am nächsten Tag verkaufte er hier an einen Engländer die oben erwähnten 12 Faß Talg für 956 Tlr., d. h. mit einem Reingewinn von knapp 146 Tlr., trotz der Mehrunkosten, welche die Behinderung in Walk verursacht hatte. Am 4. Mai beschaffte er sich in Riga durch Ausstellung eines Wechsels auf Antwerpen weitere 400 Tlr.; als Deckung benutzte er eine avisierte Geldüberweisung seines Chefs in gleicher Höhe aus Antwerpen. Am 31. Mai erhielt er diese zweiten 400 Tlr. durch zwei Rigaer Kaufleute ausgezahlt. Am 7. und 9. Juni nahm er weitere Gelder auf fünf Wechsel auf, 1286 Tlr., die auf Rosenkranz in Lübeck, und 875 Tlr., die auf Antwerpener Kaufleute lauteten. Zusammen verfügte er am 9. Juni über Kapitalien, die er seit dem 17. Januar an sich gezogen hatte, in Höhe von 5924 Tlr.

Nunmehr begann er endlich bei Rigaer Kaufleuten wieder im großen aufzukaufen und zwar hatte er sein Interesse ganz dem Geschäft mit Häuten zugewandt. Er kaufte

am 9. Juni	785 Stück	Elenshäute	für 2830 Tlr.
am 10. Juni	594 Stück	Elenshäute	für 2087 Tlr.
am 14. Juni	125 Stück	Elenshäute	für 558 Tlr.
am 14. Juni	372 Stück	Schafsfelle	für 262 Tlr.

1876 Stück Häute und Felle für 5739 Tlr.

Er verfrachtete den größeren Teil dieser Häute unmittelbar in vier verschiedenen Schiffen nach Lübeck; an wen, wird nicht ausdrücklich vermerkt, doch kann kein Zweifel daran herrschen, daß der Adressat jener Rosenkranz in Lübeck war, auf den er ja eben vorher verschiedene Wechsel gezogen hatte. Das Betriebskapital war jetzt aber fast wieder ganz erschöpft.

Am 11., 20. und 22. Juli, am 27. und 28. September, am 2., 13., 15., 28. und 29. Oktober sowie am 1., 9., 10., 11. und 24. November zog er in Riga erneut Wechsel, in der Mehrzahl auf Antwerpen, einige auch auf Lübeck und bekam dadurch 5382 Tlr. für die Finanzierung weiterer Einkäufe in die Hände. Damit kaufte er in Riga

am 20. Juli	90	Elenshäute	für	468	Tr.
am 20. Sept.	430	Ziegenfelle	für	516	Tr.
am 20. Sept.	21	Ziegenfelle	für	14	Tr.
am 24. Sept.	336	Elenshäute	für	1344	Tr.
am 28. Sept.	64	Elenshäute	für	275	Tr.
am 6. Okt.	215	Schafsfelle	für	175	Tr.
am 12. Okt.	120	Elenshäute	für	516	Tr.
am 14. Okt.	70	Elenshäute	für	332	Tr.
am 17. Okt.	445	Elenshäute	für	2250	Tr.
am 5. Nov.	5	Elenshäute	für	35	Tr.

1796 Häute und Felle für 5926 Tr.

Er verschiffte diese Häute am 8., 13., 17. und 22. Oktober nach Lübeck, gewiß wieder an Rosenkranz. Einen Restbestand von 200 Elenshäuten, eingeschlagen in 72 Schafsfelle, ließ er jedoch im Hause eines Rigaer Geschäftsfreundes einlagern. Sie dienten diesem als Sicherung für die Bezahlung jener 430 Ziegenfelle, die er am 20. September unserem Antwerpener verkauft hatte; denn diesen Posten bezahlte letzterer ausnahmsweise nicht in bar, sondern versprach die Kaufsumme (516 Tr.) auf der nächsten „Kirmessen“ zu Köln einem genannten Dritten zu erlegen.

Am 15. November verließ unser Handlungsdiener dann Riga und reiste auf dem Landweg nach Lübeck, wo er am 16. Dezember anlangte. Hier wird er sich von Rosenkranz den Nachweis über die Verwendung der jenem von Narwa, Königsberg und Riga aus zugesandten Güter haben erbringen lassen. Am 24. Dez. ließ er sich von einem Lübecker 53 Tr. geben, um die Ausgaben seiner Weiterreise bestreiten zu können, kaufte sich ein Pferd mit Sattelzeug und ritt nach Antwerpen. Am 15. Januar 1576 war er dann wieder zu Haus.

Überblickt man die zweijährige Geschäftstätigkeit des Antwerpener Handlungsdieners in Livland für seinen Antwerpener Chef Arent Fabry, so kommt man zu folgenden Jahreswerten in Talern:

Jahr	Einnahmen	eingekauft für	Unkosten	Summe der Ausgaben	
1574	4652	4090	532	4622	+ 30
1575	13062	13420	188	13608	— 546
Zus.	17714	17510	720	18230	— 516

Das Passivum von 516 Tlr. erklärt sich aus dem erwähnten Borgkauf vom 20. September 1575.

Eine ausführlichere Wertung des Fabryschen Unternehmens hier zu geben, gestattet der Raum nicht. Die Funktionen der an ihm beteiligten Personen liegen ja auch klar zutage. Es sei nur noch einmal betont: Fabrys Ostlandgeschäft ist auf denselben Grundlagen aufgebaut, nach welchen die hansischen Großkaufleute in Lübeck, Danzig usw. schon seit Jahrhunderten mit Hilfe ihrer Handlungsdiener in Nowgorod, Reval, Riga im Osten und in Brügge, Antwerpen, London im Westen arbeiteten.¹⁾

Die zweite Antwerpener Handelsrechnung, die Denucé veröffentlicht (als Beilage Nr. 5, S. 35—133), dürfte ebenfalls nicht für eine Kompanie, sondern auch nur für einen einzelnen selbständigen Kaufherrn aufgestellt sein, nämlich für den Antwerpener Großkaufmann Christoffel Pruennen. Dieser schickte 1562 kostbare Waren verschiedener Art im Wert von 83492 Talern über Land nach Lübeck und von dort weiter in Lübecker Schiffen an seinen Handlungsdiener in Stockholm. Letzterer erhielt diese Waren dort am 3. Mai, verkaufte das meiste, vornehmlich an den schwedischen König und die Mitglieder des Hofstaates, reiste dann im Oktober 1564 mit eingekauften schwedischen Stapelwaren nach Reval, handelte hier bis in den Frühsommer 1565, segelte von dort nach Danzig, handelte hier bis zum Frühjahr 1566, um danach nach Antwerpen zurückzukehren und mit seinem „Meister“ abzurechnen. Um noch nicht zum Abschluß gebrachte Geschäfte aus dieser Zeit abzuwickeln, kam er 1568 noch einmal nach Danzig und im folgenden Jahr nach Stockholm.

Pruennens Handelsunternehmen auf Schweden, Reval und Danzig erscheint auf oberflächlichen Blick viel bedeutender als das erstgeschilderte Unternehmen Fabrys auf

¹⁾ Zur Wertung des hansischen Handels im nordeuropäischen Großraum, über dessen Charakter in manchen deutschen Gelehrtenkreisen immer noch die merkwürdigsten abwegigen Vorstellungen herrschen, vgl. den trefflichen Aufsatz von F. Rörig, „Unternehmerkräfte im Flandrisch-hansischen Raum“ (Vortrag, gehalten auf dem Internationalen Historikertag in Zürich am 30. August 1938) in *Historische Zeitschrift*, Bd. 159 S. 265ff., besonders auch S. 284.

Livland. Doch darf man sich nicht täuschen lassen. Die 83492 Tlr. Kapitaleinsatz beziehen sich auf schwedische Valuta, was Denucé nicht zum Ausdruck bringt. Sie sind gleichwertig mit 20873 deutschen Talern, nach denen Fabrys Handlungsdiener rechnete, bzw. 5218 flämischen Pfund, der in Antwerpen üblichen Valuta.

Das sind aber keine besonders auffallenden Kapitalien. 20000 deutsche Taler in diesen Jahrzehnten besaßen eine Kaufkraft in der Ostsee wie etwa 7000 Mark Lüb. am Ende des 14. Jahrhunderts. Daran gemessen heben sich die Unternehmungen der beiden Antwerpener Fabrys und Pruennen nicht sehr stark von den Unternehmungen der Lübecker und Danziger Großkaufleute um 1400 ab. Allerdings muß man für gewiß halten, daß unsere beiden Antwerpener Kaufherren gleichzeitig auch nach anderen Richtungen hin geschäftlich tätig waren. Aber auch die hansischen Großkaufleute ihrer Zeit hatten ihren Handel sehr stark ausgedehnt.

Stellt man also die Geschäftstätigkeit dieser beiden Antwerpener in die rechten Verhältnisse, so wäre es geradezu zu verwundern, wenn es sich um Handelskompanien, also überdurchschnittlich kapitalstarker Unternehmungen und nicht um Unternehmungen einzelner Kaufherren handeln sollte. Es gab aber Antwerpener „Compagnien op Oistland, op Zweden, opter Nerve ende Zweden“ usw. Denucé belegt sie in Beilage Nr. 7 durch Auszüge aus dem Hauptbuch des Antwerpener Finanzmannes und Generalrentmeisters Gerard Gramaye für die Jahre 1561—1568. Hier kommen aber sogleich ganz andere Handelskapitalien zum Vorschein; viele Zehntausende, ja über 100000 flämische Pfund sind hier investiert. Über die Handelstätigkeit und auch über das interne Arbeitsverhältnis der einzelnen Teilhaber dieser Kompanien, die teils Finanzleute, teils Großkaufleute waren, ist aber leider wenig Näheres daraus zu entnehmen.

Der Titel der Denucéschen Veröffentlichung: „Die Hanse und die Antwerpener Kompanien“ ist deswegen nicht glücklich gewählt. Doch das ist nicht entscheidend. Wir erkennen dankbar an, daß der Verfasser der hansischen Forschung außerordentlich wertvolle Quellen erschlossen hat, daß er mit echter Forscherliebe in die Geschichte der

Beziehungen zwischen Antwerpen und der Hanse eingedrungen ist und sie in großen Zügen eindrucklich dargestellt hat. Das wichtigste Moment in diesen Beziehungen, die Förderung der Zusammenarbeit im wohlverstandenen gegenseitigen Interesse, eine Förderung, der Antwerpen durch großzügige Unterstützung des Baues des Oosterhuis den schönsten Ausdruck verliehen hat, hat er in feiner Weise herausgearbeitet. Die spanische Furie, welche 1576 Antwerpens Blüte für Jahrhunderte knickte, bedeutet auch für die Hanse einen schweren Schlag.

VII.

Besprechungen

Arthur Wegner, Geschichte des Völkerrechts, Handbuch des Völkerrechts Bd. I Abt. 3 (Stuttgart 1936) XXXV und 362 Seiten.

Das vielseitige und zweifellos mannigfach anregende Werk kann hier nicht seinem ganzen Inhalt und Umfang nach gewürdigt werden. Vielmehr ist nur ein Hinweis auf den die Hanse behandelnden Teil möglich. Im übrigen sei auf die Anzeige von G. Crusen in Niemeyers Ztschr. für Internat. Recht Bd. 52 (1937) S. 94 ff. verwiesen. Dort ist mit Recht die geistesgeschichtlich betonte Anlage des Buches hervorgehoben.

Den Hanse-Abschnitt an dieser Stelle zu besprechen hatte sich, wie zahlreiche Randnotizen beweisen, der darüber hinweggestorbene W. Vogel vorgesetzt. Seine Bedenken richteten sich besonders gegen die Verwendung neuzeitlicher, für das MA. nicht passender Begriffe (wie: die Hanse als Souverän, als Großstaat, Völkerrechtssubjekt usw.) und Vergleiche (wie den in der Tat unglücklichen zwischen den Hansen in Norwegen und England und den ausländischen Kapitalisten in Sowjetrußland!). Auch vermißte er die Verwertung der Schriften W. Steins, der Deutsch-russischen Handelsgeschichte von Goetz (1922), der seerechtlichen Werke von Wagner und Kießelbach. Vogels eigene Geschichte der deutschen Seeschiffahrt wäre hier noch beizufügen.¹⁾ Den Ausgangspunkt des Verf., daß die Stadt-

¹⁾ Daß Verf. für das Seerecht von Oléron, auf das er großen Wert legt, die Ausgaben der Hss. durch Zeller nicht kennt, ist für seine Zwecke nicht erheblich; daß er uns aber für die heutige (!) allg. Meinung darüber auf Leibniz und Pardessus verweist, nimmt sich so merkwürdig aus wie Kantzows Chronik und Kratz' Pommersche Städte als „wichtige Hilfsmittel“ für das Verhältnis Lübecks zu den „kleineren Ostseestädten“.

obrigkeit vom Kaiser oder vom Landesherrn mit den Handwerks- und Handelsgerechtigkeiten belehnt (!) war und diese Gerechtigkeiten an Zünfte und Gilden weiter verlieh, versah Vogel begreiflicherweise mit einem kernigen Fragezeichen.

Erfreulich ist die positive Einstellung des Verfassers zur hansischen Leistung. Er sieht in der Hanse die „Schöpferin starken Schutzes deutscher Dinge“, deren Gesamtmacht der eines freien, starken Staates gleichkam (S. 92, 99), was freilich seit dem 15. Jahrhundert immer weniger zutraf. Er sieht auch die Gründe des Niedergangs z. T. richtig: „Die Landeshoheit schnürte das Leben der meisten Städte so ein, daß kein Raum mehr blieb für die alte . . . Handlungsfreiheit“. Dennoch verfällt auch der Verf. in altbekannte Rückständigkeiten. Nach ihm ist es nur Heinrich der Löwe, der den „bedeutungsvollen Streifen“ entlang der Ostsee dem Deutschtum gewonnen hat. Und nach ihm war es eine „beklagenswerte Entwicklung, die den Handwerker unter den Händler beugte“ (S. 90, 95), — während doch nur die aristokratische Verfassung der Früh- und Blütezeit die Erfolge der deutschen Städte ermöglichte. Daß die Hanse ein ursprünglich wendischer Städtebund gewesen sei, ist offenbar nur mißverständlich, dennoch aber recht gefährlich ausgedrückt. Für den Satz, daß Lübeck die Königin der Ostsee war, brauchen wir den Engländer Twiss kaum aufzubieten; wie denn auch für die Vormacht hansischen Deutschtums an allen Küsten der Ostsee die Einleitung zu A. Laschs mnd. Grammatik einen etwas absonderlichen Kronzeugen darstellt.

Bringt das Werk nicht viel Förderliches zur Hansengeschichte bei, so ist ihm gegenüber doch auch nur die umgekehrte Fragestellung zulässig: Was konnte der Verf. aus der Hansengeschichte für seine Geschichte des Völkerrechts gewinnen? Das Ergebnis ist ziemlich negativ geblieben; einen irgendwie faßbaren Einfluß auf die Gestaltung des Völkerrechts hat diese einmalige großartige Epoche deutschen Bürgertums nicht geübt. Dennoch hätte die wirkliche Beherrschung der Quellen z. B. die Abschnitte „Handelsverträge“ und „Seerecht“ ergebnisreicher gestalten können. Über den „im Dunkel uralten Volksgefühles liegenden Gedanken des Gästerechts“ (so der Verf. S. 97) hat z. B.

F. Rörig in wenigen Worten (Hans. Beitr. S. 151f.) mehr gesagt, als der Verf. den von ihm zitierten Monographien entnommen hat. — Mag aber auch der Abschnitt über die Hanse nicht recht befriedigen, so besagt das doch nichts über den sonstigen Wert des weit angelegten Werkes. Wir müssen es dem Verf. danken, daß er den rechtlichen Gestaltungen der Hansezeit nachgegangen ist und sich von seinem Standpunkte aus um ihre Klärung bemüht hat.

Greifswald.

George A. Löning.

Hans Planitz, Das Deutsche Grundpfandrecht, Forschungen zum Deutschen Recht, Band I Heft 4 = Schriften der Akademie für Deutsches Recht, Verlag Hermann Böhlaus Nachf. Weimar 1936.

Jede wirklich fruchtbare Auseinandersetzung mit einer früheren Lehre wird nicht bei deren Fragestellung stehen bleiben, sondern die neuen Ergebnisse in eine neue Schau der Dinge einfügen. So ging es auch Hans Planitz bei seiner Arbeit über das deutsche Grundpfandrecht nicht darum, nur die alte Lehre von der älteren und jüngeren Satzung umzustößen und neue Unterscheidungen an ihre Stelle zu setzen. Was er unternahm, war die Überwindung der alten rein rechtlichen Fragestellung durch eine Betrachtung der Rechtsformen in ihrem geschichtlichen Lebenszusammenhang und damit die Fruchtbarmachung rechtlicher Betrachtungsweise für allgemein geschichtliche Erkenntnisse.

Gewiß, es mag interessant sein, die Unterscheidungen von Substanz- und Nutzungspfand, von Besitz- und besitzlosem Pfand in einem reichen Quellenstoff aufzuzeigen und zu belegen. Wichtiger ist, daß jede dieser Formen erst ihre wahre Bedeutung und Farbe erhält, sieht man sie in ihrer wirtschaftlichen und soziologischen Bedingtheit, erkennt man ihre politischen und sozialen Auswirkungen. Es wäre daher zu einfach, das Nutzungspfand als einen Fortschritt gegenüber dem Substanzpfand oder das Besitzpfand als eine unvollkommenere Form im Vergleich zum besitzlosen Pfand anzusehen. Konnte doch keine Form dem Interesse der Kirche am allmählichen Erwerb weltlichen Grundbesitzes so entgegenkommen wie das Substanzpfand als

Vorstufe vollen Eigentums! Hätte doch keinem Territorialherrn ein besitzloses Pfand am Reichsgut genügt, wo es ihm um territoriale Abrundung seiner Herrschaft ging.

Schon diese beiden Beispiele zeigen, wie weit sich das Pfandrecht des Mittelalters gelegentlich von dem für uns naheliegendsten Zwecke der Kreditsicherung entfernt. Für die Kirche ist es vor allem in den frühen Jahrhunderten viel wichtiger als erleichterte Form der Seelgerätsvergabe, für das Reich die Verpfändung von Reichsgut nicht nur Mittel zur Geldbeschaffung, sondern auch willkommen als weniger gefährliche Form, verdiente Vasallen zu belohnen, da beim Pfand immer noch die Möglichkeit der Einlösung bestand und das Gut dem Reich wenigstens nicht von vornherein völlig entfremdet wurde. Nur in den Städten tritt die Kreditsicherung als Hauptzweck in den Vordergrund, hier finden sich auch die ausgeprägtesten Formen in Anpassung an die so verschiedenen wirtschaftlichen Verhältnisse. Das Nutzungspfand tritt hier gleichberechtigt neben das Substanzpfand, beide in den verschiedensten Abwandlungen. Herrscht in den Agrarstädten das Besitzpfand vor, so in den großen Fernhandelsstädten, allen voran Köln, die Satzung mit Zinsgewere und das besitzlose Pfand. In Köln kann man sogar verfolgen, wie einzelne Gruppen der Bürgerschaft diese oder jene Form bevorzugen, wenn nicht gar erst zur Anerkennung bringen.

Dies nur als kurzer Überblick über die lebensnahe Schilderung aller Erscheinungsformen, von denen hier nur einige angeführt werden konnten. Auf der so gewonnenen Anschauung vom Werden des Grundpfandes baut Planitz eine rechtliche Ausdeutung der einzelnen Grundformen auf, die neben schärferer Herausarbeitung bereits bekannter Tatsachen noch manche neue Beobachtung beiträgt.¹⁾ Soweit er sich dabei auf seine reiche Quellenkenntnis stützt, haben seine Ergebnisse weitgehende Zustimmung gefunden. Anfechtbar sind höchstens seine Ansichten über die Entstehung des Grundpfandes auf deutschem Boden. In der Frage des „Eigentumspfandes“ geht es allerdings wohl nur um eine Formulierungsfrage. Was Planitz mit seiner Ab-

¹⁾ Vgl. seine Zusammenfassung in seiner Germanischen Rechtsgeschichte S. 202/3.

lehnung sagen will, ist, wenn ich ihn recht verstehe, nur, daß die Sicherungsübereignung im deutschen Recht weder der Ausgangspunkt des Grundpfandrechts war, noch seine Entwicklung entscheidend beeinflußt hat. Nicht überzeugend wirken dagegen seine Darlegungen über den Einfluß des römischen Rechts. Bevor von einem solchen Einfluß die Rede ist, sollte man doch erst versuchen, die Ausbildung des Grundpfandes aus einer eigenständigen Entwicklung, vor allem aus dem Vorbild des Fahrnispfandes zu erklären. Bedenklich scheint mir auch in seinem sachlichen Gehalt wie in seiner Prägung der Begriff der virtuellen Gewere, der schlecht zu der sonst so sicheren und eindeutigen Begriffsbildung paßt. Man sollte doch nur dann zu Fremdworten greifen, wenn sie wie „Substanzpfand“ das Wesen der Dinge treffender kennzeichnen, sie aber vermeiden, wenn sie in schillernder Vieldeutigkeit das Entscheidende eher verschleiern als klarlegen.

Doch das sind Einzelheiten, die den nachhaltigen Gesamteindruck dieser ebenso mutigen wie vorsichtigen, ebenso kühnen wie ausgewogenen und ebenso großzügigen wie gründlichen Arbeit kaum oder überhaupt nicht beeinträchtigen.

Berlin.

Dieter Pleimes.

Hans Tägert, Familienerbe in Friesland, Forschungen zum Deutschen Recht, Band III Heft 1 = Schriften der Akademie für Deutsches Recht, Verlag Hermann Böhlaus Nachf. Weimar 1937.

Bei seiner Arbeit über das Familienerbe in Friesland geht Hans Tägert von dem engumgrenzten nordfriesischen Rechtskreis aus, um von hier aus seine Untersuchungen über das gesamte friesische und dänische Recht auszuweiten. Was er in diesem Rahmen über die verschiedenen Regelungen des Güterrechts innerhalb der Hausgemeinschaft vorträgt, sichert der Arbeit allein schon ihren Rang unter den rechtsgeschichtlichen Veröffentlichungen der letzten Jahre, vor allem da er den Nachweis bringt, daß das nordfriesische Recht mit seiner Kopfteilsgemeinschaft im friesischen Rechtskreis allein steht, dagegen in diesem einen Punkte vom altdänischen Recht abhängig ist, von

dessen Einfluß es sich sonst freigehalten hat. Entscheidend für den Wert seiner Arbeit ist aber der Nachweis, daß sich die Sonderentwicklung der nordfriesisch-dänischen Kopfteilsgemeinschaft nicht aus dem kirchlichen Vergabungsfreiteil herleiten läßt.

Ausgehen ist von der Gesamthandsgemeinschaft der Familie im altgermanischen Recht. Während aber in den übrigen germanischen Rechten „die Teilhaberrechte der Kinder allmählich zugunsten einer vermögensrechtlichen Alleinherrschaft der Eltern zurückgedrängt werden“, lokkert sich in Nordfriesland und Dänemark die ursprüngliche Gesamthand zu einer nach Bruchteilen bestimmten Kopfteilsgemeinschaft mit Anwachsungsrecht innerhalb der Hausgemeinschaft, solange beim Tode eines Kindes der Vater noch lebt oder beim Tode des Vaters noch kein Sohn abgeteilt ist, an deren Stelle nach Abteilung eines Sohnes beim Tode des Vaters der gewöhnliche Erbgang unter Auslassung der Mutter tritt.

Alfred Schultze hat diese Kopfteilsgemeinschaft mit dem Vergabungsfreiteil zusammengebracht, der auch hierfür den Boden bereitet haben soll. Gegen diese These spricht aber neben vielem andern die Tatsache, daß sich der Vergabungsfreiteil von vornherein auch auf Erbland bezog, während sich die Kopfteilsgemeinschaft ausdrücklich auf Fahrnis und Kaufland beschränkt (S. 122/3). Durch diese entscheidende Feststellung wird der Weg frei für eine Untersuchung der wahren Ursprünge dieser Gemeinschaftsform, die in ältere Zeit zurückführen. Tägert sieht sie in dem Bedürfnis, den Kindern ein Abteilungsrecht zu geben und die Ehefrau vermögensrechtlich in die Hausgemeinschaft einzugliedern, womit er wahrscheinlich das Richtige getroffen hat. Unklar ist es allerdings, warum er den entscheidenden Einfluß auf die Besserstellung der Frau dem Christentum zuschreibt (S. 131), eine Auffassung, die heute nicht mehr als gesichertes Ergebnis vorgetragen werden dürfte.

Unberührt bleibt das Verdienst Tägerts, daß er die Lehre Alfred Schultzes und unser Wissen über die allmähliche Auflockerung des germanischen Familiengutes in einigen wesentlichen Punkten berichtigt und bereichert hat. Neben groß angelegte und gewagte Thesen, wie sie uns

Alfred Schultze in seinem Meisterwerk über „Augustin und das Seelteil des Germanischen Rechts“ vorträgt, muß eben immer die sorgfältige und mühsame Einzeluntersuchung treten, die allzu kühne und verallgemeinernde Thesen berichtigt und uns damit erst das wahre Bild eines geschichtlichen Vorgangs gibt. Sie für einen örtlich beschränkten Rahmen gelöst zu haben, ist das große Verdienst Tägerts, das seiner Arbeit in der Frage des Familienerbes auch für die gesamtdeutsche Rechtsgeschichte ihren besonderen Wert gibt.

Dieter Pleimes.

George A. Löning, Das Münzrecht im Erzbistum Bremen (Quellen und Studien zur Verfassungsgeschichte des Deutschen Reiches in Mittelalter und Neuzeit, Bd. VII Heft 3), Verlag Hermann Böhlaus Nachfolger, Weimar 1937, VIII und 231 Seiten.

Löning greift in seiner vorliegenden Schrift ein verfassungsgeschichtliches Problem auf, das nicht nur für den hier behandelten Sonderfall besteht, sondern das vielmehr darüber hinaus zu den noch am wenigsten geklärten Fragen der Reichsverfassungsgeschichte gehört. Es handelt sich nämlich bei seiner Darstellung der Entwicklung des Münzrechts im Erzbistum Bremen letztlich darum, die allgemeineren Fragen, „wie sich die hohen Reichsrechte nach ihrem Abwandern in der Hand der Territorialherren entwickelt, wie sie sich zur ‚Landeshoheit‘ verhalten und auf die Reichsverfassung zurückgewirkt haben“ (S. VII), durch eine stofflich und territorial begrenzte Sonderuntersuchung einer Lösung näherzubringen. Seine Ergebnisse verdienen daher über den niederdeutschen Bereich hinaus Beachtung.

In dem Einleitungsabschnitt, der einer Darlegung der verfassungs- und wirtschaftsgeschichtlichen Probleme innerhalb der Entwicklung des Münzrechts gewidmet ist, setzt der Verfasser sich mit der von der Numismatik angewandten „Stufentheorie“ kritisch auseinander. Es wird nachgewiesen, daß die vierte Stufe, die dem Münzherrn das volle Verfügungsrecht über die Münzstätte überläßt, noch nicht die letzte ist, sondern daß darüber hinaus am Ende der Entwicklung und als Zeichen der Landeshoheit noch die uneingeschränkte Befugnis zur Errichtung neuer Münz-

stätten möglich ist. Es wird ferner die umstrittene Frage des „Ledigwerdens“ der Münze bei Anwesenheit des Königs und die hierüber im Sachsenspiegel vorgetragene Theorie untersucht, wobei Löning zu dem Ergebnis gelangt, daß der entsprechende Satz im Ssp. Landrecht nur für die königlichen, nicht aber für die bischöflichen Städte Gültigkeit besaß.

Nachdem Löning, um einer „terminologischen Verwirrung“ vorzubeugen, die in der Numismatik übliche Bezeichnung der „Territorialität“ der Münze abgelehnt hat, da eine territoriale Wirtschaftspolitik im Mittelalter noch nicht betrieben sei, und eine sachlich richtigere Formulierung vorschlägt, wendet er sich den Anfängen des Münzrechts im Erzbistum Bremen zu. In Übereinstimmung mit Jesse lehnt auch er die auf Grund der gefälschten Urkunde König Arnulfs vom Jahre 888 erhobene Annahme ab, daß in Hamburg-Altstadt eine erzbischöfliche Münzprägung erfolgt sei. Es wird sodann die Bedeutung der seit dem 10. Jahrhundert urkundlich faßbaren Münzstätte Bremen für die Ausbildung und Entwicklung des erzbischöflich-territorialen Münzrechts aufgezeigt. Nach einer Behandlung der wechselvollen Geschichte der Münzstätte Stade und nach einer knappen Untersuchung der jüngeren erzbischöflichen Münzstätten zu Bremervörde (14. Jahrhundert), Buxtehude und Estebrügge (16. Jahrhundert) hinsichtlich ihrer Bedeutung als Ansatzpunkt bzw. Bestandteil eines territorialen Münzrechts kommt Löning auf die Eingriffe und Ansprüche der sächsischen Herzöge und der Welfen zu sprechen. Gegenüber den Hypothesen von P. J. Meier, die von der nicht haltbaren Annahme einer landesherrlichen Münzpolitik Heinrichs des Löwen und der Existenz einer „Landesmünze“ ausgehen, weist er mit überzeugenden Argumenten nach, daß während der in Betracht kommenden Zeit „die Stadt Bremen . . . der Sitz einer dauerhaften und nur selten unterbrochenen erzbischöflichen Münzverwaltung gewesen“ ist (S. 96), und daß für eine welfische Münznutzung und Münzverwaltung nur die Jahre zwischen 1169 und 1180 mit einiger Sicherheit anzunehmen sind (S. 95).

Der folgende Abschnitt behandelt die Beteiligung des bremischen Domkapitels an der Münzverwaltung und Münznutzung. Das bereits am Ende des 12. Jahrhunderts nach-

weisbare Konsensrecht des Kapitels bei Verfügungen über die Münzen in Bremen und Stade entwickelt sich im 15. Jahrhundert nach einer vorübergehenden Schmälerung der Rechte zum Münzkontrollrecht. Seit dem 13. Jahrhundert ist das Domkapitel ferner durch den Besitz von Münzrenten an der Münze zu Bremen interessiert, eine Form der Beteiligung, die bis in das 17. Jahrhundert hinein bestanden hat, und über die Löning bereits an anderer Stelle (Brem. Jahrbuch Bd. 35, 1935 S. 99 ff.) ausführlichere Untersuchungen angestellt hat. Die genannten Rechte des Domkapitels sind in die Wahlkapitulationen aufgenommen worden, die übrigens bis in das 17. Jahrhundert hinein die alten Formeln über das Münzwesen bewahrt haben, obwohl sich inzwischen die Rechtslage wesentlich gewandelt hatte (S. 133).

Der Stellung der Stadt Bremen zum erzbischöflichen Münzwesen widmet Löning im folgenden den wichtigsten Abschnitt seiner Untersuchungen. Bereits am Ende des 12. Jahrhunderts ist eine Einflußnahme der Stadt auf die erzbischöfliche Prägung festzustellen. Während Stade im Jahre 1272 eigenes Münzrecht erlangt, begnügt Bremen sich im 13. Jahrhundert noch mit einer Art Aufsichtsrecht über die Münze. Bei der weiteren Behandlung des stadtbremischen Münzaufsichtsrechtes im 14. Jahrhundert untersucht Löning das „älteste Münzrecht“ der Stadt einer eingehenden Untersuchung. Im Gegensatz zur bisher üblichen Datierung auf das Jahr 1369 weist er überzeugend seine Entstehung in der Zeit zwischen 1335 und 1349 nach. Um 1360/69 erwirbt Bremen durch Verpfändung die erzbischöfliche Münze. Rund 100 Jahre, bis etwa 1470, hat Bremen diesen Besitz gewahrt, um dann den eigenen Münzbetrieb wieder aufzugeben und sich erneut mit dem Aufsichtsrecht über die erzbischöfliche Münze zu begnügen, ein Zustand, der erst mit dem kaiserlichen Münzprivileg für die Stadt Bremen vom Jahre 1541 sein Ende fand.

Löning hat dieses merkwürdige Auf und Ab in der Entwicklung der münzrechtlichen Verhältnisse damit zu erklären versucht, daß für Bremen als einer Stadt mit im wesentlichen fern- und großhändlerischen Interessen das Münzaufsichtsrecht bis in das 16. Jahrhundert hinein vollauf genügt habe. Während kleinere Städte wie z. B. Stade mit

ihrem Marktverkehr und Kleinhandel schon frühzeitig das Bestreben gehabt hätten, durch den Erwerb und Besitz der Münze Störungen in der Münzproduktion auszuschalten, sei für Städte wie Bremen, deren wirtschaftliches Leben durch den Fernhandel bestimmt war, das Aufsichtsrecht ausreichend gewesen, da in diesem Falle der größere Geldverkehr bereits auf Barrenrechnung, Handelsmünzen oder bargeldlose Zahlung umgestellt gewesen sei. Erst als die Gefahr bestand, daß die Münze durch Verpfändung in fremde Hände übergehen könne, habe sich die Stadt entschlossen, die Münze selbst in den Pfandbesitz zu übernehmen. Danach haben also nicht politische oder verfassungsrechtliche Gesichtspunkte, „etwa die Vereinigung der Hoheitsrechte in der Hand des Rates, oder der Erwerb der Münze als Ausdruck staatlichen Machtzuwachses“ (S. 183), den Entschluß des Rates entscheidend bestimmt.

Lönings Erklärung, die auf einer scharfen Unterscheidung zwischen zwei Gruppen spätmittelalterlicher Städte beruht, und die von der bisherigen Beurteilung des städtischen Münzwesens völlig abweicht, wird sich kaum verallgemeinern lassen. Es müssen jedenfalls noch weitere Untersuchungen gleich gründlicher Art und mit ähnlichen Ergebnissen abgewartet werden, ehe die ältere Ansicht von der Entwicklung des städtischen Münzwesens mit ihrem „faszinierten Blick auf den Erwerb der Münzstätten“ (S. 135) als überwunden gelten kann.

Die völlige Veränderung der politischen Verhältnisse und Ideen zu Beginn des 16. Jahrhunderts zeigt Lönning kurz in dem letzten Abschnitt seiner Arbeit auf. Während auf der einen Seite die Erzbischöfe den Anspruch auf nunmehr vollständige territoriale Münzherrschaft als einen Bestandteil der Landeshoheit erhoben, strebt die Stadt, nachdem sie die Beschränkung auf ausschließlich wirtschaftliche Ziele aufgegeben hat, nach Unabhängigkeit vom Erzbischof und nach Gewinnung der Reichsunmittelbarkeit. In den schweren Kämpfen, die Bremen um seine Ansprüche auf die Reichsfreiheit bis in das 17. Jahrhundert hinein auszufechten hatte, haben die münzrechtlichen Fragen eine nicht geringe Rolle gespielt.

Durch seine Untersuchungen, die in ihrer methodischen Auswertung der Quellen als vorbildlich anzusprechen sind,

hat Löning die Verfassungs- und Rechtsgeschichte um einen sehr wesentlichen Beitrag bereichert. Aber auch die Numismatik ist ihm zu größtem Dank verpflichtet. Sicherlich wird eine Reihe seiner scharfen Formulierungen in das münzgeschichtliche Schrifttum übernommen werden. Schließlich sei noch vermerkt, daß, gleichsam beiläufig, auch eine Anzahl von Irrtümern in den älteren numismatischen Arbeiten von Jungk, P. J. Meier, Bahrfeldt u. a. hier ihre Richtigstellung gefunden hat, so daß dieses Werk auch für den Numismatiker in Zukunft unentbehrlich sein wird.

Hamburg.

Helmuth Thomsen.

Erich Köhler, Einzelhandel im Mittelalter. Beiträge zur betriebs- und sozialwirtschaftlichen Struktur der mittelalterlichen Krämerei. (Beiheft 36 zur Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, herausgegeben von H. Aubin.) Stuttgart u. Berlin 1938, W. Kohlhammer. XII u. 233 S.

Die Untersuchung hat, wie der Verfasser in seinem Vorwort schreibt, ihren „entscheidenden Anstoß“ erhalten von den Arbeiten F. Rörigs über den mittelalterlichen Großhandel. Wie Rorig — und neben ihm Keutgen, Nirrnheim, Bächthold und andere — die veralteten Sombartschen und von Belowschen Vorstellungen, als ob der Großhandel des Mittelalters nur von der Nahrungsidee bestimmt und von „handwerksmäßiger Gesinnung“ erfüllt gewesen sei, endgültig widerlegt hat, so unternimmt K. einen „methodisch ähnlich gerichteten“ Versuch für den Kleinhandel des Mittelalters, von dem W. Sombart sagt¹⁾: „Daher auch die Detaillisten ihrer Natur nach Handwerker geblieben waren, fremd jeder spekulativen Sinnesrichtung und alles andere als ‚Kaufleute‘.“

Für ein solches Unternehmen gibt es nur wenig Vorarbeiten: einige lokal begrenzte Untersuchungen über die Krämerei und das rechtsgeschichtliche Werk von Weider, Das Recht der deutschen Kaufmannsgilden im Mittelalter (1931). Eine Gesamtdarstellung fehlte bisher. K. be-

¹⁾ Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, 3. Aufl., 1913 S. 224.

schränkt sich nicht auf einzelne Wirtschaftskreise, sondern sucht zu einem Gesamtbild zu kommen, das das ganze damalige deutsche Wirtschaftsgebiet umfaßt. Auch die zeitlichen Grenzen sind nicht eng gesteckt: sie reichen etwa vom Anfang des 12. bis ins Ende des 16. Jahrhunderts. Er muß dabei — von geringen Ausnahmen abgesehen — auf eigene Archivstudien verzichten und wertet nur das bisher gedruckte, umfangreiche Quellenmaterial und die Ergebnisse der Einzelforschungen aus — immer noch eine reiche Ernte, die so heimgebracht wurde! Vorsichtig vermeidet er es, generalisierende Theorien aufzustellen, die für alle Orte und den gesamten Zeitraum allgemeine Gültigkeit haben sollen, sondern gelangt zu sorgsamem Abstufungen, die die lokalen und zeitlichen Bedingungen sowie die Wirtschaftsstrukturen der einzelnen Orte und Gebiete eingehend berücksichtigen. Die Zufälligkeit des anfallenden Quellenmaterials erklärt es, daß die Ergebnisse nicht immer die erstrebte systematische Vollständigkeit haben können. Doch sei gleich darauf hingewiesen, daß die Ausbeute für die Hansestädte besonders groß ist (namentlich für Lübeck, Hamburg, Danzig, Wismar, Rostock, Stralsund, Breslau).

Im einzelnen untersucht K. zunächst Zusammensetzung und Umfang des Warenlagers (S. 18 Entscheidung des Freiburger Rates von 1481: „... was mit gewicht verkauft wurt, sol zur kraemery geachtet werden, doch also daz sy kein wyss noch geverbt tuch veil haben.“), dann weist er nach, daß es unter den einzelnen Krämereibetrieben erhebliche Größenunterschiede gegeben hat. Abschnitt III¹⁾ behandelt die wirtschaftspolitischen Auseinandersetzungen der Krämer mit dem Großhandel, mit dem Handwerk und mit den auswärtigen Klein- und Großhändlern, den Gästen. In Abschn. IV—VI erfahren wir Näheres über den Ein- und Verkauf der Waren und über den Zahlungsverkehr mit dem Großhandel. Weiterhin bringt K. wichtige Angaben zur Betriebs- und Sozialstatistik, z. B. über den Anteil der Krämer an der Gesamtzahl der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden, über ihre Tätigkeit in den Gemeinde-

¹⁾ Der Verf. bat mich auf einen Druckfehler hinzuweisen: in der Überschrift von Abschn. III muß es statt „Warenverkehrs“ „Warenverkaufs“ heißen.

organen; abschließend — gleichsam als sichtbarstes Endergebnis — werden die Umsatzziffern der Krämereibetriebe sowie die Vermögenslage einzelner Krämer vorsichtig abgeschätzt und mit den heutigen Wertmaßstäben verglichen.

Diese summarische Andeutung des Inhalts mag genügen. Es ist daraus zu ersehen, welche Fragen der Verf. klärt oder wenigstens zu klären versucht, soweit das nach den Quellen möglich ist. Daß die eingangs erwähnte Sombartsche Auffassung nunmehr auch für den mittelalterlichen Kleinhandel widerlegt ist, geht aus der Darstellung K.s eindeutig hervor. Gewiß hat es, vor allem in mittleren und kleineren Agrarstädten, genau so wie heute auch Krämer gegeben, denen jeglicher weit planender kaufmännischer Geist fehlte; aber man darf diese Fälle nicht verallgemeinern. Aus der reichen Fülle des Materials seien nur einige Beispiele herausgegriffen, die uns ein ganz anderes Bild zeigen: die Einkäufe einzelner Krämer gehen in die Tausende von RM.¹⁾ Die Vermögenslage des Kleinhandels ist sehr differenziert, wir finden darunter Spitzenvermögen von erstaunlicher Höhe²⁾, ein Beweis für die Gewinnmöglichkeiten der Krämerei. In dieselbe Richtung weist auch die Tatsache, daß wir oft mehrere Krambuden in einer Hand vereinigt vorfinden³⁾ oder daß 1426 die Ulmer

¹⁾ So steht in den Handelsrechnungen des Deutschen Ordens ein Elbinger Kleinhändler mit einer Schuld von 126 000 RM. (1402 bis 1404, S. 162), ein anderer mit 35 600 RM. (1402 bis 1404; S. 162), der Augsburger Niclas Gebel bezieht vom Großhändler Ott Ruland Waren für 413 rh. fl. = 20 650 RM. (1465; S. 164), der Görlitzer Krämer Hans Brückner arbeitet Ende des 15. Jhdts. mit 27 Großhändlern zusammen (S. 83/84). — Die Umrechnung in heutige Werte geschieht nach den Vorschlägen Rörigs (Hans. Beitr. S. 237 Anm. 22 und Das Eink.-Büchlein der Nürnberg-Lübecker Mulichs auf der Frankfurter Fastenmesse des Jahres 1495. Breslau 1931. S. 11).

²⁾ In Wittenberg steht 1542 unter den acht reichsten Bürgern ein Krämer an siebenter Stelle mit 3233 Gulden (S. 209), in Enns ist ein Krämer der reichste Mann der Stadt (S. 203/204), in dem Basler Bezirk St. Peter haben zwei „Großkrämer“ je 10 000 Gulden Vermögen, d. h. genau so viel wie die andern 21 Krämer zusammen (S. 205).

³⁾ S. 40 ff.

Krämersfrau Margarete Maid den Armen, Kirchen usw. eine Summe von 2600 Gulden (130 000—160 000 RM.) in bar und dazu noch erhebliche Sachwerte testamentarisch vermacht.¹⁾ In einigen deutschen Städten, so in Lüneburg; Schwerin, Magdeburg, Erfurt, Straßburg, Regensburg²⁾ sind Krämer unter den Ratsherren anzutreffen.

K. berührt auch das „in den letzten Jahrzehnten so heiß umstrittene Problem“ Großhandel — Kleinhandel.³⁾ Er weist nach, daß zum mindesten der Theorie nach hier schon im 12. Jahrhundert die Trennung zwischen „mercatores“ und „institores“ bestanden hat. Aber in der Praxis sind die Grenzen schwer zu ziehen, es kommen häufig Übergriffe von beiden Seiten vor: viele Großhändler lassen sich Gewinne durch den Einzelverkauf nicht entgehen, und umgekehrt übernimmt auch der Kleinhandel oft großhändlerische Funktionen. Aber diese Fragen werden etwas kurz abgetan; sie waren ja auch nicht das Hauptthema dieser Arbeit. Vielleicht wäre dem Problem näher zu kommen durch eine Untersuchung über die Organisationsformen des Kleinhandels. Darüber sagt K. nichts. Wir hören zwar einiges über die Mitarbeit der Frauen, sogen. „Doppelfirmen“ (S. 87), und die Mitwirkung fremder Arbeitskräfte in einigen Krämerbetrieben (S. 114), sogar über „eine Art genossenschaftlichen Einkaufs“ im Auslande (S. 86). Aber es scheint doch so, daß dem mittelalterlichen Kleinhandel jene komplizierten Organisationsformen fehlten, wie wir sie für den Großhandel kennen.⁴⁾

Einen besonderen Wert erhält das Buch durch seine Tabellen (über 66), die den Überblick erleichtern und in knapper Weise viele Ergebnisse zusammendrängen und veranschaulichen. Auch die kurzen Zusammenfassungen am Ende jedes Kapitels und am Schluß der ganzen Arbeit verschaffen ein übersichtliches Bild, das sonst bei den einzelnen Untersuchungen leicht verlorengehen würde. Von der einschlägigen Literatur ist, soweit ich das hier im Auslande

¹⁾ S. 213. ²⁾ S. 135 ff.

³⁾ S. 49 ff.

⁴⁾ Vgl. die wertvollen Anregungen von Gunnar Mickwitz, Neues zur Funktion der hansischen Handelsgesellschaften, H Gbl. 1937 S. 24 ff.

nachprüfen konnte, dem Verf. nichts entgangen.¹⁾ Doch hätten wir die wichtigsten der z. T. sehr verstreuten Quellen und Darstellungen gern in einem Verzeichnis beisammen gehabt, da K. als erster ein Gebiet untersuchte, das bisher noch wenig bekannt war. Als Ganzes bildet sein gründlich gearbeitetes Buch eine wertvolle Ergänzung und Bestätigung der neuesten Forschungsergebnisse über den mittelalterlichen Großhandel, von denen der Verf. ausgegangen war.

Athen.

C. Nordmann.

Hans Mortensen und Gertrud Mortensen: Die Besiedlung des nordöstlichen Ostpreußens bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts. Teil I: Die preußisch-deutsche Siedlung um 1400 (Deutschland u. d. Osten, Quellen u. Forsch. z. Gesch. ihrer Beziehgn. Bd. 7), Leipzig 1937, S. Hirzel, XII, 212 S., 5 Abb. u. 2 Ktn. — Teil II: Die Wildnis im östlichen Preußen, ihr Zustand um 1400 und ihre frühere Besiedlung (Deutschland u. d. Osten, Bd. 8), Leipzig 1938, S. Hirzel, VIII, 254 S., 7 Abb. u. 1 Kte.

Die beiden zu besprechenden Teile des Mortensenschen Werkes gehören nach Umfang und Fülle des erschlossenen Materials ebenso wie nach Art seiner Auswertung zweifellos zu dem Bedeutendsten, was im letzten Jahrzehnt über Fragen ostpreußischer und baltischer Landesgeschichte veröffentlicht wurde. Solange der angekündigte dritte (Schluß-) Band — der u. a. auch die Darstellung der litauischen Einwanderung in Ostpreußen bringen soll — noch nicht vorliegt, ist freilich eine der Leistung gerecht werdende Würdigung und Stellungnahme nicht möglich. Aus dem reichen Inhalt seien daher vorläufig nur drei Fragengruppen herausgegriffen:

1. Die der historischen Geographie Altpreußens gewidmeten Abschnitte (vor allem I, 22—62 u. II, 67 ff.) sind ein wichtiger Baustein zu dem in Zukunft zu entwerfenden

¹⁾ Für das Aussehen der Krämerbuden (S. 106/107) hätte K. das überlieferte Bildmaterial mit heranziehen können. Einiges davon brachte Rörig in der Propyläen-Weltgesch. Bd. IV S. 298, 299, 327.

Bild des vorhansischen Ostseeraums. Die scharfsinnige Berichtigung der Lowmiańskischen Kontinuitätsthese¹⁾, nach welcher der Orden sich bei der Kammeramtseinteilung sehr eng an die vorhandenen altpreußischen Territorien gehalten hätte, dürfte vor ungezügelter Deutung unscharfer Überlieferungen warnen (I, 39 ff.). Allgemeineres Interesse werden die Ausführungen über Umfang und Abgrenzung des Siedelgebietes der verschiedenen preußischen und baltischen Stämme finden. Das über diesem Problem lagernde taciteische Dunkel wird von den Verfassern an verschiedenen Stellen wohl endgültig aufgehoben. Der Hinweis auf den möglichen Zusammenhang des etwa seit 1100 anzunehmenden Bevölkerungsrückgangs mit einem noch nachzuprüfenden Feuchterwerden des Klimas (II, 132 ff.) spricht sehr an, namentlich die Verlagerung des Wohngebiets der Kuren in die kuppigeren, besser entwässerten Landschaften westlich und nördlich der oberen Minge erscheint so begreiflicher. Die mit solider Kunstfertigkeit vorgenommene Lokalisierung der Landschaft Lamotina und ihre Gleichsetzung mit dem Land Lamyschken (II, 176 ff.) dürfte die Lösung des Kurenproblems fördern. Hier in Lamotina, also besonders im heutigen Memelgebiet, lassen sich noch im 11. Jhdt. durch Bodenfunde reiche Handelsbeziehungen zu Gotland nachweisen, wie es Nerman (Mitt. d. Altertumsges. Prussia 1931, 160 ff.) gezeigt hat. Bei Eintreffen des Ordens ist Lamotina bereits völlig entsiedelt. Mit Recht betonen die Verfasser (II, 183), „wie elementar der Entsiedlungsvorgang und wie unabhängig er gleichzeitig vom Wirken des Ordens war“.

2. Mit derartigen elementaren Vorgängen und deren Folgeerscheinungen (Raubzüge zur Ausweitung des enger werdenden Lebensraumes, vgl. II, 132 ff., bes. 136, dadurch im Endergebnis noch weitere Verengung) dürfte in erster Linie auch die Entstehung der Wildnis zusammenhängen. Das Auftreten des Ordens leitet nur den letzten Akt ein, von einem strategischen Interesse des Ordens, der doch offensiv vorging, an der Wildnis kann — wie Gertrud Mortensen

¹⁾ Vgl. dazu H. Lowmiański, *Studja nad początkami społeczeństwa i państwa litewskiego*, besonders Bd. II, Wilna 1932, S. 30—36. Die Auseinandersetzung mit diesem sehr beachtlichen Werk ist den Verfassern besonders zu danken.

bereits 1921 nachwies — keine Rede sein. Die Versteifung der Front Christen-Heiden brachte es mit sich, daß die Reste so geschwächter Stämme wie z. B. der Sudauer das schutzlose Zwischenland verließen; die heidnisch-konservativen Elemente wandten sich zu den Litauern, die anderen zu den Polen und in noch stärkerem Maße zum Orden, wo sie ja in ihrer neuen Heimat nachzuweisen sind.¹⁾ In der Darstellung der Wildnis (II, 5 ff.) paart sich glücklich kulturgeographisches Verständnis mit historischer Kritik. Die Deutung der „Baiten“ als Knüppeldämme (II, 6 ff.), die exakte Kleinmalerei bei der Beschreibung der von der Wildnis lebenden „Trapper“-Bevölkerung (II, 16 ff.) — alles das verleiht der Arbeit recht lebendige Züge. Wirtschaftsgeschichtlich wichtig ist die Feststellung, daß Holzschlag zu Handelszwecken im Ordenswildnisgebiet mindestens bis etwa 1450 keine wesentliche Rolle spielte (II, 35 ff.), woraus aber keineswegs auf geringes wirtschaftliches Interesse des Ordens am besagten Gebiet gefolgert werden darf. Die Wildnis war kein „Niemandland“, der Orden nahm in dem ihm zustehenden Anteil, also weit über die gegenwärtigen Reichsgrenzen hinaus, seine Landeshoheit in jeder Beziehung wahr (II, 55 ff.).

3. Scharf wird der eindeutig deutsche Charakter der praktisch fast immer auf Neuland ausgesetzten Dorfgründungen kulmischen bzw. magdeburgischen Rechtes herausgearbeitet (I, 63 ff., bes. auch 89 ff. u. 114 ff.). Dem massenweisen Aufgehen von Stammpreußen in den deutschen Dörfern stand als Haupthindernis die überlieferte preußische Sozialverfassung und das in ihr wirkende Recht entgegen. Solange der preußische Familienverband noch hielt, solange die eingeborene Bevölkerung sich von dem vorwiegend personalgebundenen Rechtsdenken nicht lösen konnte, war eine völlige Eingliederung in die deutschen Dörfer mit ihrem

¹⁾ Vgl. II, 82 ff. — Das in II, Anm. 382 wiedergegebene Zitat aus Długosz läßt sich übrigens durch andere Quellen erhärten. Besonders in Masowien u. Podlachien sind zahlreiche Spuren später polonisierter Stammpreußen nachzuweisen; das 1345 in Warschau von den Herzögen Ziemowit und Kazimierz ausgestellte wenig bekannte Privileg f. d. Nachkommen des Stammpreußen Vindica weist auf Vorgänge hin, die um 1290 liegen können, es ist aber keineswegs das einzige Zeugnis.

boden-gebundenen Recht nicht möglich und auch nicht erwünscht. Bei den Stammpreußen mußte erst über längere Zeit hin eine „geistige Evolution“ (I, 73) erfolgen. Die Verfasser betonen bei der Behandlung der Eindeutschungsfrage die eben angedeutete Seite erfreulicherweise besonders eindringlich. Den agrartechnischen Hinderungsgründen (preußischer Haken — deutscher Pflug, geringeres Arbeitstempo bei Benutzung des ersten) ist zwar (I, 97) — in überspitzter Formulierung! — ebenfalls Rechnung getragen¹⁾, sie werden aber nicht so einseitig herausgestellt, wie man es sonst in der Literatur gewohnt ist. — Wesentlich sind die Ausführungen über die Methoden der deutschen Dorfgründung (I, 102 ff.), da sie das arg vernachlässigte Gebiet der Finanzierung ostdeutscher Kolonisation beleuchten. Die Verfasser führen wohl mit Recht das Nachlassen des Siedlungstempos kurz nach 1400 auf die übermäßige Anspannung der Ordensfinanzen durch Rüstungsausgaben zurück (I, 122). — Schließlich stellen die Verfasser fest, daß um 1400 die vorwiegend preußischen Gebiete fast die gleiche Bevölkerungsdichte aufweisen wie die vorwiegend deutsch besiedelten Zonen (I, 140), während man dank der intensiveren deutschen Wirtschaftsweise doch eine größere Dichte in vorwiegend deutschen Gebieten erwarten könnte. Der Deutsche hatte eben, wie a. a. O. gesagt wird, einen relativ höheren Lebens-Standard; der deutsche Bauer mußte mehr zum Verkauf produzieren und brauchte daher trotz intensiverer Wirtschaft eine relativ große Fläche.

Damit wird zugleich die Verflechtung deutscher Bauernsiedlung in das größere Wirtschaftsgefüge des kolonialen Ostseeraums angedeutet: das deutsche Dorf ist in seiner ganzen Existenz von vornherein auf den durch die Städte organisierten Wirtschaftsaustausch zugeschnitten. Hansische Forschung wird immer ihren Blick auch auf das „Hinterland“ der Städte lenken müssen; Arbeiten wie die besprochene geben in dieser Richtung eine Fülle von Anregungen.

Berlin.

Gerhard Czybulka.

¹⁾ Die I, 97 Anm. 367 zitierte Urkd. aus dem Samld. Urkundenbuch hat Nr. 531 und nicht 351.

Hans-Gerd von Rundstedt, Die Hanse und der Deutsche Orden in Preußen bis zur Schlacht bei Tannenberg (1410). Weimar 1937, Herm. Böhlau Nachf. XII und 127 S.

Seit Sattler vor zwei Menschenaltern seine Studien über die Beziehungen des Deutschen Ordens und Altpreußens zur Hanse veröffentlichte, fehlte uns eine eingehende Untersuchung über dieses wichtige Gebiet. So manche neue Quelle wurde inzwischen erschlossen, gar manche Klarheit durch Einzeluntersuchungen gebracht, weshalb es mit Freuden begrüßt werden muß, daß nunmehr mit dem Rüstzeug unserer Zeit an die Lösung dieser Aufgabe herangetreten wird. Die Stellung des Deutschen Ordens zu seinen Hansestädten wurde für das Land Preußen zu einer der wichtigsten politischen Schicksalsfragen, die bis in unsere Zeit hinein für den deutschen Kampf um Altpreußen wirksam sind. Schon darum begrüßen wir des Verfassers Versuch, zu endgültigen klaren Vorstellungen zu kommen.

Die Arbeit ist in fünf Kapitel eingeteilt: 1. „Die Hanse und der Deutsche Orden bis zum Stralsunder Frieden von 1370“; 2. „Die nordische Politik des Ordens und der Hanse seit dem Stralsunder Frieden“; 3. „Der Orden und die Hanse in ihren Beziehungen zu Flandern und Holland“; 4. „Die Politik des Ordens und der Hansestädte gegenüber den Engländern“; 5. „Der Kampf des Ordens und der preussischen Städte um die Gleichberechtigung in Nowgorod.“ Voraus geht der Arbeit ein Vorwort, in dem der Verf. scharf sein Urteil über die früheren Forscher auf diesem Gebiet fällt; und sie endet mit einer neuen vermittelnden „Beurteilung der Königswahlklausel im Stralsunder Friedensvertrag“, die mir das Richtige zu treffen schenit.

Das erste Kapitel sieht von Rundstedt als den Auftakt zum Hauptwerk an, weshalb er sich darin leider mehr als gut an frühere Einzelabhandlungen hält. Wäre er auch hier — wie später — an die Quellen herangetreten, wir hätten von ihm eine vertiefende Darstellung der Zeit bis zum Stralsunder Frieden erlangt, die z. T. jahrzehntealte Anschauungen über Bord warf. Darunter leidet die Klarheit. So entsteht der Eindruck (S. 5), daß schon 1226 Lübeck den Einfluß Wisbys im Ostseehandel niederrang, was doch erst

später geschah; so scheint der Verf. die Ansicht zu vertreten, daß Elbing schon vor dem Auftreten des Ordens bestand und mit lübischem Recht bewidmet war (S. 6); so finden wir hier den sehr anfechtbaren Satz, daß „Lübeck und der Deutsche Orden . . . auf preußischem Boden zum ersten Male miteinander in Berührung getreten sind“ (S. 7f.), obgleich wir doch mindestens 1190 und 1226 solche Verbindungen nachweisen können. Als ein Ergebnis seiner Untersuchungen prägt der Verf. den Satz, der Orden sei bis zum letzten Viertel des 14. Jahrhunderts mit seinen Städten gut ausgekommen, „wobei ein unbestreitbares Übergewicht der Ordensregierung über die Städte gewahrt blieb“ (S. 18). Bewußt wählte er diese Formulierung, um seinen Standpunkt gegenüber dem von P. Werner¹⁾ deutlich abzusetzen, dem er „negative Beurteilung des Ordens und . . . unterschiedene Überschätzung der städtischen Macht“ vorwirft. Steigt man aber weiter zu den Quellen empor, dann muß der Satz lauten: Bis zum Jahre 1410 kommt der Orden im allgemeinen mit seinen Städten gut aus, wobei beide Teile selbstverständlich in der hansischen Politik oft zusammenarbeiten, der Orden aber meist seinen Städten die Führung überläßt. Zur Ergänzung der Hanserezesse muß man hierfür die (Töppenschen) Akten der Ständetage Preußens mit heranziehen, will man erkennen, welche Stellung die Städte dem Hochmeister gegenüber einnehmen. Schon eine kritische Betrachtung der Landesordnungen zeigt die Machtstellung der Städte darin, daß der Hochmeister oft Willküren der Städte übernimmt. Elbing, der Führerin, erfolgreiches Ringen um das ganze lübische Recht läßt das gleicherweise erkennen. In der Außenpolitik überträgt der Hochmeister zumeist seine Vertretung einem Stadtboten. Die wenigen Fälle, wo der Hochmeister Ordensritter damit beauftragt, hat von Rundstedt klar herausgestellt, dabei dürfen wir z. B. den Großschäffer von Marienburg Johann Tiergart eigentlich nicht einmal dazu rechnen.

¹⁾ Stellung und Politik der preußischen Hansestädte unter der Herrschaft des Ordens. Diss. Königsberg 1915. Für mich ist der Gegenbeweis gegen Werner durch die vorliegende Arbeit nicht geführt. Ich halte Werners Werk nach wie vor für eine besonders reife Dissertation.

Er ist nicht Ritter, sondern als ehemaliger Elbinger Kaufmann Diener des Hochmeisters. Erst als um die Wende zum 15. Jahrhundert Ordensritter in diese Ämter gelangen — ich erinnere an die unseligen späteren Gegner Plauens: Küchmeister von Sternberg und Georg von Wirsberg — da wird der Zersetzung im Orden das Tor geöffnet, und in diesem Sinne mag der Satz gelten: „Der Handelsbetrieb des Ordens hat in der Tat viel zum Verfall der Ordensherrschaft beigetragen“ (S. 19).

In den Kapiteln 2—5 wird nun vor uns die politische Lage im hansischen Bereich aufgerollt und gezeigt, welchen Anteil die wendischen Städte nebst Stralsund und Greifswald auf der einen Seite, die preußischen Hansestädte auf der andern und der Deutsche Orden auf der dritten daran nehmen. Von Rundstedt scheidet bei der Beurteilung wirtschaftspolitische und machtpolitische Beweggründe und kommt zu dem Ergebnis, daß die Hansen sich stets von wirtschaftspolitischen Gründen leiten lassen, während der Hochmeister sich als Herr von Preußen im Ostseegebiet, insbesondere in seiner Stellung zur Königin Margarete, von machtpolitischen Erkenntnissen leiten läßt und in dieser Richtung auf seine Städte drückt. Das Ende des gotländischen Unternehmens zeigte dann deutlich die politische Unterlegenheit des Deutschen Ordens gegenüber den vereinigten Nordmächten, was kein günstiger Auftakt für die kommende Auseinandersetzung mit Polen-Litauen wurde (S. 65). Der Tag zu Elbing im Juli 1367, dessen Bedeutung vom Verfasser richtig gewürdigt, wenn auch noch nicht ganz voll erkannt wurde, das Zusammengehen der Preußen mit den Süderseern in der nordeuropäischen Politik, mit den Westfalen in Flandern (S. 14) — während sie es in England mit Lübeck halten — erklärt sich der Verfasser in dem zweiten Kapitel aus einem starken Druck des Hochmeisters auf seine Städte, damit sie seine Festlandspolitik unterstützen. Diese wurde durch Rücksichtnahme auf Polen-Litauen und Pommern bestimmt und zeigte darum auch Hinneigung zu Margaretes Gegenspieler: Mecklenburg.¹⁾ Daß die Preußen unbewußt in

¹⁾ Es wäre das noch deutlicher geworden, wenn S. 31 beim Herzog Johann von Mecklenburg hinzugefügt worden wäre: und Pommern-Stargard.

dieser Richtung den Hochmeister unterstützten, stimmt wohl. Ihre Beugung unter die Politik des Hochmeisters gelang aber nicht bis 1410. Sie standen gegen Lübeck wesentlich wegen der Sundfahrt. Für die preußischen — wie für alle Ostseestädte — war die Sundfahrt zur Nordsee eine Lebensfrage, nur für Lübeck nicht, das aus dem Umschlag auf den Landweg bei gesperrtem Sunde den Hauptgewinn zog.¹⁾ Darum schon der Widerstand gegen Lübeck 1367, dem es sich zu Köln beugte, darum z. T. auch späterhin der Gegensatz der Preußen gegen die Führerin.

Zunächst — nach der Kölner Konföderation — treten die Preußen politisch in der Hanse gleichbedeutend neben Lübeck, in der nordischen Politik sowohl, wie auch in der Politik gegen Flandern-Holland und England, die schwer voneinander zu trennen ist (Kap. 4. 5). Im Nordseegebiet kann der Hochmeister mit seinen Städten mitgehen, da er gleich ihnen dort nur wirtschaftspolitische Ziele verfolgt. Seine Großschäffer sind Kaufleute mit allen Tugenden und Lastern der Hansen. Das wird vom Verf. klar dargestellt. Man muß aber die politische Mitarbeit des Ordens in der Hanse nicht allein unter dem Gesichtspunkt sehen (wie das der Verf. tut), daß die Preußen vom Orden dadurch gezwungen werden, seiner Machtpolitik botmäßig zu sein. Vielmehr hatten die Preußen umgekehrt ein starkes Interesse, den Hochmeister vor ihren und der andern Hansen Wagen zu spannen, damit seine Großschäffer nicht immer wieder die gegen die Feinde verhängte Blockade sprengten, und so den Erfolg der hansischen Wirtschaftskriege gefährdeten. Er unterstützte seine Städte bei Forderungen an die fremden Mächte sonst selten genug. Sie standen z. B. gegen den Erzbischof von Lund oder gegen Albrecht von Mecklenburg-Schweden meist allein.²⁾

Der Name eines Elbinger Politikers tritt in dem Buche nicht gerade oft auf. Im allgemeinen nennt der Verf. die „preußischen Städte“ als die Träger der Politik. Dabei hatten die Politiker in jenen Zeiten viel größere Handlungsfreiheit, mußten also viel mehr Geschick beweisen als heute, wo durch die moderne Technik der Ver-

¹⁾ Dies hätte S. 24 Anm. 2 betont werden können.

²⁾ Auf diese Seite ist leider nur andeutungsweise eingegangen.

kehr mit der Heimat, dem Auftraggeber, jeden Augenblick möglich ist. Nun galt von Sartorius bis zu Lindner¹⁾ und Schäfer²⁾ als Erkenntnis, daß „die Hansische Geschichte etwas Unpersönliches, Zuständliches“ habe, daß sie an Charakteren ganz arm sei, daß man selten „einzelne hervorragende Männer“ zu zeichnen vermöchte.³⁾ Es ist schade, daß der Verf. nicht geholfen hat, mit diesem Vorurteil aufzuräumen. Männer, wie die Kulmer, Thorner und Elbinger Politiker: Hereke, von Soest, Kordelitz, Hitvelt, Hinxsteberg, Johann d. Ä. und J. von Thorn, Volmenstein, Stolte, Damerau und Betke, die oft auch vom Hochmeister Aufträge erhielten, lassen sich in ihrer politischen Laufbahn ebenso verfolgen und lebendig machen wie etwa die großen Lübecker, Rostocker und Stralsunder: Pleskau, Swerting, Kropelin und Wulflam, um nur die Hervorragendsten zu nennen. Dann würde auch klar zutage treten, welche untergeordnete Rolle bis 1410 Danzig für die preußische Politik spielte, das 1361 zum erstenmal den Hansetag beschickte und eigentlich nur einmal vor 1410 durch Letzkau die Politik der Städte vertrat, als der Elbinger Johann II. von Thorn wegen persönlicher Angriffe als Bote nicht in Frage kam. Es heißt also immer die Zeit von 1470 ab vorausnehmen, wenn man von Danzig als der „führenden preußischen Hansestadt“ (S. IX) spricht.

Daß der Verf. beim Jahre 1410 den ersten Schnitt in den Beziehungen zwischen der Hanse und dem Deutschen Orden macht, geschieht durchaus zu recht. Die Zeit selbst erkannte den großen Einschnitt. Hochmeister Heinrich von Plauen ergriff in der Not der Zeit mit starker Hand das Steuer und zwang die widerwilligen Städte in seine Politik. Schon seine Bestätigung des englischen Handelsvertrages wurde von den übrigen Hansen als etwas Ungewöhnliches empfunden. Und auch Plauens Nachfolger Kückmeister von Sternberg hielt die großen Städte unter straffer Aufsicht, so daß sie sich in hansischen Angelegenheiten nicht so frei

¹⁾ Die Deutsche Hanse. Leipzig 1901.²⁾ S. 44.

²⁾ Die Hanse. Bielefeld u. Leipzig 1903. S. 52.

³⁾ Daß dem nicht so ist, habe ich mich bemüht in meiner Geschichte der Hansestadt Elbing, Elbing 1937, zu zeigen, die der Verf. nicht kennen konnte.

wie einst bewegen konnten. Diese Entwicklung gehört der späteren Zeit an. Wir möchten wünschen, daß es nicht bei dem vorliegenden Teil der Arbeit des Verfassers bleibt, der mit Ernst und großer Sachkenntnis an die Lösung seiner Aufgabe ging, sondern, daß es ihm beschieden sein möchte, uns auch die Fortsetzung zu schenken mit ihren starken politischen Kämpfen im Innern Preußens und ihrer Einwirkung auf den Deutschen Orden und seines Landes Stellung zur Hanse. Hier wird der Aufstieg Danzigs zur führenden Stellung in Preußen und sein Gegensatz zur Hanse, besonders zu Lübeck, uns sicherlich noch manche neuen Erkenntnisse bringen können. Hoffentlich läßt uns der Verfasser nicht zu lange darauf warten.

Elbing.

Edward Carstenn.

Albert Brackmann, Magdeburg als Hauptstadt des deutschen Ostens im frühen Mittelalter. Leipzig 1937; Pantheon Verlag.

Am 21. September 937 gründete Kaiser Otto I. in Magdeburg das St. Moritzkloster. Es sollte nicht nur eine Familienstiftung, sondern „eine Metropole des gesamten Ostens“ werden, mit dem hl. Moritz als Landespatron.

Erscheint auch diese Annahme zunächst als etwas überspitzt, so findet Br. aus seiner umfassenden Kenntnis der Geschichte des Erzbistums und des deutschen Ostens eine solche Fülle von Parallelen zu ähnlichen Vorgängen in anderen Teilen des Reichsgebiets und so geistvolle Begründungen seiner Ansichten, daß der Leser ihm zuletzt beistimmt.

So führt der Verf. aus, wie der vom Papste gebilligte großzügige Plan des Kaisers später an dem Widerstand des Papsttums und an dem Aufstiege des polnischen Staates, der mit einbezogen werden sollte in den von Magdeburg aus beherrschten Raum, scheiterte. Magdeburg blieb jedoch Hauptstadt des deutschen Ostens. Seit Otto III., der wieder Karls des Großen politischem Vorbilde folgte und Aachen als deutsche Hauptstadt bevorzugte, blieb Magdeburg lange Zeit einfache Grenz- und Handelsstadt, wenn es auch auf kulturellem Gebiete Ansehen behielt. Erst Mitte des 12. Jahrhunderts stieg die Bedeutung der Elbestadt

wieder infolge des politischen Weitblickes und der kolonialisatorischen Tatkraft des Erzbischofs Wichmann. Seine Art der Kultivierung von Grund und Boden im ostelbischen Gebiete wurde „vorbildlich für den ganzen Osten und schuf zugleich eine neue Form für Handel und Verkehr“, die sich auf das Magdeburger Recht gründete. Es gab dem Menschen größere Freiheit, auch auf wirtschaftlichem Gebiete. „Überall, wo das Magdeburger Recht herrschte, lebte es sich besser!“ Magdeburg blieb bis über das Mittelalter hinaus Oberhof für das gesamte Rechtsgebiet und behielt damit seine politische und kulturelle Bedeutung.

In dieser reizvollen Schilderung politischer Entwicklungen berücksichtigt der Verfasser naturgemäß nur wenig die wirtschaftlichen Verhältnisse. Soweit der Handel berührt wird, sei ergänzend auf W. Steins „Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit“ hingewiesen, wo die Bedeutung Magdeburgs eingehender gewürdigt wird. Die Siedlungstätigkeit, beginnend in der Zeit Lothars von Supplinburg, wird wieder breiter geschildert. Die Erzbischöfe Norbert von Xanten und Wichmann schalteten Magdeburg erneut in die Politik des Ostens ein. Deutsches Recht hat, auch im polnischen Gebiete, deutsche Siedlung zur Voraussetzung, was allerdings von anderer Seite bestritten worden ist. Knappe Anmerkungen, eine anschauliche Karte: „Ostmitteldeutschland beim Tode Eb. Wichmanns 1192“ und eine Anzahl guter Abbildungen von Urkunden, Siegeln und Grabfiguren sind beigegeben. Hervorgehoben seien die Bilder der heiligen Lanzen aus Wien und Krakau, das schlichte Grab Ottos I. mit der erneuerten Grabschrift und die Teilansicht der „Korssunschen“ Bronzetür mit dem Bilde Wichmanns in Groß Nowgorod, die zwischen 1152 und 1154 in Magdeburg für den Dom von Plock gegossen wurde, gleichzeitig ein treffender Beweis für Politik, Handel und Verkehr Magdeburgs mit dem fernen Osten.

Schönebeck.

Otto Held.

Johannes Heinrich Gebauer, Ausgewählte Aufsätze zur Hildesheimer Geschichte. Als Festgabe zum 70. Geburtstag am 8. August 1938 ihrem Geschichtsschreiber dargebracht von der Stadt Hil-

desheim. Hildesheim und Leipzig 1938, August Lax, Verlagsbuchhandlung. VI und 291 S. 3.— RM., gebunden 3.80 RM.

Wer Johannes Heinrich Gebauer auf dem letzten Hanseischen Geschichtstag über Hildesheims Stellung in der Hanse vortragen hörte, wird kaum gedacht haben, daß der Mann, der hier aus dem reichen Schatze eigener geschichtlicher Forschung eine so frische und fesselnde Darstellung zu geben vermochte, in kürzester Frist ein Siebziger werden sollte. Noch am Ende desselben Junimonats 1938 ist er, nachdem er achtundzwanzig Jahre lang in Hildesheim gewirkt, in den wohlverdienten Ruhestand getreten, der dem rüstigen Mann, der nun aller amtlichen Pflichten ledig ist, erst recht Muße und, wie jeder wünschen möchte, Kraft geben mag, sein Lebenswerk noch weiter auszubauen.

Johannes Gebauer hatte sich als Forscher wie als Darsteller schon einen geachteten Namen erworben, als er vor mehr als dreißig Jahren nach Hildesheim kam. Ein Sohn des märkischen Landes, hatte er zur Geschichte des Domstifts, der Stadt und Mark Brandenburg manchen wertvollen Baustein herzugetragen, weiter dann die schleswig-holsteinische Fürstengeschichte um zwei wertvolle Lebensbilder im Umfange starker Bücher bereichert und sich auch in volkstümlicher Geschichtserzählung versucht, wie er später, von seiner beruflichen Tätigkeit in der Schule her, an einem Handbuch für den Geschichtsunterricht erfolgreich mitgearbeitet hat. Doch macht dies alles, so wertvoll es auch an sich ist und so bedeutende Einzelstücke sich auch darunter finden, nicht das eigentliche Lebenswerk dieses fleißigen Forschers aus. Im besten Mannesalter und gut vorbereitet durch seine vorherliegende Tätigkeit trat er in die Erforschung der reichen Vergangenheit seiner hildesheimischen Wahlheimat ein. Mit reifen Leistungen hat er unsere Kenntnis über sie daher ungemein bereichern können, und vor allem als der Geschichtsschreiber Hildesheims wird er dereinst im Gedenken der wissenschaftlichen Nachfahren weiterleben.

So ist Gebauers zweibändige Geschichte der Stadt Hildesheim, der er später eine Geschichte der Neustadt Hildesheim hinzugesellte, ein meisterliches Werk. Erstaunlich sind

aber auch Umfang und Vielgestaltigkeit des in den Hildesheimer Jahren weiterhin Geschaffenen. Unter den 129 Arbeiten, die in dem der vorliegenden Auswahl angehängten Schriftenverzeichnis genannt werden, beziehen sich allein an die 90 irgendwie auf hildesheimische Stoffe. Dabei wird kaum ein Bezirk geschichtlicher Forschung vernachlässigt; auch die Randgebiete, wie sie sich etwa von der Kunstbetrachtung, der Landschafts- oder der Volkskunde her ergeben — man vergleiche zum Beispiel die hier wieder abgedruckten namenkundlichen Abhandlungen—, sind mit bedeutsamen Arbeiten vertreten, ja, es scheint, daß gerade sie mit besonderer Liebe gepflegt wurden.

Johannes Gebauer ist ein Musterbeispiel dafür, wie sehr ein Archivar den geschichtlichen Sinn in einer Stadt beleben und befruchten kann. Freilich kam hier eine reiche geschichtliche Überlieferung zu Hilfe; auf Schritt und Tritt sieht der Hildesheimer Bürger schöne Zeugen der Vergangenheit. Doch scheint es mir wesentlich zu sein, daß nun auch einer kam, der sie im einzelnen für einen größeren Kreis auszudeuten vermochte. Daß Johannes Gebauer dies verstanden hat, dafür sind gerade die in vorliegendem Bande gesammelten Arbeiten ein schöner Beweis. Mit Erfolg hat er für solches Ziel auch den Zeitungsaufsatz zu benutzen gewußt. Man kann ihn beneiden, daß er bei den Hildesheimer Zeitungen die nötige Gegenliebe dafür gefunden hat und volles Verständnis auch für den gerade bei wertvollen Forschungsarbeiten nicht seltenen Fall, daß sie über den Umfang eines „Unter dem Strich-Aufsatzes“ hinausgehen. Unsere großen Tageszeitungen könnten an diesem Beispiel vielleicht manches lernen.

Aus dieser vielgestaltigen Arbeit eines Heimatforschers, der mit ganzer Liebe auch den kleinen Ausprägungen des Lebens der Vergangenheit nachgeht, wird uns also hier eine kennzeichnende Auswahl gegeben. Die Stadt Hildesheim konnte ihrem Geschichtsschreiber zu seinem 70. Geburtstag keine bessere Gabe als diese darbringen. Ihr Oberbürgermeister gibt im Vorwort ein schönes Zeugnis von der Verehrung und Liebe, die sie veranlaßt haben. Die Auswahl aber ließ man den also Gefeierten selbst besorgen. Somit dürfen wir annehmen, daß wir hier einmal das finden, was dem besonderen Wesen seiner Forschung — und das sind,

wie gesagt, auch die Randgebiete — am besten entspricht, zum anderen aber solche Aufsätze, die, an entlegener Stelle erschienen, der allgemeineren Forschung schwer zugänglich und dabei doch so bedeutsam sind, daß dieser Neudruck dankbar begrüßt werden wird. So redet hier Johannes Gebauer mit besten Stücken seines umfangreichen Schaffens zu allen Freunden Hildesheimer Geschichte. Zu ihnen gehören nicht nur gebürtige Hildesheimer; der Kreis ist viel größer und reicht auch bis zu denen, die an hansischer Forschung regen Anteil nehmen.

Im einzelnen auf die hier gebotenen 23 Aufsätze einzugehen, verbieten Umfang und Absicht dieses Hinweises. Daß aber auch ein ehemals in den Hansischen Geschichtsblättern erschienener Aufsatz, der über „Hildesheimer Handwerkswesen im 18. Jahrhundert“ (Hansische Geschichtsblätter 23, 1917), in die Auswahl genommen wurde, darf mit Freuden vermerkt werden. Johannes Gebauer ist auch einer der Unsern, wie Hildesheim ja auch im Kreise der Hansestädte mit Ehren genannt werden kann. Für die Hansischen Volkshefte hat er Heft 7, „Das hansische Hildesheim und sein Bürgermeister Henning Brandes“, beige-steuert. Die letzte Hansische Geschichtstagung war in Vorbereitung und Durchführung zu einem guten Teile auch sein Werk, und wir dürfen wohl hoffen, daß er auch uns noch weitere Gaben bescheren wird, sofern ihm, wie wir es ihm herzlich wünschen und bei seiner Rüstigkeit gern annehmen, die Kraft zu weiterem freudigem Schaffen für die hildesheimische Geschichtsforschung bleibt.

Bremen.

Friedrich Prüser.

Hermann Entholt und Ludwig Beutin, Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte. Heft 1. Bremen und Nordeuropa. Weimar 1937. Hermann Böhlau Nachf. 113 S.

Diese Aktenpublikation verdankt ihre Entstehung der Initiative Hermann Entholts. Seit langem verdroß es ihn, daß die sonst so rührige bremische Geschichtsforschung die kommerzielle Entwicklung Bremens in der Neuzeit vernachlässigte, und daß die ergiebigen handelsgeschichtlichen Quellen des Staatsarchivs nur vereinzelt Benutzer fanden.

Um das Interesse dafür zu beleben, entschloß sich Entholt zur Herausgabe der obengenannten Sammlung, von der das erste Heft in sauberem Gewande jetzt vor uns liegt. Bremens Wirtschaftssenator, die Industrie- und Handelskammer haben das Unternehmen durch finanzielle Beihilfen gefördert.

Einen trefflichen Mitarbeiter fand Entholt in Ludwig Beutin. Er hat die Publikation mit einer knappen, sehr instruktiven Einleitung versehen. Sie gewährt uns Einblick in die bremische Außenhandelsbewegung vom 16.—18. Jahrhundert, greift bisweilen auch ins 19. Säkulum hinein. Daß Bergen den Reigen der auswärtigen Handelsplätze eröffnet, ist bei dem lebhaften Interesse der Bremer für den Norwegenhandel nicht verwunderlich. Sind doch um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert ihre Schiffe hier besonders stark vertreten gewesen. Vom 1. Mai 1597 bis 1. Mai 1600 liefen in Bergen 102 Rostocker, 100 Lübecker, aber 151 Bremer Segler ein. Im 18. Jahrhundert verfiel das Kontor. Engländer, Holländer und die Norweger selbst drängten die deutschen Bergenfahrer in den Hintergrund, der Freihandel eroberte die Stadt.

Nach kurzen Bemerkungen über den bremischen Anteil an der den Deutschen 1601 von Christian IV. verbotenen Islandfahrt, über den Verkehr mit den Shetland-Inseln und die Teilnahme der Bremer am Walfang weist Beutin auf die völlige Bedeutungslosigkeit der bremischen Heringsfischerei in der Nordsee hin. Diese Tatsache bestätigen holländische Fischereiakten des 17. Jahrhunderts. Sie rühmen aber die Rührigkeit der Bremer Heringshändler und bezeichnen die Weserstadt als guten Absatzmarkt für holländische Fischereiprodukte.

Aus den in unserer Sammlung veröffentlichten bremischen Sundzollpapieren ertönt das alte Klagelied über die lästige Zollbarriere und die schikanöse dänische Zollpolitik. Zu den Dokumenten dieser Gruppe gehört ein wichtiges Aktenstück, eine Zusammenstellung der 1853 von Bremen gekommenen und durch den Sund ostwärts gegangenen Schiffsladungen. Das sorgfältig geführte Register verzeichnet die Namen der Kapitäne und Schiffe, den Heimatsort der Segler und ihren Bestimmungshafen, die geladenen Warenmengen und erlegten Zollbeträge. Man erkennt aus dieser Statistik,

welch gewaltige Bedeutung für das Bremen des 19. Jahrhunderts der überseeische Markt gewonnen hatte. Tabak, Reis, Zucker, Baumwolle und tropische Nutzhölzer stehen an der Spitze der den Sund passierenden Handelsartikel. Ein beträchtlicher Prozentsatz ging nach Rußland, mit dem Bremen seit der Mitte des 18. Jahrhunderts lebhaft Handelsbeziehungen unterhielt. Aber es sandte den Russen viel mehr Waren als es von dort zurücknahm.

Möge das folgende Heft der „Quellen und Forschungen“, denen ich einen großen Leserkreis wünsche, nicht lange auf sich warten lassen.

Münster i. W.

Hermann Wätjen.

Hermann Rothert, Geschichte der Stadt Osnabrück im Mittelalter. Erster Teil. (= Mitteilungen d. Vereins f. Geschichte u. Landeskunde v. Osnabrück, Bd. 57). Osnabrück 1937.

Unter den westfälischen Hansestädten steht Osnabrück erst in der zweiten Linie. Ähnlich wie bei Hildesheim und den zahlreichen noch kleineren Landstädten liegt die Hauptbedeutung der Stadt für die hansische Geschichte weniger in ihrer Rolle als politischer Organismus, als vielmehr in der Fülle der privaten Beziehungen und der blutsmäßigen Bindungen, wie sie in dem so häufigen Auftreten des Namens „van Osenbrugge“ in allen Ostseestädten äußerlichen Ausdruck findet. Demgemäß sind in der vorliegenden neuen Stadtgeschichte von besonderem hansischem Interesse die Abschnitte, die sich mit den sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Stadt beschäftigen; sie sind erfreulicherweise ausführlich und ergiebig.

Die äußere Geschichte der Stadt, die aus der bischöflichen Domburg — nach Rothert ursprünglich einem fränkischen Königshof — erwuchs, ist in vorhansischer Zeit gekennzeichnet durch lange wiederholte Kämpfe und Zusammenstöße mit dem Stadtherrn. Später bleibt die enge Verbundenheit mit dem Bischof charakteristisch. Das führte naturgemäß zu einer gewissen Beschränkung der Stadtentwicklung auf die Aufgaben der Hauptstadt des Territoriums und des Landesherrn; so lag auch der wirtschaftliche Schwerpunkt lange mehr bei Handwerk und Lokal-

handel als beim hansischen Fernhandel. Die politische Stellung führte zur Verstrickung in schwere Kämpfe im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, besonders mit den benachbarten Tecklenburger Grafen; andererseits konnte sie in der Persönlichkeit des bedeutenden Bürgermeisters Ertwin Ertman, dem R. eine ausführliche Schilderung widmet, von segensreicher Wirkung für die Stadt sein durch dessen Doppelstellung als Stadtoberhaupt und Berater des Landesherrn. Mit ihm und seiner Zeit erreichte die Stadt ihre höchste Blüte gegen Ende des 15. Jahrhunderts. Ertman war es auch, dessen persönliche Bedeutung zeitweise die Stellung der Stadt in der Hanse hob und kräftigte; das kam namentlich auf dem Bremer Tag von 1476 zum Ausdruck.

Dem Verhältnis zur Hanse widmet R. ein eigenes Kapitel; es kann jedoch nach der Lage der Dinge wenig mehr als eine ausführliche Aufzählung der formellen Teilnahme an Tagfahrten und dergleichen bringen. Wichtiger, weil von größerer Bedeutung für die Stadt und die Stadtgeschichte überhaupt, sind die Ausführungen über die innere Verwaltung, die Gerichtsverfassung und die sozialwirtschaftliche Struktur; um 1270 war die städtische Selbstverwaltung voll ausgebildet, 1306 erfolgte der Zusammenschluß von Alt- und Neustadt und damit in gewisser Weise der Abschluß der frühzeitlichen Entwicklung zur Stadt im eigentlichen Sinne, wie sie auch in der hier besonders langdauernden Konkurrenz von Gogericht und Vogtding zum Ausdruck gekommen war. — Für die ständische Zusammensetzung der Bürgerschaft ist kennzeichnend, daß neben der führenden bürgerlichen Schicht eine zahlenmäßig nicht bedeutungslose bischöfliche Dienstmansschaft vorhanden war; die soziale Gleichstellung beider begünstigte den Übertritt zahlreicher ministerieller Geschlechter in die ratsfähigen Bürgerfamilien, während dagegen in dieser Hinsicht Kaufmannschaft und Fernhandel ursprünglich eine geringere Rolle gespielt zu haben scheinen.

Die stärkere wirtschaftliche Verflechtung Osnabrücks mit dem hansischen Ostseeraum gehört erst dem 14. und 15. Jahrhundert an, also dem späteren Mittelalter, das im vorliegenden ersten Teil der R.schen Arbeit erst nur mit der politischen Geschichte berücksichtigt wird. Von dem

zweiten Teil, der für den nächsten Band der Osnabrücker Zeitschrift vorgesehen ist, darf man daher noch wichtige Aufschlüsse gerade nach der Seite der hansischen Handels- und Wirtschaftsgeschichte erwarten.

Schon jetzt kann aber festgestellt werden, daß die vorliegende Geschichte Osnabrücks der alten Hansestadt und dem Verfasser hohe Ehre macht. Einen besonderen Hinweis und Nachahmung verdient dabei die gewiß auch für die Laien anziehende und lesbare Form, die den so spröden, hier aber mit besonderer Liebe gestalteten Abschnitten über die verfassungs-, verwaltungs- und rechtsgeschichtliche Entwicklung gegeben ist. Der Band ist eine willkommene Ergänzung in der jetzt wieder Jahr für Jahr wachsenden Reihe neuer hansischer Stadtgeschichten.

Lübeck.

A. von Brandt.

Georg Friederici, Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer. Bd. II und III. Stuttgart F. A. Perthes 1936, XVI 571 S. und XVI 520 S. Geb. RM 25. (Allgemeine Staatengeschichte, herausgegeben von Hermann Oncken. Abteilung II: Geschichte der außereuropäischen Staaten.)

Was der erste, 1925 veröffentlichte Band Friedericis versprochen hatte, haben die beiden folgenden Bände gehalten. Das Ganze ist ein Monumentalwerk geworden, zu dessen Vollendung man den greisen Verfasser von Herzen beglückwünschen muß. Beneidenswert sind seine Sprach- und Literaturkenntnisse, glänzend sein Stil und messerscharf die Kritik. Aus jahrzehntelangen, mühevollen Studien ist das Werk langsam erwachsen. Es krönt die reiche Lebensarbeit Friedericis auf ethnographischem, geographischem und historischem Forschungsgebiet. Er allein konnte diese gewaltige Aufgabe lösen. Denn es gibt im In- und Ausland keinen, der das Entdeckungszeitalter so beherrscht wie er, der sich so gründlich in das Eingeborenenproblem des 16., 17. und 18. Jahrhunderts eingearbeitet hat und die entlegensten Quellen kennt. Behandelt der erste Band vornehmlich die Kolonisation der Spanier in Süd- und Mittelamerika, so beschäftigen sich Band II und III mit den Entdeckungen und Eroberungen der Portugiesen in Ost-

indien und Brasilien, mit dem Auftreten der Deutschen in Venezuela, mit der Expansion der Franzosen, Holländer, Skandinavier, Engländer, Angloamerikaner und Russen in der Frühzeit. Ein besonderer Abschnitt ist den Irokesen, dem stärksten der nordamerikanischen Indianervölker gewidmet. Die gegen die europäischen Eindringlinge oft erhobenen Anklagen, ihre Methoden seien brutale Gewalt, Grausamkeit, Landraub, Lug und Betrug gewesen, erweist Friederici's Buch als durchaus gerechtfertigte Beschuldigungen. Schonungslos enthüllt er das düstere, grausige Bild des blutigen Ringkampfes zwischen Weißen und Farbigen in der Neuen Welt. Manchmal wird das Belastungsmaterial so hoch aufgetürmt, daß man dem Autor den Lieblingsauspruch eines alten Straßburger Bürgers in meiner Studentenzeit zurufen möchte: *c'est assez, la moitié, ça suffit*. Durch die Zusammenballung so vieler Belegstellen sind naturgemäß Längen entstanden, auch sind alle drei Bände nicht frei von Wiederholungen. Aber was bedeuten diese kleinen Mängel gegenüber der Fülle von Belehrung, die wir namentlich über die Vorgänge in Nordamerika erhalten. Der Hauptwert der Arbeit liegt darin, daß Friederici beide Teile, Europäer und Eingeborene zu Wort kommen läßt, daß er Verständnis erweckt für die Lage, die Haltung und den Abwehrkampf der Indianer, ohne deren Hilfe Nordamerika nicht so rasch erobert worden wäre.

Man hört von Lesern des Werkes gelegentlich das Urteil, Friederici sehe zu schwarz, er beachte nur die Schattenseiten und finde Behagen an der Zerstörung von Überlieferungen und Legenden. Wo ich auf Grund eigener Forschungen seine Darlegungen nachprüfen konnte, habe ich festgestellt, daß seine Schilderungen den Nagel auf den Kopf treffen. Trotz des starken Umfangs hält das Werk den Leser im Bann, und er ruht nicht, bis er es ausgelesen hat. Über Einzelheiten wird man diskutieren können, hin und wieder auch zu anderen Schlußfolgerungen gelangen. Aber darauf kommt es nicht an. Die Riesenleistung will als Ganzes gewertet werden. Und da bekenne ich offen, die deutsche Wissenschaft darf stolz darauf sein, einen Gelehrten vom Rang Friederici's zu den Ihrigen zu zählen.

Münster i. W.

Hermann Wätjen.

Acts of Court of the Mercers' Company, 1453—1527, with an Introduction by Laetitia Lyell, assisted by Frank D. Watney, Cambridge University Press 1936, XXIV, 817 S.

Aus dem reichen Schatz mittelalterlicher Quellen, den die englischen Archive bergen, wird uns hier ein umfangreiches Protokollbuch der bedeutendsten englischen Kaufmannsgilde, der Mercers oder Seiden- und Feintuchhändler, vorgelegt. Wie durch seinen Inhalt bietet es auch allein schon durch seine Überlieferung einen hervorragenden Einblick in insulares Geschehen. Noch heute befindet sich die Handschrift dort, wo sie vor Jahrhunderten als erstes Stück einer bis auf diesen Tag reichenden Serie geschrieben wurde — in der Mercers' Hall in London.

Von den Protokollen wurden wohl nur die letzten seit dem 31. Dezember 1527 (S. 766) bis zum 9. März 1528 (Schluß) gleichzeitig aufgezeichnet¹⁾, alle anderen zog der Sekretär der Gilde (*clerk*), William Newbold, aus verschiedenen älteren Büchern aus und vereinte sie in dieser einen Handschrift, die noch dadurch an Bedeutung gewinnt, daß sie auch die Aufzeichnungen der Merchant Adventurers enthält. Hiermit aber wird die Vermutung zur Gewißheit, daß die Fernhändler, die Merchant Adventurers, weitgehend unter dem Einfluß der Mercers, denen sie zum großen Teil auch angehörten, standen. Der „*governor*“ an ihrer Spitze war ein London-Mercer, die Stellvertreter waren die „*wardens*“ der Mercers, ihre Schreibarbeiten wurden vom Sekretär der Mercers erledigt, schließlich tagten sie auch noch in der Mercers' Hall in London. Genau so wie diese Angaben bereits in der aufschlußreichen, allerdings wenig straff gefaßten Einleitung zu finden sind, wurde dort auch schon die Quelle in Hinsicht auf die Entwicklung der inneren Organisation der Mercers' Company, ihre soziale und wirtschaftspolitische Bedeutung ausgewertet. Weiter wird auf die Seitenlichter, die auf die Innen- und Außen-

¹⁾ Die Herausgeber gehen hierauf nicht ein, doch scheint es mir wahrscheinlich, da bei diesen Einträgen allein vermerkt ist: „*where were present*“. Das Datum habe ich in März 1528 geändert, weil Newbold das Jahr offensichtlich von April 1 bis März 31 dauern läßt, worauf die Einleitung nicht hinweist.

politik — u. a. auch auf die Teilnahme von Mercers an Gesandtschaften — fallen, hingewiesen.

Während das Herzogtum Burgund infolge der dortigen Tätigkeit der Merchant Adventurers vornehmlich in Antwerpen, Bergen-op-Zoom, Brügge und Middelburg in der Einleitung klar hervortritt, fällt für die Hanse nur der — wohl gedankenlos niedergeschriebene — Satz ab, daß gegen die „schottischen und hansischen Piraten, die immer bereit waren — selbst in Friedenszeiten — über die Handelschiffahrt herzufallen“, Schutzvorkehrungen in Art von Convoyfahrten getroffen wurden. Tatsächlich spielen die Hanse und der Stahlhof auch in dem durch die Rubren des Schreibers in diesem Falle besser als durch das Register der Herausgeber erschlossenen Bande nur eine geringe Rolle. Der Stahlhof wird vorwiegend in Verbindung mit der Ernennung des amtlichen Tuchmessers, die Hanseaten — stets *Esterlynges* genannt — werden anlässlich der Wegnahme einer burgundischen Galeere mit englischen Waren und der darauf erfolgten Arrestierung in Brügge, weiter bei zwei Klagen und einem dabei erfolgten Aufstand gegen sie, ferner wegen des Verlangens, ihre Privilegien zu sehen, wegen ihres Tuchhandels in Sperrzeit, der Festsetzung von Statuten für sie und schließlich wegen ihres Tuchhandels mit den Bristolkaufleuten erwähnt. — So weit das Register, das aber unvollständig ist und eigenartigerweise den Stahlhof einmal unter dem Ortsregister und dann ohne ersichtlichen Grund unter dem Sachregister aufführt. Ich notiere folgende Auslassungen: S. 43 (Abgabe auf Güter, ausgenommen solche der „*men of the Hans*“); S. 140 (Tod des „*comen meter of Stelyard*“)¹⁾; S. 267 f. (Möglichkeit von Feindseligkeiten zwischen dem englischen König und den „*Marchauntes of the Hanze*“); S. 561 (Tuchmesser im Stahlhof); S. 633 (Charterung einer „*Esterlynges hulke*“) und S. 637 (namens „*Marrye of Danske*“ zum Schutze gegen schottische Piraten.²⁾)

Sehr dürftig sind die Anmerkungen. Man findet z. B. wohl eine Zusammenstellung von „*Textiles*“, aber fast jede Erklärung fehlt. Was bedeutet so „*hanover*“ genauer? Sollte das „*lokeram*“ (S. 508, im Register „*lockram*“), das selbst

¹⁾ Die Neuernennung auf S. 141 wird allerdings registriert.

²⁾ Erscheint nur unter dem Sachbetreff: Namen von Schiffen.

im Concise Oxford Dictionary nicht angeführt wird, durch das auf der folgenden Seite im gleichen Zusammenhang erscheinende „*bokeram*“ (*buckram*) ersetzt werden müssen? Für ganz unzulänglich halte ich, daß über die Habsburger in Burgund keine Anmerkung vorkommt, obwohl sie so oft im Text erwähnt werden. Man findet zwar im Sachregister unter Burgund, Herzöge einen Hinweis auf das Personenregister zu Karl V. und Philipp, Erzherzog von Österreich; wie nun hier aber jeder Vermerk über Maximilian (mit *see* etwa) fehlt, und dieser, der im Text stets als „*King of Romayns*“ auftritt, unter Maximilian, *Emperor* gesucht werden muß, so erscheinen unter Philipp, Erzherzog von Österreich ohne Kenntlichmachung Großvater und Enkel. Ja, der richtige Text wurde im Register noch umgebogen in „*Romayn (!), king of*“.¹⁾ Wenn man daher mit dem Register trotz seiner Ausführlichkeit in Hinsicht auf die Personennamen wenig zufrieden sein kann, so muß hingegen betont werden, daß die Textausgabe einen sehr zuverlässigen Eindruck macht.

Hannover.

Richard Drögereit.

Jahresberichte für Deutsche Geschichte. Unter redaktioneller Mitwirkung von P. Sattler herausgegeben von A. Brackmann und F. Hartung. 9./10. Jahrgang 1933/34. Leipzig 1936, Koehler. 873 S.

Der neue Band der Jahresberichte wird hier mit einiger Verspätung angezeigt, was in der Erkrankung und dem frühen Tode Walther Vogels begründet ist und so entschuldigt werden möge. Er besprach den vorhergehenden Band 8 (1932) in den HGBll. 60, 1935, S. 232—235. Diesem gegenüber weist der vorliegende eine wichtige Neuerung auf: er umfaßt zwei Jahre statt eines einzigen. Das soll zwar nur eine einmalige Maßnahme sein, um dem Strom der Produktion nachzukommen, jedoch ist die gedrängte Kürze

¹⁾ Den in Vorschlag gebrachten Verbesserungen zu einem lat. Schreiben (S. 388f.) kann man zumindest im Hinblick auf „*in presenciam*“ statt „*in presenciarum*“ nicht folgen; denn die Stelle bezieht sich auf das Schreiben selbst und verlangt nach dem üblichen Gebrauch den Plural *litterarum* als Ergänzung mit *responsione* o. ä., wobei durch Kurzfassung nur „*in presenciarum*“ stehen blieb.

dem unentbehrlichen Werke nicht zum Nachteil ausgeschlagen, im Gegenteil führte sie zu erhöhter Handlichkeit des Ganzen und zu knapperer Fassung im einzelnen. Sind doch in der Bibliographie trotz verhältnismäßig wenig erweiterten Umfangs (873 Seiten gegen 778 des vorigen Bandes) 3465 Nummern verzeichnet, denen sich noch viele hundert in einigen Sonderverzeichnissen anreihen. Der Aufbau ist der bewährte bisherige geblieben. Neu ist ein Sammelbericht über das Schrifttum zur Saarfrage. Die hansische Geschichte wird wie in den früheren Bänden von G. Fink betreut, soweit sie sich in den Abschnitt „Die drei Hansestädte“ einordnen läßt (§ 48). Er faßt unter den Titeln Quellenveröffentlichungen, Zeitgeschichte, Recht und Verfassung, Bevölkerungsgeschichte, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Kirchengeschichte die Literatur — im wesentlichen handelt es sich um Zeitschriftenaufsätze — zusammen (S. 567 bis 572). Bei der territorialen Einteilung der Jahresberichte ist nicht abzusehen, wie sich die Hanse je als Sondergebiet einheitlich darstellen soll. Das wird unmöglich sein. Ihre geschichtliche Eigenart spiegelt sich bis in die Bibliographie hinein. Die unvermeidliche Zersplitterung wird allerdings im vorliegenden Bande noch dadurch gesteigert, daß nicht wie früher dem Abschnitt „Das spätere Mittelalter“ (§ 18) eine Abteilung über Hansegeschichte angegliedert wurde. Man findet hier nur unter der Überschrift „Politische Geschichte im 15. Jahrhundert“ F. Rörigs Aufsatz über die Beziehungen zwischen Rheinland-Westfalen und der Hanse erwähnt, was denn doch wenig zweckmäßig ist. Man muß im übrigen eine große Zahl von Abschnitten durchsehen und wird dabei auf eine ganze Reihe von Arbeiten zur Geschichte der Hansestädte treffen, besonders in § 32, „Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters“ (von Th. Mayer), § 33, „Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart“ (von H. Rachel). Ferner sind von Bedeutung die Abschnitte über das Deutschtum im Ausland, über die baltischen Staaten und die westlichen Nachbarländer. Über die letzteren verzeichnet H. Sproemberg allein 345 Nummern. W. Vogel hat in der erwähnten Anzeige mit Recht festgestellt, daß sich eine solche Aufgliederung nicht vermeiden lasse. Immerhin hätte die Hanse irgendwo doch auch eine zusammenhängende Berücksichtigung verdient. Wenn

er darüber hinaus verschiedene Einwände in Hinsicht der Beurteilung erhob, so ist diesmal mit Dank festzustellen, daß der vorliegende Band dazu keinen Anlaß gibt. Wenn auch die HGbl. mit ihren Besprechungen und der Umschau infolge der durch die Sache gegebenen schärferen Zusammenfassung durch die Jahresberichte nicht ersetzt werden können und sollen, so ist doch wiederum W. Vogels Urteil zu bestätigen, auch der neue Band gibt wieder manche Hinweise auf neue und an abliegenden Orten veröffentlichte Arbeiten. Der Umsicht und der Arbeitskraft der Mitarbeiter und Herausgeber gebührt der volle Dank der Geschichtsforschung.

Bremen.

L. Beutin.

VIII.

Hansische Umschau

(Herbst 1937 bis Herbst 1938)

In Verbindung mit

L. Beutin, A. von Brandt, R. Drögereit, W. Koppe, W. Reese,

R. Seeberg-Elverfeldt, O. Vehse, H. van Werveke

herausgegeben von

Hermann Entholt

Alphabetischer Seitenweiser

der in der Umschau besprochenen Verfasser

Ahnlund 296, 328, Aidnik 325, Almquist 334, Amburger 335,
Anders 336, Anthoni 331, Arbusow 325, Arnell 325, Aschkewitz
329, Barger 294, Barkman 297, Bauer 324, Bauermann 281,
von Behrens 334, Bennett 295, Berkelbach van den Sprenkel 289,
Beutin 318, Bijvanck 288, Blesse 326, Bloom 306, Blumfeldt 325,
Bollnow 327, Bosse 333, Boxer 311, Brackmann 331, Brandes 319,
von Brandt 279, 301, Breyer 333, Brugmans 286, Bruhns 324,
Bülbring 287, Burn 311, Carstens 282, Cate 296, Chapman 336,
Christensen 327, Clark 306, Clauß 316, Coens 295, Cornelissen 305,
Curschmann 284, Dabrowski 332, Degryse 292, Deininger 304,
Dickinson 306, Dösseler 282, Drögereit 295, 307, Dunsdorfs 328,
329, Ehmer 294, Ehrlich 326, Enklaar 291, Entholt 312, 318,
Fawcett 311, Fink 285, 322, Firth 306, Fleischhacker 334, Forst-
reuter 333, de Fouw 291, Germer 316, Geyl 286, Gote 334, Gripp
336, Grunau 313, Gummerus 331, Haig 311, Halecki 328, Hall 314,

Hamil 296, Hassö 329, Headlam 307, Hechtle 287, Hehn 329, Hellmann 333, Henderson 314, Herbst 328, Herwegen 305, Hieke 312, van Hinte 305, Höjer 296, von Holst 330, Jvinskis 333, Jaakkola 331, Jacob-Friesen 336, James 307, Janson 300, Janßen 301, Janulaitis 329, Japikse 287, 301, Jenš 325, Joachim 319, Johansen 325, O. A. Johnsen 330, E. A. I. Johnson 306, Jolles 314, Jolliffe 295, Kander 333, Kasiske 327, Kläui 335, Kleyntjens 329, Kloß 287, Knogler 307, Koch 332, Koczy 327, Koeppen 323, Koerth 332, Kornatowski 332, Kowalenka 332, Kretschman 287, Krollmann 286, Kruus 327, Kühn 300, Kuntze 328, Kuske 302, Kutrzeba 327, Laakmann 326, Laas 338, Lebedev 334, von Lehe 319, Lepszy 328, 331, Leyden 288, Lhéritier 327, Liiv 326, 329, Lindberg 296, Llewellyn 296, Loef 336, Löning 283, 284, Loone 326, Lukinich 328, Mahr 294, Malowist 327, Margus 330, Markmann 284, Massa 334, Mattiesen 328, K. Meier 310, Meilink 289, Mickwitz 327, Mikkola 326, Millies 297, Moritz 310, E. Müller 314, Müller-Wille 281, Myres 294, Nabholz 335, Naumann 307, Newton 307, Niemann 317, Obreen 288, Oppermann 295, Ostrovskij 335, Owen 307, Palmstjerna 329, Parkinson 307, Paton 291, Paulsen 326, Petit-Dutailis 295, Piwarski 328, Plettke 294, Pokrandt 333, Poole 295, Posthumus 305, Prims 293, Prüser 313, 318, Pryde 306, Puksoo 326, von Ramm-Helmsing 334, Rauch 326, Reese 289, Reinecke 282, Reinhardt 323, Renken 293, Rieger 281, Rörig 279, 327, Rogier 305, Rohwer 287, von Rosen 329, Šapoka 333, Sappok 332, Sayous 303, Schäder 332, Schaudinn 329, Scheel 326, Schmid 324, G. Schmidt 330, R. Schmidt 336, W. Schmidt 310, Schmidtmayer 318, Schmölders 338, Schneider 333, Schreinert 335, Schönemann 327, Schulte-Kemminghausen 281, Schwägerl 308, Schwartz 315, Seeberg-Elverfeldt 326, Sepp 325, Seton-Watson 313, Seuberlich 329, Skalweit 301, Smit 287, 290, Sneller 290, Sommer 331, Spieß 316, Stadermann 336, Stenton 295, Stephenson 320, von Stern 324, Bain Stiven 296, Strieder 304,

Strokov 334, Strzeszewski 332, Stupperich 329, Suhr 321, Švabe 326, Tardel 312, von Taube 324, Tender 325, Tenhaeff 289, Thomsen 317, Thulstrup 296, Trier 281, Tymieniecki 332, Tyszkowski 328, von Unruh 332, Vasar 325, I. Ph. Vogel 310, W. Vogel 327, 338, Vollmer 315, Volteris 326, Jean de Vries 281, 288, Wachowski 326, Wätjen 312, Warnsinck 310, Wegelius 331, Werner 299, Werth 294, van Werveke 293, Westermann 291, Weymann 332, van der Wielen 287, Wipper 327, Wiskerke 304, Woltner 335, Yans 293, Young 313, Zechlin 308, Zeeh 328.

Abkürzungen der gebräuchlichsten Zeitschriftentitel

A.	= Archiv	BM.	= Baltische Monatshefte
Abh.	= Abhandlungen	BMHG.	= Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap gevestigd te Utrecht
AHES.	= Annales d'Histoire économique et sociale	Btr.	= Beiträge
AHR.	= American Historical Review	BVGO.	= Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde
ASEB.	= Annales de la Société d'Émulation de Bruges	DA.	= Deutsches Archiv für Geschichte des Mittelalters
ASRAB.	= Annales de la Société Royale d'archéologie de Bruxelles	DHT.	= (Dansk) Historisk Tidsskrift
BCRH.	= Bulletin de la Commission Royale d'Histoire	EHR.	= The English Historical Review
BG.	= Bijdragen tot de Geschiedenis	Rev.	= Revue oder Review
BIHR.	= Bulletin de l'Institut Historique de Rome	RH.	= Revue Historique
F.	= Forschungen	RHDFE.	= Revue Historique de Droit Français et Etranger
FBPG.	= Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte	RN.	= Revue de Nord
G.	= Geschichte	SB.	= Sitzungsberichte
GA.	= Geschichte und Altertumskunde	SHT.	= (Svensk) Historisk Tidsskrift
Gbl.	= Geschichtsblätter		

GV.	=	Geschichtsverein	TG.	=	Tijdschrift voor Geschiedenis
HGbl.	=	Hansische Geschichtsblätter	TR.	=	Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis
HV.	=	Historische Vierteljahrschrift	V.	=	Verein
HZ.	=	Historische Zeitschrift	Verh.	=	Verhandlungen
Jb.	=	Jahrbuch (Jbb. = Jahrbücher)	VGA.	=	Verein für Geschichte und Altertumskunde
Jbr.	=	Jahresberichte	VSWG.	=	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
Mag.	=	Magazin	ZLG.	=	Zeitschrift für Landesgeschichte
Mbl.	=	Monatsblätter	Zs.	=	Zeitschrift
Mh.	=	Monatshefte	ZSRG.G.A.	=	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung
Mitt.	=	Mitteilungen			
NHT.	=	(Norsk) Historisk Tidsskrift			
RB.	=	Revue Belge de Philologie et d'Histoire			
Rdsch.	=	Rundschau			

Berichterstattungsbereiche der Mitarbeiter

- L. Beutin: Hansische Spätzeit und Merkantilismus. 19. u. 20. Jahrhundert. Allgemeines
- A. von Brandt: Zur Geschichte einzelner Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften
- R. Drögereit: Großbritannien
- W. Koppe: Skandinavische Länder
- W. Reese: Holland im Mittelalter
- R. Seeberg-Elverfeldt: Baltikum und Osteuropa
- O. Vehse: Hansische Gesamtgeschichte bis 1500
- H. van Werveke: Belgien

I. Vorhansische Zeit

Der Abschnitt fällt im vorliegenden Bande aus.

2. Hansische Gesamtgeschichte bis 1500

Aus dem deutschen Schrifttum des Berichtsjahres ist zunächst der Vortrag herauszuheben, den Fritz Rörig auf der 700-Jahrfeier der Stadt Elbing hielt: *Die Erschließung des Ostseeraumes durch das deutsche Bürgertum* (Vorträge zur 700-Jahrfeier der deutschen Ordens- und Hansestadt Elbing, im Auftrage des Oberbürgermeisters der Stadt Elbing herausgegeben von Hermann Kownatzki, Preußenverlag Elbing 1937). Die Ausführungen fassen grundlegende Erkenntnisse jahrelanger eindringlicher Beschäftigung des Verfassers mit den Problemen der wirtschaftlichen Organisation und Eindeutschung des Ostseeraumes zusammen, die in vielen Einzeluntersuchungen und Schriften Rörigs niedergelegt sind. Bieten sie also nicht eigentlich Neues im forschungsmäßigen Sinne, so sind sie doch durch die Geschlossenheit des Gesamtbildes, das sie von der Planmäßigkeit und dem Weitblick der hansischen Kaufmannschaft in diesem Sektor ihres Wirkens und von dem sie erfüllenden Geist höchster Verantwortung vor dem Ganzen, völkischer Bewußtheit und engem blutsmäßigem Zusammenhang der einzelnen Träger des deutschen Handels und deutscher Städtegründung im Ostseekreis vermitteln, von großem Wert. Das gilt nicht nur für den Kreis der Fachgelehrten, in dem sich die in dieser Schrift vertretenen Gedankengänge Rörigs bereits durchgesetzt haben, sondern vor allem für weitere Schichten unseres Volkes, die aus der Perspektive des 19. Jahrhunderts heraus zu einem vielfach verzerrten Bilde des mittelalterlichen Bürgertums und seiner großen Leistungen gekommen sind. Gerade hier können die eindrucksvollen Darlegungen eines unserer besten Kenner mittelalterlichen Städtewesens und hansischen Wirkens größten Nutzen stiften. — Auf einen zweiten Vortrag Rörigs auf dem VIII. Internationalen Historikertag in Zürich über Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum werden wir im nächsten Berichtsjahre zurückkommen. — A. von Brandt überblickt in einem Vortrag: *Der Einfluß der Seemacht auf die ältere deutsche Geschichte* (Zs. V.

Lüb. G. A. XXIX, 1938, S. 65 ff.) die geschichtliche Entwicklung deutscher Seegeltung von der Karolingerzeit bis zum Ende des römischen Reiches deutscher Nation. Er gliedert sie auf in zwei negative Epochen, d. h. in solche, während derer Deutschland überhaupt kein Verhältnis zur See hatte, wie in der Kaiserzeit, oder nur Seehandel bescheidenen Umfanges betrieb, ohne eigentlich Seemacht zu sein, wie vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, und eine positive, eben die spätmittelalterliche Zeit der Hanse. Auf das eigentliche thema probandum kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden, obwohl genug interessante allgemeinhistorische Perspektiven entwickelt und die Rückwirkungen fehlender Seemacht auf die staatlich politische Entwicklung Deutschlands sehr schön herausgearbeitet werden. Bemerkenswert aber ist, wie sehr der neuartige Gesichtspunkt von Brandts bekannte Tatsachen und Zusammenhänge in eine neue Beleuchtung rückt und die Bedeutung der Hanse für den deutschen Einfluß im Norden, für die Kolonisation des Ostens, ja darüber hinaus für die deutsche Gesamtgeschichte nachdrücklichst unterstreicht. Die Ausführungen des Verfassers sind S. H. T. 1938 H. 2 aus grundsätzlichen methodischen Erwägungen heraus angegriffen worden, zu denen von Brandt (Zs. Lüb. G. A. XXIX, 1938, S. 395 f.) selbst Stellung genommen hat. Der schwedische Berichterstatter bestritt es als unzulässig, daß von Brandt „Perioden der Machtfülle mit solchen der politischen Ohnmacht verknüpft und so als Glieder einer historischen Ursachenkette dargestellt“ habe; „es handle sich um unzulässige Übertragung moderner nationalpolitischer Gedankengänge auf die Vergangenheit, wenn man von gutem oder unheilvollem Einfluß der Seemacht auf die deutsche Geschichte spreche“. Uns erscheinen diese Einwände so abwegig, daß sie kaum einer näheren Erörterung bedürfen, um so mehr als von Brandt seinem Kritiker bereits eine Absage erteilt hat, mit deren Argumenten wir uns in allen Punkten nur einverstanden erklären können. Auch wir sind der Überzeugung, daß „die deutsche Hanse den Gedankengängen des modernen Nationalbewußtseins wesentlich näher steht als der Begriff des Reiches deutscher Nation im Mittelalter“ und daß die Großmachtstellung wirklich eine Lebensfrage unserer Nation ist. — Bei der Bedeutung, die gerade

dem westfälischen Raum im Rahmen der hansischen Gesamtgeschichte zukommt, darf hier ein Hinweis auf eine in diesem Jahre erstmalig erschienene neue Zeitschrift nicht fehlen, die von Ernst Rieger im Auftrage des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde herausgegeben wird. Ihr Titel ist sehr allgemein gehalten: *Westfälische Forschungen* (Aschendorffsche Verlagsbuchhandlung, Münster i. W.). Aber schon der Name und Aufgabenkreis des Instituts, das hinter ihr steht, besagt, daß es sich nicht um eine historische Zeitschrift im eigentlichen Sinne des Wortes handelt, sondern der Nachdruck auf volkskundlichem, geographischem und sprachwissenschaftlichem Gebiete liegt. Das uns vorliegende erste Heft enthält Aufsätze von K. Schulte-Kemminghausen, *Westfälisch-niederländische Dialektgeographie*; Jean de Vries, *Das niederländische Volkstum*, Jost Trier, *Das Gefüge des bäuerlichen Hauses im deutschen Nordwesten* und W. Müller-Wille, *Der Niederwald im rheinischen Schiefergebirge*, alles Themen, die der hansischen Geschichtsforschung ferner liegen und nur insofern ihr Interesse erwecken, als sie sehr stark nach den Niederlanden herübergreifen und damit die völkischen und geographischen Bedingungen eines Raumes aufklären helfen, der einst im Mittelpunkt hansischer Handelsbeziehungen stand. Im übrigen wird die hansische Geschichtsforschung, die ja von jeher engste Beziehungen zur historischen Landeskunde besonders Niederdeutschlands unterhielt, den neuen Wegen, Problemstellungen und Untersuchungen landesgeschichtlicher Forschung, wie sie vor allem nach dem Kriege außerordentlich fruchtbar in Erscheinung getreten sind, ihre besondere Aufmerksamkeit auch in Zukunft nicht versagen dürfen, weil von hier aus auf die innere Organisation des Städtebundes und deren Zusammenhang mit der landschaftlichen Struktur der einzelnen hansischen Wirtschaftsgebiete neues Licht fällt und manche innere, durch rein wirtschafts- und verfassungsgeschichtliche Betrachtungsweise allein nicht zu erklärende Spannung und Gegensätzlichkeit eine tiefer greifende Deutung erfahren kann. Der ausgezeichnete Forschungsbericht Johannes Bauermanns über Darstellungen und Probleme der Gesamtgeschichte Westfalens, der zehn einschlägige Neuerscheinungen von 1922—1936 einer gründlichen und um größere methodische

Gesichtspunkte gruppierten Würdigung unterzieht, gibt einen vortrefflichen Überblick über diese vielfach neuartige Ausrichtung landesgeschichtlicher Arbeit. — Spezieller auf die hansischen Beziehungen Westfalens gehen zwei Arbeiten E. Dösselers ein, der schon in seiner Berliner Dissertation von 1936 (vgl. H. Gbll. 1936, S. 255) und in einer Reihe von in verschiedenen westfälischen lokalgeschichtlichen Zeitschriften gedruckten Aufsätzen zu diesem Problemkreis Beiträge geliefert hat. Sie sind betitelt: *Essen und der deutsche Ostseeraum zur Hansezeit*, *Regesten vornehmlich zur Geschichte der westfälischen Ostwanderung* (Sonderdruck aus dem XXV. Heft der Btr. z. G. von Stadt und Stift Essen 1937) und: *Düsseldorf und der deutsche Ostseeraum vom 15.—17. Jahrhundert* (Düsseldorfer Heimatblätter VII, 1938, H. IV, S. 82). Sie sind beide als Materialsammlungen ganz verdienstlich. Die erste enthält im Anhang 84 Urkundenauszüge (vorwiegend Legate) der Zeit von 1350—1653, meist nach Beständen des Lübecker Archivs, die zweite vier Regesten der Zeit von 1485 bis 1683. Die Einleitungen ergeben indessen keine neuen Gesichtspunkte und wiederholen oft Gesagtes noch einmal. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, als handle es sich hier um die nachträgliche Veröffentlichung von Vorarbeiten für die oben erwähnte Dissertation des Verfassers, und kann nur bedauern, daß Dösseler nicht vorgezogen hat, seine Untersuchungen als Ganzes vorzulegen, statt sie in vielen kleinen Publikationen in oft schwerer zugänglichen Lokalzeitschriften zu verzetteln. — In den Rheinischen Vierteljahrsblättern VIII (1938) S. 63 ff. gibt H. Reinecke einige interessante Hinweise auf: *Die Bedeutung der deutschen Hanse für die künstlerischen Beziehungen des niederdeutschen Raumes*. — Im 66. Band der Zs. der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische G. beschäftigt sich W. Carstens in einer Studie: *Bündnispolitik und Verfassungsentwicklung in Dithmarschen bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts* mit der Abhängigkeit der Verfassungsentwicklung des Bauernstaates an der schleswig-holsteinischen Westküste von der außenpolitischen Lage. Seine Untersuchungen wenden sich in sorgsam abgewogenen Formulierungen und völlig überzeugender Beweisführung gegen die übliche Deutung der inneren Entwicklung Dithmarschens als einer von äußeren Einwirkungen unbeein-

flußten Selbstentfaltung uralter heimatlicher Einrichtungen, wie sie vor allem K. W. Nitzsch vertreten hatte. Die hansische Geschichtsforschung interessiert besonders die klare Herausarbeitung des entscheidenden Einflusses, den die unterelbische Territorialpolitik der Hamburger auf die innere Entwicklung Dithmarschens ausgeübt hat. Nachdem sich die Stadt 1359 von Karl IV. den Auftrag hatte erteilen lassen, den Handel auf der Unterelbe zu schützen und die Seeräuber zu bestrafen, suchte sie überall feste Stützpunkte an den Ufern des Stromes zu gewinnen (Erwerbung des Amtes Ritzebüttel, des Landes Hadeln, des Amtes Steinburg) und ihr Stapelrecht geltend zu machen. Gegen diese Politik, die jeden Export der Marschen außer nach Hamburg und jeden direkten Handel mit den Holländern unterband, begannen sich die südlichen Kirchspiele aufzulehnen, während der Norden an der traditionellen Freundschaft mit Hamburg und den übrigen Hansestädten festhielt. Mit Hilfe Hamburgs siegte im Entscheidungskampf der Norden über den Süden, hinter den sich der Schauenburger Adolf VIII. und die Hamburger Propstei, an die als Vertreter des Hamburger Domkapitels das bremische Erzbistum seine Verwaltungsbefugnisse in Nordalbingien mehr und mehr abgegeben hatte, gestellt hatten. Das Ergebnis des Kampfes war die Errichtung des ersten Landrechts von 1447, in welchem die Vögte völlig zurückgesetzt und der Wirkungsbereich der Geschlechter bedeutend eingeschränkt wurde zugunsten der Macht und Kompetenz der Landeszentralgewalt, deren Mittelpunkt seit 1434 an Stelle von Meldorf Heide als Versammlungsort der Ratgeber- und der Landesversammlung wurde. — Gegen die grundlegende These des Buches von Ruth Hildebrand, *Der Sächsische Staat Heinrichs des Löwen* (Berlin 1937), zu der Fritz Rörig bereits in scharfen Ausführungen Stellung genommen hat (vgl. HGbl. 62, 1937 S. 228ff. und S. 283f.), wendet sich auch George A. Löning in seinem Beitrag zur Festschrift für Justus Wilhelm Hedemann, Jena 1938: *Staat und Wirtschaft unter Heinrich dem Löwen*. Er zeigt, daß die Ansicht Ruth Hildebrands sich in diametralen Gegensatz zu der bisher gültigen Lehrmeinung von der Natur des mittelalterlichen Staates stellt und weist unter Berührung der bekannten Kontroverse Spangenberg — Rörig über Ter-

ritorialwirtschaft und Stadtwirtschaft auf die wohl entscheidende Tatsache hin, daß der geschlossene Flächenstaat damals noch nicht erreicht war und auch nicht Ziel des staatlichen Wollens gewesen ist, mithin die unerläßliche Voraussetzung großer fürstlicher Wirtschaftstätigkeit fehlte. Damit stimmt auch die fiskalische Zollstättenpolitik überein, die eher handelshemmend als handelsfördernd wirkte. Wenn es also sicher richtig ist, die Zielsetzung des Löwen wie aller seiner fürstlichen Zeitgenossen als rein machtpolitische zu bezeichnen, so darf darüber natürlich nicht vergessen werden, daß diese, wie Rörig jüngst nachdrücklich betont hat, oft — bei Lübeck liegt das ganz klar auf der Hand — mit kaufmännischer Initiative einen Bund einging, also indirekt doch auch dem wirtschaftlichen Aufschwung Vorschub geleistet hat. Der ganze Streit ist wieder einmal ein Schulbeispiel dafür, daß überspitzte Thesen den komplexen Erscheinungen historischer Vorgänge gegenüber immer vom Übel sind. In gleicher Weise unterzieht Löning auch die Arbeit P. J. Meiers, *Die Münz- und Städtepolitik Heinrichs des Löwen* (Niederdeutsches Jb. II, 1925), einer kritischen Prüfung und gelangt zu dem Schluß, daß die von Meier als bedeutsamer Zweig der Städte- und Wirtschaftspolitik Heinrichs des Löwen charakterisierte Münzpolitik rein fiskalisch und darum für den Fernhandel bedeutungslos gewesen sei. — Die umstrittene *Belehnung Herzog Bogislaw I. von Pommern im Lager vor Lübeck (1181)* behandelt Fr. Curschmann im 31. Band der Pommerschen Jbb. (1937) erneut und bringt beachtenswerte Argumente dafür vor, daß der Belehnungsakt, von dem Saxo Grammaticus berichtet, tatsächlich stattgefunden habe. — *Gedanken zum Lübecker Stadtkreis* betitelt sich eine Studie des Oberbürgermeisters von Magdeburg Dr. Markmann (Norden, Monatsschrift der Nordischen Gesellschaft 15. Jg. Nr. 7, Juli 1938). Der Verfasser, der schon mit einer Reihe von Arbeiten über das Magdeburger Stadtrecht hervorgetreten ist, erörtert zunächst grundsätzliche Fragen der Stadtrechtskreisbildung und den Zusammenhang des lübischen und magdeburgischen mit der großen Kolonisationsbewegung nach dem Osten. Unter allen städtischen Oberhöfen des Reiches nimmt Lübeck insofern eine Sonderstellung ein, als die lübischen Rechtsentscheidungen in den

mit lübischem Recht bewidmeten Städten Rechtskraft hatten, während den sonstigen Oberhofentscheidungen nur empfehlende und rechtsbelehrende Kraft innewohnte. Den Grund dafür sieht Markmann in dem „öffentlich obligatorischen Verhältnis“ (?) Lübecks zu seinen Töchterstädten. Das Magdeburger Recht konnte sich im Ostseeraum nicht durchsetzen, „weil es keine immanenten maritimen Werte besaß, die geeignet gewesen wären, im maritim bedingten Ostseeraum auftretenden Rechtsfragen gerecht zu werden“. Worin sich diese maritimen Werte substantiell ausdrücken, sagt der Verfasser leider nicht. Für ihn ist es eine geopolitische Erkenntnis, daß jedes Recht den Charakter des Entstehungsortes und seiner Landschaft mehr oder weniger in sich trägt. Man sähe an dieser Stelle gern einige beispielhafte und konkrete Belege, die der allzu allgemeinen Wendung erst die rechte Beweiskraft verleihen würden. Die folgenden Ausführungen über die Beziehungen Lübecks zum deutschen Orden und seinen Staat in Preußen wie den Ausbau des hansischen Wirtschaftssystems im Ostseeraum führen etwas vom eigentlichen Thema ab und wiederholen bekannte Dinge. Dagegen scheint ein Hinweis des Verfassers darauf, daß Lübeck seine Machtstellung durch Schaffung eines für den gesamten Geschäftskreis der Hanse einheitlichen Gesellschaftsrechtes, das neben das Stadtrecht getreten sei, unterbaut habe, stärkerer Beachtung wert. Eine Schilderung der Ausbreitung des lübischen Rechts und seines Kampfes mit dem Magdeburger Recht, besonders in Pommern beschließt die Skizze. — Aus Anlaß der 400jährigen Wiederkehr des Tages, an dem Wullenwever auf dem Tollenstein bei Wolfenbüttel auf Befehl des braunschweigischen Herzogs hingerichtet wurde, schildert G. Fink, *Die geschichtliche Gestalt Jürgen Wullenwevers* in: *Der Wagen*, ein lübeckisches Jahrbuch, hrsg. von Paul Brockhaus (1938). Die wohlgelungene, feinsinnige Studie weiß gerecht die Mitte zu halten zwischen den abweichenden, bald verdammenden, bald verklärenden Urteilen, die über Wullenwever gefällt worden sind. Sie arbeitet klar heraus, daß Wullenwever die Zeichen seiner Zeit nicht verstanden habe und sein Plan, die Führung Lübecks über den Norden trotz der inzwischen fortgeschrittenen Entwicklung der skandinavischen Völker wirtschaftlich und politisch wiederher-

zustellen, utopisch war, daß aber die Lauterkeit seiner Persönlichkeit nicht in Frage gestellt werden kann. Wullenwever war ein von starkem Idealismus beseelter Mann, der Großes anstrebte, aber selber nicht groß war und durch Überspannung seiner Ziele in reinster Absicht dennoch an seiner Umgebung schuldig wurde. Er hat gefehlt, aber nicht durch gemeine Verbrechen, wie sie ihm von unversöhnlichen Gegnern während des ihm gemachten Prozesses untergeschoben wurden. Im ganzen bestätigt sich das Bild, das schon Waitz auf Grund weitschichtiger Archivstudien von dem Lübecker Bürgermeister entworfen hat. Gegen Waitz und Brehmer erweist Fink aus Lübecker Stadtbucheintragungen, daß Wullenwever bei seiner Wahl in den Ausschuß der 64 (1530) bereits seit längerer Zeit Bürger der Stadt war und dort Grundeigentum besessen hat (das Haus Königstr. 75). Solange er sich auf dem Gebiete der städtischen Innenpolitik betätigte, war seine Wirksamkeit nicht nur erfolgreich, sondern auch getragen von der berechtigten Unzufriedenheit weiter Kreise der Bürgerschaft mit der zur Kaste erstarrten regierenden Ratsklique. Erst als er sich der Außenpolitik zuwandte, wurde er unsicher, ließ sich von schlecht gewählten Ratgebern immer wieder vorwärts treiben und offenbarte jene Unbeständigkeit in seinen Unternehmungen, die schon ein Zeitgenosse als den Grundfehler seiner Persönlichkeit gekennzeichnet hat. — Die kleine für breitere Kreise bestimmte Darstellung der Geschichte des Deutschordensstaates in Preußen von Chr. Krollmann, die schon in der Umschau des Berichtsjahres 1934/35 (HGbl. 60, 1935, S. 317) kurz erwähnt wurde, ist jetzt in englischer Übersetzung erschienen: *The Teutonic Order in Prussia*, Preußen-Verlag Elbing 1938. Die mit Unterstützung von Sir Raymond, Beazley besorgte Übertragung von Ernst Horstmann schließt sich den bereits erschienenen Übersetzungen der kleinen Preußenführer würdig an.

Wir wenden uns nun dem Westen zu. Die Gesamtdarstellungen zur niederländischen Geschichte wurden im Berichtsjahr weiter gefördert. Die von H. Brugmans herausgegebene „*Geschiedenis van Nederland*“ (vgl. HGbl. 1936 S. 260) geht ihrer Vollendung entgegen. Von P. Geyl's *Geschiedenis van de Nederlandsche stam* erschien Bd. III (1689—1751). Zur hansischen Geschichte

enthalten die neuen Bände nur wenig. Hingegen ist inzwischen auch der erste Band von H. G. W. van der Wielen, *Friesland door de eeuwen heen* (Middelburg 1937) herausgekommen, der bis zum Ausgang des Mittelalters führt und in der Franken- und Normannenzeit vorhansische Probleme berührt. W. bietet eine recht nützliche Zusammenfassung, ohne die Forschung wesentlich fördern zu wollen. Er vermeidet zwar sorgfältig, spätfriesischen Phantasien Glauben zu schenken, und schließt sich für die älteren Jahrhunderte dem bekannten Werke von Boeles, weiterhin dann vor allem Richthofen, Heck, Siebs und Gosses an, während er Jaekels Hypothesen mißtrauisch gegenübersteht. Über zahlreiche Einzelheiten ließe sich streiten — wen wollte das verwundern angesichts der so überaus mit Fragwürdigkeiten belasteten Geschichte des friesischen Mittelalters? Das Gesamtbild ist im allgemeinen zuverlässig und klar umrissen, doch es enthebt den Forscher nicht der Pflicht, den von W. benutzten Untersuchungen seiner Vorgänger im einzelnen nachzugehen, und läßt schmerzlich ein näheres Eingehen auf die weitreichenden Auswirkungen des Friesenhandels im 8./9. Jahrhundert vermissen (dazu jetzt B. Rohwer, *Der friesische Handel im frühen Mittelalter*, 1937). Noch deutlicher tritt uns ein Verzicht auf das eigentlich deutsche Problem der friesischen Geschichte in der nur flüchtigen Behandlung des friesischen Anteils an der deutschen Ostsiedlung und dem Verzicht auf eine grundsätzliche Erörterung der reichspolitischen Stellung des Friesentums entgegen. Die Berichte zur holländischen geschichtswissenschaftlichen Literatur setzten N. Japikse und H. J. Smit in den B. V. G. O. VII. 9, 1938, S. 129/144, 269/88 und VII. 10, 1938, S. 122/44, in bewährter Weise fort. Die Tijdschrift v. Gesch. gibt neben der Revue Belge und den Nederlandsche Historiebladen (seit 1938) laufend einen Überblick über die Zeitschriftenaufsätze und die wichtigsten Bücher. Von deutscher Seite liegt bisher nichts Zusammenfassendes vor. Der Artikel in den Jahresberichten für deutsche Geschichte steht noch aus und wird neu aufgebaut. Doch sei an dieser Stelle auf einige nützliche Schrifttumsverzeichnisse für das letzte Jahrzehnt von P. Kretschmann, M. Bülb-ring und M. Hechtle verwiesen, die in dem von H. Kloss herausgegebenen Sammelwerk *De Goede Hoop, Berichte aus*

dem deutschen und dietschen Kulturraum (1937) S. 258—92 enthalten sind und, wenn auch zunächst recht ungleichmäßig und schwer benutzbar, deutsche und dietsche Arbeiten zur Frage der gegenseitigen Beziehungen zusammentragen. Ausgezeichnet in seiner einprägsamen Kürze ist der Vortrag, den Jan de Vries auf der Aachener Tagung der Westdeutschen Forschungsgemeinschaft hielt: *Die germanische Landnahme in den Niederlanden* (Deutsches Archiv f. Landes- und Volksforschung 1, 1937 S. 894—906). De Vries gibt hier zunächst einen Rechenschaftsbericht über den Stand der Forschung und bemüht sich die Ergebnisse der Arbeiten Petris und Steinbachs über den romanisch-germanischen Grenzraum und Nordfrankreich auch für den niederländischen Norden fruchtbar zu machen. Seine Studie umreißt klar die Aufgaben der nächsten Zukunft und führt durchaus über die letzten Erörterungen des gleichen Problems wie Bijvanck's *De oorsprong van het Nederlandsche volk* (vgl. HGbl. 1937 S. 269) hinaus. Man vergleiche auch die Beiträge von J. de Vries in dem Sammelwerk „Volk van Nederland“ (Amsterdam 1937). Dem Problem des Zusammenhanges zwischen Weg und Furt geht Fr. Leyden, *De oude wegen en de voormalige voordden in Nederland* (B. V. G. O. VII, 9, 1937 S. 112—121), nach, ohne trotz allen Bemühens vorerst über vielfach unsichere Vermutungen hinauszukommen. Einem seit langem schmerzlich empfundenen Mangel beginnt das neuerscheinende *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot het einde v. h. Hollandsche huis* (1299) abzuhelpen, dessen erste Lieferung, bearbeitet von H. G. A. Obreen im Haag bei Nijhoff 1937 herauskam und in 189 Urkunden bis 1168 führt. Die Neuausgabe ersetzt und ergänzt für die Frühzeit das oft gerügte ältere Werk von L. Ph. C. van den Bergh und das Supplement von De Fremery. Dem hansischen Forscher vermag allerdings die vorliegende Lieferung selbstverständlich kaum Neues zu bieten. Hingegen verspricht das gleichzeitig erscheinende *Corpus sigillorum Neerlandicorum; De Nederlandsche zegels tot 1300 afgebeeld en beschreven*, schon in seinem ersten Heft, das dem Bischof von Utrecht und Utrechter Kapiteln gewidmet ist, eine erhebliche Lücke zu schließen, und eröffnet die Möglichkeit, auch für die Siegelkunde der Frage eines deutsch-niederländischen Zusammenhanges an Nord- und

Ostsee nachzugehen. Eine erfreuliche Bereicherung der an Zahl und Umfang kargen Regestenwerke zur nordniederländischen Geschichte des 14. Jahrhunderts bilden die *Regesten van oorkonden betreffende de Bisschoppen van Utrecht uit de jaren 1301—1340*, die I. W. Berkelbach van den Sprenkel in den Werken, uitgegeven door het Histor. Genootschap te Utrecht (III. Serie, Nr. 66, 1937) herausbrachte. Diese vortreffliche Edition wird durch ausführliche Register erschlossen und vereinigt fast 1300 Nummern. Mit Recht nimmt sie in Anspruch, ein Urkundenbuch weit hin vollgültig ersetzen zu können. O. Oppermanns Ausgabe der *Fontes Egmundenses* (1933) hat eine erneute lebhaftige Diskussion über die Egmonder Geschichtsquellen entfacht. Die ersten Auseinandersetzungen des Herausgebers mit de Jong und C. D. I. Brandt liegen schon um Jahre zurück. Neuerdings meint P. A. Meilink in umfangreichen Aufsätzen *De Egmondsche Geschiedbronnen* (B. V. G. O. VII, 9, 1938 S. 1—54 und 181—219; VII, 10, 1938 S. 1—50) die quellenkritischen Grundlagen O.s und vor allem seine Zeitansätze zu einem erheblichen Teil verwerfen zu müssen. Andererseits aber begann auch N. B. Tenhaeff in einem ersten Beitrag: *Fontes Egmundenses* (T. G. 53, 1938 S. 123 bis 159) eine erneute Prüfung, die die Stichhaltigkeit der Argumente O.s zunächst jedenfalls für die Heiligenviten trotz eines etwas abweichenden zeitlichen Ansatzes bestätigte. Da die weitreichende Bedeutung des Egmonder Quellenkreises für die holländische Frühgeschichte außer Zweifel steht, werden wir nach Abschluß der Tenhaeffschen Untersuchungen auf diese für Außenstehende nachgerade zur Geheimwissenschaft werdenden Probleme zurückkommen. Ein Aufsatz von W. Reese, *Gesamtdeutsche und territoriale Zusammenhänge in der Geschichte d. Deutschritterordens der Niederlande* (Bll. für dt. Gesch. 83, 1937, S. 223—272) erschließt, vor allem auf Grund des fast unbekannt gebliebenen Urkundenwerkes von J. J. de Geer tot Oudegein, *Archieven der ridderlijke Duitsche Orde, balie van Utrecht* (1871), und anderer weit verstreuter Quellen einen Einblick in das Problem der allmählichen Herauslösung der niederländischen Deutschritter aus dem Gefüge des Gesamtordens. Noch im frühen 16. Jhdt. dachte man, selbst in Preußen, zeitweilig an eine Verlegung des Ordens

nach Friesland — ein spätes Zeichen eines auch hier vorhandenen lebendigen Zusammenhaltes zwischen dem deutschen Osten und dem Westen. Der Aufsatz ist ein erster Beitrag zu einer fast vollendeten umfassenden Untersuchung der völkischen und staatlichen Ablösung der Niederlande vom Deutschtum und Reich, deren erster Band die Grundlagen bis ins 14. Jahrhundert verfolgt. In die ungewöhnlich wechsellvollen Zusammenhänge politischer und händlerischer Entwicklung in den Niederlanden des frühen 14. Jahrhunderts führt der Aufsatz v. H. J. Smit, *De economische en politieke relaties tusschen Holland en Brabant en het Dortsche stapelrecht van 1299 tot 1335* (B. V. G. O. VII, 10, 1938 S. 51—72), von dem zunächst nur ein erster Teil bis 1318 vorliegt. Nachdem zuletzt de Sturler Brabant in den Mittelpunkt seiner Studien gerückt hatte, versucht S. mit bestem Erfolg auf Grund des vorliegenden gedruckten Materials die holländische Handelspolitik in die Geschichte des niederländischen Handelsraumes einzuordnen und zugleich die politischen Hintergründe des Wettbewerbs der drei Stapelplätze Brügge, Antwerpen (Mecheln) und Dordrecht aufzuzeigen. Von hier aus fallen zugleich Streiflichter auf die deutsche und niederländische Politik Wilhelms III. v. Holland und den hansischen Zwischenhandel von England nach den Niederlanden. Wenn Z. W. Sneller über *Rotterdamse poorters te Deventer en te Wilsnack anno 1430* (B. V. G. O. VII, 9, 1937 S. 55—84) handelt, wird ihm eine Notiz in den Rotterdamer Stadtrechnungen über die Anwesenheit von Kaufleuten aus dieser Stadt in Deventer zum Anlaß, um ein treffliches Bild von dem Werden und der Struktur des Rotterdamer Handels zu entwerfen. In klaren Linien führt seine Darstellung von der Lösung des südholländischen Wirtschaftsgebietes aus der Vorherrschaft Dordrechts über den Fracht- zum Eigenhandel Rotterdams und weiß trotz ihrer Knappheit Neues zu sagen zu der allerdings geringfügigen Tuchherstellung in der Stadt. Vor allem aber bringt S.s Beitrag größere Klarheit in die bislang kaum erörterten städtischen Renten und die Verschuldung Rotterdams an Utrecht und reicht damit unmittelbar in die politische Geschichte der frühburgundischen Zeit hinein. Wie schon Snellers Pfingstblatt über die Jahrmärkte von Deventer (1936) läßt auch diese Untersuchung hoffen, daß wir in ab-

sehbarer Zeit einmal die dringend notwendige Gesamtdarstellung der händlerischen und politischen Beziehungen der ostniederländischen Hansestädte zu Holland und dem niederländischen Süden erhalten. Denn sie gehört zu den unentbehrlichen Voraussetzungen einer Geschichte der Ysselstädte im hansischen Zusammenhang, die auch nach Meilinks Werk (*De Nederlandsche hanzesteden*, 1912) noch immer des weiterforschenden Ausbaus bedarf. Mit dem Pfingstblatt von 1936 (Sneller, Deventer) beschäftigt sich in durchaus zustimmender Weise eine ausführliche Besprechung von I. C. Westermann (TG. 53, 1938 S. 81 bis 84). Einige Zweifel berühren wenig belangreiche Fragen. Eine neue Quelle zur Stadtgeschichte von 's Gravenhage und Haagambacht erschließen die Erbzinsbücher der holländischen Grafen aus den Jahren 1458/90, 1466, 1512 und 1561, die N. B. Paton in seiner Edition *De Hofboeken van 's Gravenhage, 1458—1561* (Haag 1937) aus dem Algemeen Rijksarchief zugänglich macht und in einer sorgfältigen Einleitung erläutert. Auch für den Hanseforscher hat die Untersuchung von A. de Fouw über *Philips van Kleef* (Groningen 1937), den Gegner Maximilians im flandrischen Aufstand um 1490, ein gewisses Interesse, weil sie trotz ihrer biographischen Beschränkung einen Einblick in die Struktur der Niederlande des späten 15. Jahrhunderts vermittelt. Die Ehrenrettung Philipps, die der Verfasser versucht, überzeugt allerdings ebensowenig, wie die Lektüre dieses Buches mit seiner zitatenreichen Breite ein Genuß genannt werden kann. Für die Einzelheiten sei auf die demnächst erscheinende Besprechung des Berichterstatters in der HZ. verwiesen.

D. Th. Enklaar, *Varende luyden. Studiën voer de middeleeuwsche groepen van onmaatschappelijken in de Nederlanden*. Assen, van Gorcum, 1937, 144 S. Oktav. Seit langen Jahren hat Enklaar von den verschiedensten Seiten her den fahrenden Leuten nachgespürt. Hier legt er eine vorerst abschließende und überarbeitete Sammlung seiner zerstreuten Aufsätze aus den Jahren 1924/35 vor. Ausgezeichnete Quellenkenntnis und ein weitreichendes Wissen um Volkskunde und Kultur, Dichtung und Volksglauben ermöglichen ihm, die Forschung in zahlreichen Einzelheiten zu fördern. Der verschwommene Begriff der „fahrenden

Leute“ wird in diesen zielstrebigem Arbeiten immer wieder seiner mannigfaltigen Unklarheiten entkleidet. Der wandernde Arzt und Quacksalber, vor allem aber Narrengilden wie das „Narrenschiff“, Arnold- und Eberhardsbrüder treten uns als mehr oder minder fest umrissene Typen und Gruppen innerhalb der locker gefügten Vielzahl der Erscheinungen entgegen. Problematisch bleibt die Forschung notwendig da, wo sie die Frage nach der Herkunft zur Gewißheit zu erheben und den eigentlichen Sinn dieser Genossenschaften zu deuten sucht. Ob germanisch-deutsches Erbe oder christlich-kirchlicher Ursprung oder gar gelegentlich antik-literarischer Einfluß vorliegt, bleibt auch nach E.s Forschungen zweifelhaft. Solange Otto Höfler nicht in Weiterführung seiner „Kultischen Geheimbünde“ das Problem genossenschaftlicher Bünde innerhalb des deutschen Mittelalters in seiner Gesamtheit gestellt hat, tappt jeder Versuch zu einer gültigen Antwort letztlich ins Leere.

Der Wert des vorliegenden Buches wird hierdurch nicht geschmälert. Es eröffnet gerade dem deutschen und hansischen Forscher nicht selten den Blick in kaum gekanntes Neuland. Der innere Zusammenhang des spätmittelalterlichen Niederrheins mit dem oberen Deutschland tritt in der Erscheinung des Narrenschiffes besonders eindringlich vor Augen. Die Entsprechungen zur hansischen Welt sind nur scheinbar geringer. Für E. treten sie zurück. Untersuchungen wie die von Käthe Neumann (Zs. d. Ver. f. lüb. Gesch. 31, 1923) oder M. E. Schlichting (Relig. und gesellschaftl. Anschauungen in den Hansestädten des späten MAs, 1935) wissen kaum um das Problem. Hier bleibt noch vieles zu tun, denn gerade die Frage nach dem Einfluß und der Bedeutung dieser Vagantenwelt, etwa nur — um ein Beispiel zu nehmen — für die bürgerliche Fastnacht und das Maifest, verspricht von einer ungekannten Seite her weiteren Einblick zu geben in eine Spielart spätmittelalterlichen Stadt-Daseins.

Der Aufsatz von R. Degryse, *Oorsprong van het haringkaken in Vlaanderen* (Nederlandsche Historiebladen I, 1938 S. 201—219) hat eine gewisse Bedeutung für die Geschichte der Hanse. Die sogenannte „Erfindung“ des „haringkakens“ ist im Grunde nur das Einpökeln auf offener See des von den Flandrern gefangenen Herings. Man hat damit kurz

nach 1350 einen Anfang gemacht. Der auf diese Weise konservierte Fisch konnte mit dem Tonnenhering aus Schonen konkurrieren. Die flandrische Regierung hatte jedoch Befürchtungen bezüglich der Qualität, und verbot anfänglich das „kaken“; nach dem Jahre 1420 hat sie es aber endgültig gestatten müssen.

Der Beitrag zur flandrischen Münzgeschichte von H. van Werveke, *De Vlaamsche munthervorming van 1389—90* (Nederlandsche Historiebladen 1938 S. 336—347), ist durch das Buch von Renken, *Königsberger Großschäfferei* angeregt worden. Ein jäher Sturz in dem Preise der vom Hochmeister in Flandern verhandelten Waren wird hier erklärt durch den Hinweis auf eine Münzänderung, worauf bisher noch kein Licht gefallen war.

Derselbe hat in der *Geschiedenis van Vlaanderen III* S. 301—320 die Übersicht über die Wirtschaftsgeschichte Flandern verfaßt, und dabei auch die Beziehungen der Hanse zu Brügge und Antwerpen auf Grund der Literatur behandelt.

Außer ihrer selbständigen Bedeutung als Wirtschaftsgeschichte eines bisher noch wenig erforschten niederländischen Territorialstaats bietet die Arbeit von M. Yans, *Histoire économique du duché de Limbourg sous la maison de Bourgogne. Les forêts et les mines* (Acad. roy. Belg., classe lettres, 8^o, 2e s., XXXVII, Brüssel 1938, 278 S.) auch Anknüpfungspunkte zur hansischen Geschichte. Sie zerfällt in zwei Teile: 1. das Forstwesen, das noch immer nach mittelalterlichen Anschauungen getrieben wird; 2. der Bergbau (namentlich Zink, aber auch Blei und Eisen), wo uns schon eine Art Frühmerkantilismus entgegentritt. Beim Vertrieb dieser Waren sind Kölner Kaufleute interessiert, die in fortwährender Beziehung zu Limburg stehen.

Sehr wichtig ist die Darstellung des Antwerpener Stadtarchivars Fl. Prims, *De vestiging van het Hansekantoor te Antwerpen* (BG. XXIX, 1938 S. 163—241). Zwar sind die Beziehungen der Hanse zu Antwerpen schon behandelt worden von Altmeyer (1840, 1843) und, soweit es das Haus der Hanse betrifft, von Ennen und von Wehrmann (HG. 1874). Seitdem wurden aber die Hanserezepte bis zum Jahre 1530 veröffentlicht. Das in dieser Quellensammlung versteckte Material war schwer zu überblicken. Prims hat es hier ein erstes Mal in einer

analytischen Darstellung bearbeitet und ihr auch wichtige Beilagen aus dem Antwerpener Stadtarchiv hinzugefügt. Sie ist genau und zuverlässig, aber die großen Linien fehlen noch immer. Der Verfasser wird sie ohne Zweifel herausarbeiten im XVII. Teil seiner *Geschiedenis van Antwerpen*, der die Wirtschaftsgeschichte im Zeitabschnitt 1477—1555 enthalten wird. Einzelne Episoden hat er jedoch noch eingehender als in dem Aufsatz der Bijdragen geschildert in Zeitungsartikeln, die er nachher in seine *Antwerpiensia. Twaalfde reeks*, 1938 (Antwerpen 1939) aufnehmen wird.

Aus dem Bereich Großbritanniens sollen hier überwiegend Quellen und für die deutsch-englischen Beziehungen, die ja im Vordergrunde dieser Umschau stehen, wichtige Arbeiten schlagwortartig angezeigt werden. — Ein sehr aufschlußreicher Aufsatz von E. Barger, *The Present Position of Studies in English Field-System* (EHR. LIII, 1938) untersucht, was die Ergebnisse der Archäologie über die vor- und frühgeschichtlichen Formen des Landbaues aussagen und vergleicht sie mit dem kontinentalen Gebrauch. Die neuen Funde vergrößerten wohl unser Wissen, nahmen aber dem überlieferten Bilde immer mehr an Klarheit. Hervorzuheben ist der häufige Gebrauch deutscher Worte, der jedem Anfänger ein leichteres Eindringen in die englische Terminologie ermöglicht. Was Barger über die Rolle des Pfluges zu sagen hat, kann verglichen werden mit der soeben erschienenen Arbeit von E. Werth, *Die Pflugformen des nordischen Kulturkreises und ihre Bedeutung für die älteste Geschichte des Landbaues* (Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 12, 1938). A. Mahr, *New Aspects and Problems in Irish Prehistory* (Proc. of the Prehist. Soc. N. S. 3) wirft neues Licht auf die Beziehungen Großbritanniens zum Festland während der ersten nachchristlichen Jahrhunderte. J. N. L. Myres verdanken wir eine sehr feine Studie von grundlegender Bedeutung. In *Some Anglo-Saxon Potters* (Antiquity — die für die ags. Archäologie immer wieder heranzuziehende Zeitschrift — 1937) legt er nach dem Gesetz der bekannten Hand Kleintöpfereien fest, deren eine Gefäße verschiedener Formen herstellte. Hiermit sind alle Datierungen nach Gefäßformen, die A. Plettke, *Ursprung und Ausbreitung der Angeln und Sachsen* vornahm, hinfällig. H. Ehmer, *Die*

sächsischen Siedlungen auf dem französischen „*Litus Saxonicum*“ (Halle 1937) führt überzeugend aus, daß das „Litus“ rückläufig von Angelsachsen besiedelt worden sei. In einem Vortrag *Niedersachsen und England bis zur Hansezeit* (Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 15, 1938) geht R. Drögereit den gegenseitigen Beziehungen bis etwa 1280 nach, wobei natürlich viele Einzelheiten sich ergänzen lassen. C. J. A. Oppermann, *The English Missionaries in Sweden and Finland* (London 1937) beleuchtet die Kultur des späten Angelsachsentums und die Beziehungen zwischen England und Skandinavien nach der normannischen Eroberung, die natürlich auf das Erzstift Bremen zurückwirkten. J. E. A. Jolliffe, *Alod and Fee* (The Cambridge Hist. Journal 1937) lehnt — nicht unbedingt überzeugend — die Annahme eines ags. Feudalismus ab und will die ags. von der normannischen Zeit scharf scheiden. M. Coens, *Un sermon inconnu de Rupert, abbé de Deutz, sur S. Pantaléon* (Analecta Boll. 55, 1937) weist auf Verbindungen der Gyda, Tochter des letzten ags. Königs Harald, zu Köln hin. A. L. Poole, *Die Welfen in der Verbannung* (DA. II, 1938) darf als die abschließende Untersuchung über das Itinerar Heinrichs des Löwen und seiner Familie während ihres Aufenthalts im Angevinischen Reich bis zum Jahre 1198 gelten. H. S. Bennett, *Life on the English Manor: A Study of Peasant Conditions, 1150—1400* (Cambridge 1937) hat manche Mängel, bietet dennoch den besten Aufschluß über den Ablauf des täglichen Lebens eines ma. englischen Bauern. Dazu vgl. für Yorkshire z. B. *Rolls of the Justices in Eyre, being the Rolls of Pleas and Assizes for Yorkshire 1218/19*, hrsg. von D. M. Stenton, 1937. — Die Veröffentlichung dieser einzigartigen Rolls-Series aus dem Bereich der zentralen Behörden schreitet gut vorwärts. So liegen jetzt für diesen Umschauabschnitt die *Great Roll of the Pipe for the Third Year of King John* (London 1936), der *Calendar of the Liberate Rolls, Henry III vol. III 1245—1251* (London 1937) und die *Close Rolls* Heinrichs III. für die Jahre 1264—1268 (London 1938) vor. Eine Darstellung der englischen Geschichte zur Zeit der ersten Anjou-Plantagenets (1154—1272) erhielten wir von einem der hervorragendsten Kenner, Ch. Petit-Dutaillis, in der *Histoire Générale, publiée sous la direction de G. Glotz* im Teil: *Histoire du Moyen Age* IV 2.

Noch einmal in die Regierungsjahre Heinrichs II. führt uns der Beitrag von J. Lea Cate, *The Church and Market Reform in England during the Reign of Henry III* (Medieval and Historiographical Essays in Honor of James Westfall Thompson, Chicago 1938) zurück, der die Verlegung der Märkte auf Wochentage infolge der kurialen Gesetzgebung über die Heiligung des Sonntags behandelt und gleichzeitig eine Zusammenstellung über die verlegten Märkte gibt. A. Bain Stiven, *Englands Einfluß auf den deutschen Wortschatz* (Diss. Marburg 1938) legt eine treffliche Studie u. a. über den Einbruch englischer Worte wie Boot (frühester Beleg um 1260 in Lübeck), Lotse und Dock in den Sprachbereich der deutschen Hanse vor. Das Gegenstück lieferte E. C. Llewellyn, *The Influence of Low Dutch on the English Vocabulary* (Oxford 1936), der den gesamten niederdeutschen Raum erfaßt und einen wertvollen Beitrag zur Erkenntnis der maritimen und Handelsbeziehungen gibt, aber auch den Übergang kontinentaler Ausdrücke verschiedener Handwerke und Industrien zeigt. Mit dem Problem des Strandrechts beschäftigt sich F. G. Hamil, *Wreck of the Sea in Mediaeval England* (Univ. of Michigan Hist. Essays 1937). In die zweite Hälfte der Regierung Eduards III. führt uns der *Calendar of Inquisitions Miscellaneous* (1937), der reichlich Material über den Handel, Seeraub, Schiffbruch und Schmuggel enthält. Manche Nachricht zur Hansegeschichte bieten die zwei neuen Bände des *Calendar of the Close Rolls* Heinrichs VI. für die Jahre 1435—1447 (1937). Aus jenen Jahren (1437—1445) liegt jetzt auch der *Calendar of the Fine Rolls* vor.

Mit einem ersten Band ist im Berichtsjahr die Serie „*Studier och Handlingar rörande Stockholms Historia*“ (Almqvist u. Wiksells Boktryckeri-A. B., Uppsala 1938) hervorgetreten. Der Herausgeber Nils Ahnlund begründet im Vorwort die Nützlichkeit dieser Serie neben dem seit 1903 erscheinenden, bekannten St. Eriks Årsbok. Während jenes Jahrbuch vornehmlich Stockholmer Fragen von kulturhistorischem und topographischem Interesse erörtert, soll die neue Publikation Stockholm betreffende Beiträge mehr allgemein geschichtlichen Inhalts bieten. Im ersten Band behandeln Folke Lindberg, Torgez Höjer und Åke Thulstrup Fragen, die mit der Geschichte des schwedischen Reichstags in

Stockholm im 17., 18. und 19. Jahrhundert zusammenhängen. Die neue Serie verspricht für die Erkenntnis der neueren Geschichte der schwedischen Hauptstadt Wesentliches zu leisten.

Über die Anfänge der schwedischen Wehrmacht gibt wertvolle Aufschlüsse das kürzlich erschienene, auf ausgiebigem Quellenstudium gründende Werk *Kunigl. Svea Livgardes Historia 1523—1560* von Bertil C'son Barkman (Victor Pettersons Bokindustri A. B., Stockholm 1937, 400 S.). Es ist der erste Band einer größeren Regimentsgeschichte, stellt aber die wesentlichen Züge der gesamten schwedischen Heeresorganisation unter Gustav Vasa dar, eingebaut in die außen- und innenpolitische Entwicklung des jungen Staates. Die hansische Forschung interessieren unmittelbar die ausgezeichneten Ausführungen im ersten Abschnitt unter dem Titel „Der Befreiungskrieg“ (S. 1—156) und das Kapitel „Die Grafenfehde“ (S. 191—215) im zweiten Abschnitt. Die deutsche Forschung wird ferner die Feststellungen Barkmans beachten müssen, daß Gustav Vasa deutsche Soldknechte zunächst zum Kern der neuen stehenden schwedischen Wehrmacht machte und diese kleineren stehenden Truppenverbände als Offiziers- und Unteroffizierskorps für die Ausbildung und die Führung des in originellen Formen organisierten nationalen Volksheeres verwendete. Gustav Vasas große Leistung, nach dem Abschluß des Befreiungskrieges bis zu seinem letzten Atemzuge am Ausbau der nationalen Wehrkraft Schwedens gearbeitet und damit die Voraussetzungen für die dauernde Behauptung der Unabhängigkeit und für die Größe Schwedens im 17. Jahrhundert geschaffen zu haben, erfährt hier verdiente Klarstellung und Würdigung.

3. Hansische Spätzeit und Merkantilismus

a) Allgemeines und europäischer Bereich

Charl. Millies, *Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg im 15./16. Jahrh.* (Mecklenbg. Jbb. 101. Jg., 1937, S. 1—84). Die Schrift stützt sich auf eindringende Archivarbeit, sie stellt die Maßnahmen zusammen, mit denen die mecklenburgischen Herzöge die Wirtschaft

ihres Landes zu fördern suchten: Regelung der städtischen Gewerbe durch die Polizeiordnung von 1516; mannigfache Ansätze, Eisenhütten, Salpetersiederei, Salinen, ja selbst Bergwerke zu begründen. In der Metallbearbeitung waren gewisse Anfangserfolge zu verzeichnen, die zu guten Hoffnungen berechtigten, jedoch dann nicht weiterführten. Mit Recht weist die Verf.in auf den Mangel an Einlagekapital und auf den Wettbewerb der Holländer hin. Das Hauptgewicht legten die Herzöge auf die Handelspolitik. Bekannt und oft behandelt sind die Pläne, eine Wasserstraße zwischen der Elbe und der Ostsee zu schaffen, die aber, wiederum wegen des Geldmangels, nur Stückwerk blieb. Die Handelspolitik selbst lief darauf hinaus, die Städte zu umgehen und den Handel in die Hände der Herzöge selbst zu spielen. Magnus II. machte Geschäfte in Hering, Speck, Tuch usw., besonders aber mit dem Getreide der herzoglichen Güter. Der Getreidehandel richtete sich vorzüglich nach den Niederlanden, wo ein herzoglicher Kommissionär ihn vermittelte. Magnus ließ sogar zwei Schiffe in Memel bauen und versuchte auf eigene Rechnung Reederei zu treiben, mit schlechtem Erfolg. Sein Plan war, mit ihnen eine unmittelbare Fahrt nach Lissabon zu begründen. Er erinnert mit seiner Betriebsamkeit an Kurfürst August von Sachsen, seinen Zeitgenossen. Zweifellos ist er eine merkwürdige Persönlichkeit gewesen, auf die hinzuweisen ein Verdienst der Verf.in ist. Sie hat die Nachrichten über seine vielfältige Tätigkeit sorgsam zusammengetragen. Doch fehlt es der Schrift über diese Sammelarbeit hinaus an der notwendigen Vertiefung. Es ist fast gar nicht betont, daß die Wirtschaftspolitik der Herzöge kaum „staatlich“ zu nennen ist, sondern vielmehr rein fiskalisch war, allein auf ihren Domänen beruhte und nur ihren stets leeren Privatsäckel füllen sollte. Das ist gewiß vielerorts der Ansatz zu späterer staatlicher Politik gewesen, doch der geschichtliche Ort muß hier genau bestimmt werden. Die Herzöge wollten ihre Seestädte ausschalten, um selbst mehr zu gewinnen. Wenn gesagt wird, sie hätten „das Land Mecklenburg als Territorium in den damaligen europäischen Markt eingliedern“ wollen (65), so verschiebt das die Lage völlig. Sie wollten vielmehr sich als Privathändler eingliedern. Keine einzige Quellenstelle führt M. an, aus der ein eigentlich staatliches Wirtschaftsdenken hervorgeht!

Diese begriffliche Unklarheit ist auch sonst festzustellen. Es ist von „Eisengewinnung“ die Rede, im Mittelalter ist in der Tat Rasenerz abgebaut worden, jedoch handelte es sich im 16. Jahrh. um Weiterverarbeitung, um Schmelzhütten und Eisenhämmer, deren Grundstoff schwedischer Osemunt war, der von M. rätselhaft als „Eisenstein, genannt Osemunt“ (26) bezeichnet wird. „Trotz der Armut Mecklenburgs an Edelmetallen bestand . . . außer dem Eisenwerk . . . auch ein Kupferwerk“ (29). Auch die Art dieses Kupferwerkes, das ja in den um Hamburg und Lübeck gelegenen Werken seine Parallelen hat, wird nicht klar. Was hat es mit Edelmetallen zu tun? Wie beim Eisen war auch das Kupferwerk eine Stätte der Veredelung eingeführten Halbstoffes. Mancherorts begegnet eine starke Überschätzung der herzoglichen Tätigkeit. „Der Handel, bisher zum größten Teil in den Händen der Städte, ward im 16. Jahrh. mehr und mehr zum Gegenstand landesherrlicher Bestrebungen“ (53). Daß der Herzog hier nicht als Landesherr, sondern als Privatmann auftrat, wurde schon gesagt, es bleibt zu betonen, daß der Handel auch fernerhin trotz der Bestrebungen größtenteils städtisch blieb. Die „Maßnahmen“ gegen Auslieger auf See beschränkten sich mit einer Ausnahme stets auf Schreiben. Darin ist nichts Neues zu erblicken. Die mit großem Fleiß angelegte Untersuchung entbehrt des weiteren Ausblicks auf die wirtschaftsgeschichtlichen Fragen und auf die rege Gedankenarbeit, die ihnen seit Jahrzehnten gewidmet wurde.

J. G. Werner setzt seine Veröffentlichung fort: *Das fremde Kapital im Annaberger Bergbau und Metallhandel des 16. Jahrh.* (Neues Archiv f. sächsische G. u. A., 58. Bd., 1937, S. 1—47, 136—201). Aus der reichhaltigen und umsichtigen Arbeit (vgl. HGbl. 1937, S. 306) heben wir die Beziehungen zum hansischen Gebiet heraus, die denen zu Augsburg, Nürnberg, Leipzig allerdings weit nachstehen. Köln war der Hauptort im Norden. Die einzelnen Nachweise zieht W. zum kleineren Teil aus den Akten von Freiberg usw., zum größeren aus Kuskes großem Quellenwerk und aus dem Nachlaß E. v. Rankes im Stadtarchiv Köln. Um 1500 besaßen Kölner Kaufleute Kuxe im Schneeberg und in Joachimstal. Spuren ziehen sich nach den Niederlanden. Für Lübeck ist 1477 und 1478 ein Schneeberger Ge-

werke nachgewiesen, an einer Zinngrube in Ehrenfriedersdorf waren Lübecker, Hamburger und Lüneburger beteiligt. Seit 1560 ging es aus inneren und äußeren Gründen mit dem Bergbau schlechter, das Kapital zog sich zurück. W. weist auf die Wichtigkeit hin, die der Bergbau für die Ausbildung der kapitalistischen Unternehmungsformen besaß.

Sehr belangreich für den Handel Hamburgs ist die Arbeit von D. Kühn, *Der Hirschberger Leinwand- und Schleierhandel von 1648—1806* (Breslauer Hist. F. 7, Breslau, Priebatsch, 1938, 158 S.). In Hirschberg zog sich seit der Mitte des 17. Jahrh. der Fernhandel mit schlesischer Leinwand zusammen. Er bediente sich im Verkehr mit dem überseeischen Ausland der holländischen und seit dem Beginn des 18. Jahrh. immer mehr der hamburgischen Vermittlung. Es bildete sich eine sinnvolle und beiden Teilen Vorteile bringende Arbeitsteilung heraus. Die Hirschberger schätzten sie so hoch, daß sie nur zögernd daran gingen, selbst auf eigene Rechnung in das Ausland zu handeln. Die Unübersichtlichkeit der Märkte, die langen Fristen, die das Kapital bis zur Rückkehr brauchte, führten sie dazu, den Handel von Breslau, Hamburg oder Lüneburg ab, das als Niederlage bekanntlich sehr viel bedeutete, den Hamburgern zu überlassen. Von Altona ist übrigens verhältnismäßig wenig die Rede, obwohl es sich lebhaft am Leinwandhandel beteiligte. Im 18. Jahrh. muß auch der bremische Anteil an der Ausfuhr berücksichtigt werden.

E. Janson, *Die Wechselgesetze der alten Reichsstadt Köln in vergleichender Darstellung mit den Wechselgesetzen des 17. und 18. Jahrh.* (Jb. d. Kölnischen GV. 19, 1937, S. 186 bis 234) gibt nach kurzem Überblick über die Geschichte des Wechsels eine dankenswerte Darstellung der kölnischen Wechselgesetzgebung. Köln beschloß in einer Zeit wirtschaftlichen Verfalls, 1675, die Platzgebräuche in einer Wechselordnung festzulegen, für die J. wohl mit Recht die französische „ordonnance de commerce“ von 1673 als Vorbild nennt. Sie wurde mit einer auf das Indossament bezüglichen Erweiterung bis auf die Franzosenzeit unverändert beibehalten, eine Stetigkeit, die in der Tat vereinzelt dasteht. Die einzelnen Bestimmungen werden besprochen, sie bieten kaum etwas von anderen Städten grundsätzlich Abweichen-

des, manche Einzelheiten allerdings waren ja überall verschieden, etwa die Verfallzeit, die Form des Akzepts und Protestes usw. Bemerkenswert ist das frühe Auftreten von Wechselmaklern. Die erste Makler-Ordnung von 1720 liegt dann wieder verhältnismäßig spät.

Eine mustergültige Untersuchung legt St. Skalweit vor: *Die Berliner Wirtschaftskrise von 1763 und ihre Hintergründe* (Beih. 34 zur V.S.W.G., Stuttgart und Berlin, Kohlhammer, 117 S.). Sie zieht erstmalig die Berliner Akten heran und gelangt so zu der wohl endgültigen Erklärung der ersten Wirtschaftskrise, die über ganz Nordeuropa griff und bekanntlich auch Hamburg ernstlich schädigte. Die Hintergründe sind bezüglich Hollands ausführlich gezeichnet, Hamburg tritt dagegen etwas zurück. Wir dürfen im übrigen auf die Anzeige in der V.S.W.G. verweisen.

Der größeren Zahl von Werken über den Walfang, die wir im vorigen Heft erwähnten, fügt der Verlag Brockhaus ein neues an: A. Janssen, *1000 Jahre deutscher Walfang* (Leipzig 1937. 54 Abb., 2 Karten). Es ist eine im guten Sinne volkstümliche Darstellung, die als erste Einführung auch der Wissenschaft dienen kann, zumal sie die neuere Literatur kennt. Besonders verarbeitet J. die mannigfachen älteren Quellen, die Erzählungen von Seeleuten wie Martens und Eschels. Dadurch bietet er lebhaftere, ausführliche Einzelbilder vom älteren Walfang. Die neueren Versuche werden, wie zu erwarten, in großer Breite dargestellt.

Die bisher fast unbekannte Lübecker Walfangfahrt wird von A. v. Brandt nunmehr in ein helleres Licht gerückt. Aus Papieren, die er in Hinblick auf Thomas Fredenhagen durchsah, vor allem den Zertifikatenregistern, kann er 50 Grönlandfahrten mit insgesamt 14 Schiffen nachweisen (*Lübecker Grönlandfahrt im 17. Jh.*, Z. V. Lüb. G. A. Bd. 29, S. 333—337).

Wir erwähnen einen Vortrag des hochverdienten N. Japikse: *Die niederländische Neutralitätspolitik in ihrer historischen Entwicklung* (Zs. f. Politik, 28. Bd., H. 5 (Mai 1938), S. 282—298), in dem er zu sehr fruchtbaren Erkenntnissen gelangt. Der völkischen Kraft, die sich im 80jährigen Kriege äußerte („Holland vermag alles“), stand entgegen, daß der Staatsbau nicht für eine Angriffspolitik geeignet war. Das Ziel der holländischen Übergriffe in das Reich (Besatzungen

in Wesel, Emden usw.) sei Sicherung, nicht Eroberung gewesen, die Generalstaaten hätten die besetzten Orte nie einverleibt, ja bewußt darauf zielende Angebote zurückgewiesen. „Der Rückgang Hollands ist ein friedlicher Ausgleich.“ J. schlägt für die holländische Politik den Namen „Selbständigkeitspolitik“ vor, erkennt aber an, daß die Niederlande im 18. Jahrh. durch ihre törichte Staatsführung alles andere als selbständig waren. Obwohl J. den wohlberechneten Druck der niederländischen Politik auf die Nachbarländer doch zu harmlos schildert, bedeutet sein Aufsatz einen lehrreichen und förderlichen Beitrag zur Geschichte der holländisch-deutschen Beziehungen.

Zu den wichtigsten Arbeiten des Berichtsjahres zählt der Aufsatz von B. Kuske, *Die wirtschaftliche und soziale Verflechtung zwischen Deutschland und den Niederlanden bis zum 18. Jahrh.* (Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung Bd. 1., H. 3, S. 669—714). Der überaus reiche Inhalt kann hier nicht im entferntesten ausgeschöpft werden. Eine erstaunliche Fülle des Einzel- und Ortsschrifttums ist verarbeitet zu einem großgesehenen Bilde der Beziehungen zwischen Deutschland und Holland. Wichtig ist die Arbeit aber über die Stoffsammlung und -ordnung hinaus auch in methodischer Hinsicht. K. zeichnet zunächst den Wirtschaftsraum des Küstenbogens mit seinen wichtigsten naturgebundenen Eigenschaften, den niederländischen sodann für sich. Die Verkehrslinien, Ströme und Straßen leiten hinüber zu der eigentlichen Untersuchung. Sie gliedert sich in zwei Teile. Die sachliche Verflechtung stellt sich dar als eine „enge organische Lebensgemeinschaft der beiden Länder“ (691), die an den einzelnen Austauschgütern nachgewiesen wird. Die persönliche Verflechtung läuft in doppelter Richtung, der niederländischen Einwanderung entspricht ein starker Gegenstrom deutscher Menschen nach den Niederlanden. Mit keinem Lande bestanden so enge Verbindungen wie mit Holland, K. nennt sie „auffallend systematisch“. Das Neue an der Arbeit ist, daß aus der zahllosen Menge der Einzelerkenntnisse durch den geschulten Blick des Volkswirtschaftlers die innere Ordnung erkannt und dargelegt wurde. Sie bedeutet eine verheißungsvolle Vorschau auf den neuen Band des Werkes „Der Raum Westfalen“, dessen Erscheinen sie ankündigt.

A. E. Sayous erweitert in zwei Aufsätzen seine Übersicht über die Frühformen des Kapitalismus: *Die großen Händler und Kapitalisten in Amsterdam gegen Ende des 16. und während des 17. Jahrh.* (Weltwirtsch. Archiv, 46. Bd. S. 685—711, 47. Bd. 115—144). Hier werden die Geschicke einzelner Großhändler betrachtet, die Art ihrer Tätigkeit, die Geldanlage, der Einfluß der Ostindienkompanie. Diese übte zunächst nur einen bescheidenen Einfluß, die Großhandelskreise hielten lange fest an der „Tradition des Bodens und der Waren“. In einer vielumstrittenen Frage nimmt S. sehr eindeutig Stellung: Der Einfluß des Calvinismus wird von ihm, in Übereinstimmung mit den neueren Beurteilern, für sehr gering erklärt. „Geld zu erwerben war der einzige allgemein anerkannte Grundsatz“ (709). Dabei sei jedoch zu beachten, daß bis zur zweiten Hälfte des 17. und selbst bis zum 18. Jahrh. nicht die Anlage in Aktien die Hauptrolle spielte, sondern daß vielmehr die Vermögen größtenteils in Grund und Boden festgelegt wurden. Der zweite Teil gibt einen Überblick über die Entwicklung bis 1650, die gekennzeichnet ist durch eine außerordentliche Vermögenszunahme, durch die Ausdehnung des Aktien- und Terminhandels, Gesellschaftsgründung, Glücksspiel, Kartelle, Spekulation. Mit Recht weist S. auf die entscheidende Bedeutung des Kommissionshandels hin, mit dem die ältere und unsicherere Form des Liegerwesens überwunden wurde.

Eine dichtgedrängte kritische Übersicht über die reiche Literatur bedeutet desselben Verf.s Aufsatz *La déchéance d'un capitalisme de forme ancienne: Augsbourg au temps des grandes faillites* (AHES, 10. Jg. Nr. 51, Mai 1938, S. 208 bis 234), der aber diese Übersicht zugleich mit einer geistreichen Abwandlung der vielbehandelten Probleme verbindet. S. beobachtet die verschiedenen Generationen und stellt fest, wie den äußeren Gründen des Verfalls, den Staatsbankrotten in Spanien und Frankreich, dem Aufstand der Niederlande sich die zunehmende innere Unlust der Augsburger Kapitalbesitzer gesellte. Er weist auf die Mängel der Betriebsorganisation hin, besonders der „Lieger“ an weit entfernten Orten und der familienmäßigen Zusammenschlüsse. Zum Schluß gelangt er zu einem recht kühlen Urteil: Der Augsburger Kapitalismus war noch ein „unvollkom-

mener Organisator“ und erwies sich in lebenswichtigen Fragen geradezu als „blind“. S. weist den Verfall der Vermögen und das Heraufkommen neuer, jedoch weniger bedeutender Leute nach durch die Prüfung der Steuerlisten von 1540, 1569, 1576 und 1611, wie er überhaupt das Studium des Schrifttums durch das der Archive ergänzte. — Es sei noch angefügt, daß S. a. a. O. zwei Untersuchungen über Lübeck ankündigt, die sich mit den Handelsgesellschaften des 14. Jahrh. und den Ursprüngen des Wechsels im 13. und 14. Jahrh. befassen werden.

Das Andenken des Gelehrten, dem wir so viele Erkenntnisse über Augsburg, die Fugger und überhaupt die Wirtschaft des 15. und 16. Jh. verdanken, ist in einem schönen Buche geehrt worden: *Das reiche Augsburg, Ausgewählte Aufsätze Jacob Strieders zur Augsburger und süddeutschen Wirtschaftsgeschichte des 15. u. 16. Jh.*, hrsg. v. H. F. Deininger, München, Duncker u. Humblot, 1938. Das mit vielen Bildern süddeutscher Kaufleute ausgestattete Buch enthält eine große Zahl der Aufsätze Strieders, die an z. T. sehr entlegenen Stellen erschienen sind, in drei Abschnitten: Das wirtschaftliche Gesicht des Zeitalters der Fugger, Persönlichkeiten und Kräfte, Aus Umkreis und Ordnung der Wirtschaft. Die Abhandlung „Levantinische Handelsfahrten deutscher Kaufleute“ ist nach handschriftlichen Nachträgen Strieders zu einer erweiterten Auflage umgestaltet worden. Der Herausgeber steuerte ein Lebensbild bei, ein Schriftenverzeichnis beschließt den vornehmen Band.

Das gute Buch von C. Wiskerke, *De Afschaffing der Gilden in Nederland* (Bijdr. voor Econom. Geschied., uitg. door Z. W. Sneller. Amsterdam, H. J. Paris, 1938, VIII, 247 S.) verdient ausdrückliche Erwähnung in diesen Blättern. Zwar weniger seines Hauptgegenstandes wegen, des Kampfes um die Gewerbefreiheit, der durch Jahrzehnte währte, nachdem das Grundgesetz der Batavischen Republik sie verkündet hatte. Aber in den einleitenden Kapiteln bespricht W. die niederländischen Hafen- und Exportindustrien, die sich dem Zunftwesen entzogen hatten und dem Ausland gegenüber das eigentliche Wesen des holländischen Gewerbes verkörperten. Die Betriebsorganisation, Blüte und Verfall dieser Gewerbszweige, wie der Leidener Tuchindustrie, der Zuckerraffinerie, Salzsiederei, Brannt-

weinbrennerei, wird mit manchen Einzelzügen dargestellt. Sie alle sind im Austausch mit Deutschland von großer Bedeutung gewesen. Ihr Rückgang im 18. Jahrh., der mit dem Vordringen der deutschen Städte und ihrer Verselbständigung zusammengeht, erfährt eine neue Beleuchtung.

In denselben Zusammenhang gehört die Schrift von N. W. Posthumus, *De neringen in de Republiek* (Mededel. der Kon. Ak. v. Wetensch., Afd. Letterkunde, d. 84, serie B, no. 1, Amsterdam 1937. 83 S.). Sie bespricht den Unterschied der Gilden, der Vereinigungen der Handwerker, zu den „neringen“, die von der Obrigkeit geschaffen wurden, um die Angehörigen der vielen außerhalb der Gildenorganisation stehenden Exportindustrien zusammenzufassen. Ihr Vorbild sieht P. in den Organisationen der vlämischen Handwerker in England, besonders in Norwich.

Über eine häufiger erwähnte, niemals aber wirklich untersuchte holländische Siedlung aus dem 16. Jahrhundert in Amager bei Kopenhagen handelt der gründliche Beitrag von J. van Hinte, *Een Nederlandsche nederzetting in Denemarken* (Tijdschr. v. h. kon. aardrijksk. genootsch. 55, 1938). Hingegen bietet L. J. Rogier, *Over karakter en omvang van de Nederlandsche emigratie in de 16^e eeuw*, in der katholischen Historisch Tijdschrift (Bd. 17, 1938) für die Auswanderung nach Deutschland nur einen wenig belangreichen Überblick. I. D. M. Cornelissen, *Waarom zij Geuzen werden genoemd?* (Histor. Tijdschr. Serie Studies Nr. 4, 1936), untersucht die Herkunft und Bedeutung des Geusennamens, der dem englischen „beggars“ entspricht und zuerst von katholischer Seite gebraucht wurde. Daß diese vom Gegner geprägte Bezeichnung der „Bettler“ natürlich nichts über Herkunft und Art der Geusen aussagt, betont mit Recht E. van Gelder in der Tijdschrift v. geschiedenis 53, 1938 S. 88. P. I. Herwegen, *Oranje, Noord-Europa en de Watergeuzen* (B. V. G. O. VII, 9, 1938 S. 211—219) verfolgt eine interessante Episode in der Politik Wilhelms von Oranien; dessen Versuche aus den Jahren 1571 und 1572, nach dem Ende des Siebenjährigen Nordischen Krieges, die Hilfe Dänemarks und vor allem Schwedens für einen Seekrieg gegen Spanien zu gewinnen. Die Verhandlungen sind gescheitert. Sie bleiben für eine späthansische Geschichte wesentlich, weil sie die Absicht verraten, Elfsborg zum Ausgangspunkt eines holländisch-

schwedischen Kaperkrieges gegen den südniederländischen Sundhandel zu machen und 1572 gar mit der Sundsperrre die Hoffnung auf einen Blockadekrieg verbinden, der mit-helfen sollte, den spanischen Niederlanden die Lebens-mittelzufuhr abzuschneiden. Den Fragen der hansischen Beziehungen des Schweigers schenkt H. keine Beachtung. Interessantes Material zur Geschichte der Juden in Amster-dam erschließt H. J. Bloom, *The economic activities of the Jews of Amsterdam in the 17th and 18th centuries* (Wil-liamsport, Penns., 1937). B. kommt aus jüdischen Kreisen an Universitäten der USA. Es erscheint deshalb nicht ver-wunderlich, daß er das eigentliche Problem einer spezifisch jüdischen Wirtschaftsgesinnung und ihrer Bedeutung für den Abstieg Amsterdams im 18. Jahrhundert gar nicht sieht. Eine Auseinandersetzung im einzelnen ist an dieser Stelle nicht möglich. Doch sei hingewiesen auf einige No-tizen (S. 107 ff.) über den wirtschaftlichen Vorstoß des Amsterdamer Judentums nach Deutschland, wobei im Norden Emden, Hamburg und Glückstadt seine nächsten Ziele waren.

In *The Court Book of the Barony of Carnwath, 1523—1542* gibt der Herausgeber W. C. Dickinson (Edinburg 1937) eine zwar im wesentlichen verfassungsgeschichtliche Ein-leitung, gewährt aber auch einen guten Einblick in den wirt-schaftlichen Aufbau einer solchen feudalen Herrschafts-einheit. Die *Ayr Burgh Accounts, 1534—1624*, hrsg. von G. S. Pryde (1937) sind die anscheinend am vollständi-gsten erhaltenen Stadtrechnungen aus Schottland und haben für die lokale Wirtschaftsgeschichte die größte Bedeutung. Der *Calendar of the Patent Rolls* für die Regierung Marias Bd. I (1553—1554) enthält wiederum sehr viel Stoff für die allgemeine Wirtschaftsgeschichte. Einen brauchbaren Über-blick über die englischen Wirtschaftstheorien seit dem 16. Jhdt. bis Adam Smith gewinnen wir aus E. A. J. John-son, *Predecessors of Adam Smith* (New York 1937). Über Cromwells wirtschaftliche und politische Maßnahmen gegen die Royalisten unterrichtet Ch. Firth, *The Royalists under the Protectorate* (English Hist. Rev. LII, 1937). *The Court Books of the Leeds Corporation, First Book, January 1662 to August 1705*. (Leeds: Thoresby Society 1936) hrsg. J. G. Clark vermitteln viele Belege zur Entwicklung einer

Industriestadt, die mit dem Aufblühen der Wollindustrie im 17. Jhdt. erst Bedeutung gewann. Um diese Zeit setzen die *Medals Relating to Naval and Maritime Affairs (in the National Maritime Museum)*, Greenwich 1937, ein, die die Seegeschichte der neueren Zeit an uns vorbeiziehen lassen. Vom *Calendar of State Papers, Domestic Series* liegt der Schlußband zur Regierung Karls II. (1683, Oktober 1 bis 1685 Februar 5) und der Band für Wilhelm III. von 1699/1700 vor. J. H. Owen, *War at Sea under Queen Anne 1702—1705* (1938) zeigt uns in einzelnen Studien die Mannschaft, ihre Dienstbedingungen, die Schiffe, die Art ihrer Bemannung und die allgemeine Flottenverwaltung sowie den hauptsächlich um die Beherrschung des Mittelmeeres gehenden Seekrieg. Zum Besten gehören dabei die beiden Kapitel über die Tätigkeit der Flotte zum Schutze des Handels. — Mit der Stellungnahme Georgs I. und späterer hannoverscher Ministerien zur Frage der Personalunion Englands und Hannovers und ihrer Bedeutung für das Kurfürstentum beschäftigt sich auf Grund bisher unbekannter Akten R. Drögereit, *Das Testament König Georgs I. und die Frage der Personalunion zwischen England und Hannover* (Nieders. Jb. f. Landesgesch. 14, 1937). M. Naumann, *Österreich, England und das Reich 1719—1732* behandelt das bisher arg vernachlässigte Gebiet der Beziehungen Wien — London und ihre Rückwirkung auf den Reichstag. Vom *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies* kamen die Bände: 1724/25, 1726/27, 1727/28, 1730 und 1731 (1936 ff.) bearbeitet von C. Headlam, eingeleitet von A. P. Newton heraus. Den handschriftlichen Bericht eines deutschen Westindienfahrers, Julian Knogler, aus dem 18. Jhdt. erwarb neuerdings die John Rylands Library, Manchester (Bulletin of the Institute of Historical Research XV S. 206). Die biographischen Sammlungen über britische Seeleute führt uns G. F. James, *Bibliographical aids to research — VI. Collected Naval Biography* (Bulletin Instit. XV) vor unter Angabe ihres Inhalts, ihrer Quellen, Zuverlässigkeit und späteren Auflagen. Mit dem Ausgang der Monopolstellung der Ostindienkompagnie befaßt sich C. N. Parkinson, *Trade in the Eastern Seas 1793—1813* (1937).

b) Entdeckungen und überseeischer Bereich

E. Zechlin behandelt eine Frage der historischen Methode: *Die Ankunft der Portugiesen in Indien, China und Japan als Problem der Universalgeschichte* (HZ. 157, S. 491 bis 526). Die Forschung müsse, so meint Z., über die „europazentrische“ zu einer „planetarischen“ Auffassung der Dinge kommen, insbesondere Quellen aus anderen Kulturkreisen heranziehen. Er beweist an der Sonderfrage, die im Titel genannt ist, daß das arabische, chinesische und japanische Schrifttum mit gutem Erfolg zur Lösung umstrittener Probleme benutzt werden kann. Es ist in der Tat außerordentlich anziehend, die Ereignisse, etwa den Kampf zwischen den Portugiesen und der islamischen Welt von der anderen Seite zu sehen. Es ist unabsehbare Bereicherung des Stoffes und der Gesichtspunkte zu erwarten, allerdings auch ebenso unabsehbare Spezialisierung, wenn Z. fordert, daß der Forscher, der seinem Volke das Weltbild der Gegenwart erklären will, in Hawaii und Hokkaido, am Chingan und in Sinkiang, in Allahabad und in Waziristan ebenso Bescheid wissen müsse wie in Europa. Als Aufforderung an die deutsche Wissenschaft, die uns durch das Schicksal jetzt aufgenötigte Einengung auf einen knappen Raum durch geistige Weite zu überwinden und nicht den ausländischen Forschern die Weltgeschichte als Gegenstand ohne weiteres zu überlassen, ist Z.s Satz sehr beachtenswert.

Mehrere Werke befassen sich mit Fragen, die für unsere See- und Volksgeschichte große Bedeutung haben: A. Schwägerl, *Das Auslanddeutschtum im niederländischen Kolonialbereich unter Berücksichtigung der geographischen und sozialen Verhältnisse* (Die deutsche Leistung in der Welt, hrsg. von der Deutschen Akademie München und dem Deutschen Auslandinstitut, 2, Weimar, Böhlau 1937. IX und 355 S.). Eine für das deutsche Verhältnis zu Holland wesentliche Erscheinung wird hier in aller Breite dargestellt: Die überraschend starke Teilnahme der Deutschen aller Lande und Stände an der holländischen Kolonialpolitik. Für einen solchen Stoff ein gutes Ordnungsverfahren zu finden, ist schwierig. Schw. teilt ihn nach Berufen ein: Soldaten, Beamte, Wissenschaftler, Ärzte, Kaufleute, Mis-

sionare werden nacheinander besprochen. Dabei muß es dann oft Wiederholungen geben. In der Frühzeit der Eroberung tritt der Anteil der deutschen Seestädte besonders hervor, sie stellen zahllose Bootsleute und Soldaten. Die Hälfte der Truppe, die 1641 Malakka besetzte, bestand aus Deutschen. Während sie als Soldaten willkommen waren, mußten die wenigen, die in den höheren Dienst der Ostindienkompanie vordrangen, immer mit großen Widerständen kämpfen. Unter ihnen ragten hervor der Baron Imhoff, seit 1736 Gouverneur von Ceylon, dann Generalgouverneur, und Johann Moritz v. Nassau-Siegen. Für die im 18. Jahrh. einsetzende Auswanderung von Deutschen, die draußen Siedlungsboden suchten, gewann Surinam, gefördert durch die Tätigkeit der Herrnhuter, besondere Bedeutung. Wir können hier nicht über die tausend Einzelheiten berichten, die Schw. zusammengetragen hat. Der Gesamteindruck ist erschütternd: der Deutsche opfert sich fremden Zwecken auf, viele Tausend finden ihren Tod für Hollands Reichtum auf der See und in Indien. Mit wirklicher Anteilnahme erzählt Schw. von diesem traurigen Kapitel deutschen Wagemutes. Leider hat er dafür nicht die endgültige Form gefunden. Die geographische Gliederung hätte schärfer durchgeführt werden müssen. Die Benutzung des stoffreichen Buches wird dadurch geradezu in Frage gestellt, daß kein Register angefügt ist, so daß man nach einzelnen Namen lange, vielleicht vergeblich suchen muß. Eine große Zahl von Fehlern und schiefen Ausdrücken verstärkt den Eindruck, daß hier mit unzulänglichen wissenschaftlichen Mitteln gearbeitet wurde: „Kap Verdi“ (S. 26), Straßburg eine „Reichs- und Hansestadt“ (27), Leer „am Dollart“ (57), „Engelhard Kämpfer“ statt Engelbert (109), die Niederlande „aus der Hanse hervorgegangen“ (237), Trient statt Triest (245), „Hermann Hesse“ statt Elias Hesse (270), „Undine“ statt Udine (278), „Maerian“ statt Merian (297), und so fort. Das Literaturverzeichnis enthält ebenfalls viele Fehler: Elherier statt Elzevier, Haeber statt Haebler, im Text dann oft Nabor statt Naber. Diese Liste läßt sich bedeutend verlängern, auch durch manche sachliche Ungereimtheit. Die Freude darüber, daß der Gegenstand bearbeitet wurde, ist durch diese Unzuverlässigkeit erheblich getrübt.

Im vorgenannten Werke sind die Deutschen in Afrika

nicht erwähnt. Dieses Thema ist einem weiteren Bande der Sammlung „Die deutsche Leistung in der Welt“ vorbehalten: E. Moritz, *Die Deutschen am Kap unter der holländischen Herrschaft 1652—1806* (Weimar, Böhlau, 1938, XIII und 366 S., 3 Karten). Über Südafrika handelt auch W. Schmidt-Pretoria, *Der Kulturanteil des Deutschtums am Aufbau des Burenvolkes*, Hannover 1938, (Sonderveröffentlichung 2 der Geographischen Gesellschaft zu Hannover). Er untersucht zunächst genau die vorliegenden Quellen und grenzt den Anteil der Deutschen an der Einwanderung ab. Die Nachrichten stellen eine sehr wertvolle Quelle für die wirtschaftliche und kulturelle Tätigkeit der Deutschen im 17. und 18. Jh. dar.

Man wird nicht erwarten dürfen, daß solche Bücher wie das Schwägerlsche abschließende Darstellungen sind. Gleichzeitig mit ihm erscheint der Reisebericht eines Deutschen: *Journal van J. J. Ketelaar's hofreis naar den Groot Mogol te Lahore 1711—1713*, ed. J. Ph. Vogel (Werken uitg. door de Linschooten-Vereeniging, 41.' s-Gravenhage, Nijhoff, 1937). Johann Josua Kettler, geb. 1659 in Elbing, hatte zwei Züge nach Arabien unternommen und galt als erfahren in indischen Sachen. Die Kompanie sandte ihn zum Großmogul, er führte das mit mächtigem Pomp begonnene Unternehmen zu einem zunächst befriedigenden Ende, aber der Tod des Kaisers und darauffolgende Thronstreitigkeiten zerstörten das Errungene. Die Kompanie beklagte sich hernach über die maßlosen Kosten der Reise, behielt aber dennoch K. in ihrem Dienst. 1716 ging er als ihr Gesandter von Batavia nach Persien.

Einem der hervorragendsten im Dienst der Ostindienkompanie stehenden Deutschen ist ein schönes Buch gewidmet: K. Meier, *Engelbert Kämpfer. Der erste deutsche Forschungsreisende 1651—1716* (Stuttgart 1937). Nach Kämpfers im Britischen Museum ruhenden Handschriften und dem einzigen von ihm selbst herausgegebenen Werk, den *Amoenitates exoticæ*, gibt M. ein Lebensbild des lern- und forschungsbegierigen Mannes und seiner Reisen.

J. C. M. Warnsinck erzählt eine wichtige Episode aus dem Seekrieg zwischen Holland und England: *Abraham Crijnsen. De verovering van Suriname en zijn aanslag op Virginie in 1667* (Werken uitg. door de Commissie voor

Zeegeschied. van de Kon. Akad. van Wetensch. 4, Amsterdam 1936. XII u. 183 S.). Es handelte sich dabei um eine große Sonderunternehmung der Provinz Seeland. Der Auftrag mußte von Crijnssen mit einer verhältnismäßig kleinen Flotte ausgeführt werden. Der Admiral besetzte Fort Willoughby in Surinam, bestand Gefechte mit englischen Streitkräften und kehrte mit reicher Beute zurück. Vgl. dazu die Bespr. T.G. 52. Jg., 1937, Aflev. 4, S. 424—429, in der von J. H. Kernkamp Ergänzungen zu den Quellen aus dem Rijksarchief in Seeland gegeben werden. Derselbe Verfasser hat eine von dem verstorbenen Naber begonnene Veröffentlichung zu Ende geführt, die eine für die Kolonialgeschichte wichtige Quelle öffnet: *Johannes de Laet, Jaerlijck Verhael van de Verrichtingen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie in derthien Boecken. 4. Deel, Boeck 11—13, 1634—1636* ('s-Gravenhage 1937). Es werden die Kämpfe um Curaçao und in Brasilien geschildert.

Nach Japan führt ein aufschlußreiches englisches Buch, C. R. Boxer, *Jan Compagnie in Japan 1600—1817* (The Hague 1936), das den trotz der strengen Abschließung der Japaner nach Vertreibung der Portugiesen keineswegs unbedeutenden europäischen Einfluß schildert. Durch die Holländer erfuhr das Inselreich regelmäßig und zuverlässig, was Europa ihm an neuen Erfindungen usw. zu bieten hatte, etwa auf dem Gebiet der Kartographie, der Naturwissenschaften usw. So erscheint die Revolution von 1868 nicht als eine rätselhafte Hinwendung zu völlig Unbekanntem. Eine wichtige Quelle für B. bildet die bisher übersehene ältere japanische Literatur, in der von europäischen Dingen gesprochen wird.

Ebenso wie die holländische ist auch die englische Kolonialforschung unermüdlich tätig. Wir erwähnen kurz *The Cambridge History of India, vol. 4: The Mughul Period., Planned by Sir Wolseley Haig, ed. by Sir Richard Burn* (Cambridge 1937). Der Stoff ist an eine Reihe von Spezialisten aufgeteilt, der Band befaßt sich mit der Geschichte des Reiches von Delhi. In frühe Zeiten der englischen Kolonien führt Sir Charles Fawcett, *The Western Presidency 1670—1677* (The English Factories in India, N. S. vol. 1, Oxford 1936), das um den Gründer von Bombay, Gerald Aungier, eine bunte Fülle von Abenteuern und Abenteurern stellt.

4. 19. und 20. Jahrhundert

Einen tiefen Blick in die Geisteswelt der klassischen Zeit und in jene enge Verbundenheit der Staatsmänner und der Denker, die uns an den Jahrzehnten um 1800 immer wieder überrascht, gewährt H. Tardels Arbeit *Goethe und Johann Smidt* (Brem. Jb. 37, 1937, S. 125—171). Von Smidts Studentenzeit in Jena und seinem Distichenstreit mit den Xeniphoren führt er bis zu der umstrittenen Frage, welche Anregungen von der Seeküste sich im Faust ausgewirkt haben. — Ein jüngerer Mann, aus der auf Smidt folgenden Generation, schildert die Eindrücke und die Tätigkeiten, die ihm als hanseatischem Politiker in Frankfurt 1848 sich aufdrängten, in knapper, sachlich-nüchterner, doch vielerorts auch launiger Art: H. Entholt, *Ungedrucktes aus dem Nachlaß von Bürgermeister Arnold Duckwitz* (ekd., S. 258—322).

H. Wätjen gibt einen kurzen Abriß der *Wirtschaftsentwicklung Südamerikas im 19. Jh.*, der, auf seinen ausgedehnten Studien der Archivalien, besonders der Konsulatsberichte der hanseatischen Vertreter beruhend, das umfassende Thema mit knapper Linienführung, doch großer Mannigfaltigkeit des Inhalts darstellt (Verslag van de algem. vergadering van het Historisch Genootschap, gehouden te Utrecht op 20 April 1938, S. 10—24).

In den letzten Jahren ist die Erforschung der frühen deutschen Überseefahrt nach Afrika und Asien lebhaft aufgenommen worden. E. Hieke arbeitet an einer Geschichte des Hauses O'Swald, die auf dem Geschäftsarchiv beruhen soll. Aus seiner ersten Zeit berichtet er in einer aufschlußreichen Arbeit: *Das hamburgische Handelshaus Wm. O'Swald u. Co. und der Beginn des deutschen Afrikahandels 1848 bis 1853* (VSWG. 30, S. 347—374). Das Haus war unter den ersten deutschen, die den zunächst sehr gewagten Handel nach Ostafrika trieben, das erfolgreichste. Die Grundlage war sehr merkwürdig, nämlich der Handel mit den im Indischen Ozean vorkommenden, in Westafrika als Zahlungsmittel hochbegehrten Kaurimuscheln. Über diesen Betrieb geben die Geschäftsbriefe der Firma genaue und erwünschte Auskunft. Hieke liefert ferner einen in dasselbe Gebiet weisenden Beitrag zu dem *Beginn des Hauses C. Woermann in*

Afrika, indem er den 1849 zwischen C. Woermann und dem Hamburger C. Goedelt zum Zweck des Afrikahandels geschlossenen Vertrag bekanntgibt (ebd. S. 261—265). — Von bremischer Seite ist hier zu nennen F. Prüser, *Bremen und Sansibar. Aus der Frühzeit der deutschen Afrikafahrt* (Der Schlüssel, Jg. 1938, H. 5, S. 188—192). Er bespricht eine Unternehmung der bremischen Firma Droege u. v. Kapff aus dem Jahre 1847. Der Wettstreit um die erste Fahrt nach Afrika wird vorläufig (denn es können jederzeit neue Tatsachen ans Licht treten) von Hieke entschieden. Nach Ostafrika fuhr als erster der Kapitän Rodatz mit dem bremischen Schiff Alf, aber vor ihm war doch schon ein anderer Deutscher in Afrika, und zwar wahrscheinlich im Golf von Guinea, der Flensburger Diederichsen, der 1842 von Flensburg aus nach „Afrika“ segelte, wo er später als erfolgreicher Kaufmann tätig war.

Ein vorzüglich ausgestattetes und schön bebildertes Buch hat Axel Grunau den Lebensgeschichten der beiden Elbinger Reeder und Kaufleute Grunau gewidmet. *Ignatz und George Grunau. Ein Beitrag zur Geschichte Elbings im neunzehnten Jahrhundert.* (Elbing 1937). Da der behandelte Zeitraum nicht mehr in den Rahmen der hansischen Geschichte gehört, muß hier ein kurzer Hinweis genügen; beide Persönlichkeiten sind mit dem kraftvollen Aufschwung des preußischen Elbing im 19. Jahrhundert eng verbunden. Darüber hinaus ist das Wirken G. Grunaus überhaupt für das ostdeutsche Küstengebiet von Bedeutung, weil er als erster das Dampfschiff mit großem Erfolg in seinem Reedereibetrieb einsetzte und auch auf dem Gebiet des Getreidegroßhandels bahnbrechend wirkte. —

Bei R. W. Seton-Watson, *Britain in Europe, 1789—1914. A. Survey of Foreign Policy* (1937) gewinnt man für die im wesentlichen behandelte Zeitspanne von 1820—1875 ein zuverlässiges Bild der britischen Europapolitik, die vorwiegend durch die ganz persönliche Haltung des einzelnen Staatsmannes bestimmt wurde. Eine ausgezeichnete Sammelarbeit über alle Erscheinungen des damaligen Englands besitzen wir in den zwei Bänden der Oxford University Press: *Early Victorian England 1830—1865*. Den Essay über den geistigen Gehalt der Epoche erweiterte der Verfasser, G. M. Young, zu einem der wertvollsten Bücher

über das viktorianische England: *Victorian England. Portrait of an Age.* — Das Verwaltungszentrum des britischen Überseereichs während der ersten, langen Etappe seiner Selbständigkeit (1836—1885) fand seine Darstellung durch H. L. Hall, *The Colonial Office: A History* (London 1937). Über die Bedrückung der Hamburger Schiffahrt durch die Engländer während des Krimkrieges berichtet G. B. Henderson, *Problems of Neutrality 1854. Documents from the Hamburg Staatsarchiv* (Journal of modern history X, 1938). Schließlich möge noch eine M. A.-Arbeit (Universität Aberystwyth/Wales) von O. J. Thijs Jolles, *The cultural, commercial and political relations between the state of Hamburg and Great Britain from 1890 to 1914* erwähnt werden. Diese fast durchweg nie veröffentlichten Arbeiten liegen in mehrfacher Maschinenausfertigung vor, können also vielleicht doch eingesehen werden.

5. Zur Geschichte einzelner Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften

Rheinland-Westfalen. Für die Geschichte der finanziellen und wirtschaftlichen Organisation landesherrlicher Kriegführung ist von Wichtigkeit die von Ernst Müller herausgegebene *Abrechnung des Johannes Hageboke über die Kosten der Belagerung der Stadt Münster 1534—1535* (Gesch.-Quellen d. Bist. Münster, 8. Band, Münster 1937). Die Arbeit, die im einzelnen sowohl die Aufbringung der finanziellen Hilfsmittel für die sechzehn Monate dauernde Belagerung des wiedertäuferischen Münster, wie auch die täglichen Ausgaben verzeichnet, zeigt sehr deutlich, wie nunmehr mit Beginn des 16. Jahrhunderts die Landesherrn endlich den großen Vorsprung, den bislang die Städte auf dem Gebiet der finanziellen Organisation besaßen, eingeholt haben; gerade dies ist ja eine der grundlegenden Voraussetzungen für die zwangsweise Einbeziehung der Städte in die Territorialsysteme. Der Sonderfall Münster ist von diesem Gesichtspunkt aus auch von allgemeinerer Bedeutung für die Stadtgeschichte überhaupt. Nebenbei bietet die vorliegende Arbeit auch willkommene Beiträge zur Preisgeschichte. —

Eine kurze zusammenfassende Darstellung der Zusammenhänge zwischen Recht und Kunst im mittelalterlichen Soest

gibt Hubertus Schwartz: *Der Niederschlag des Soester Rechts in der Soester Kunst* (Ztschr. „Deutsches Recht“ 13/14, 1938). In Soest haben bekanntlich zahlreiche Vorschriften aus Prozeßordnung, Strafvollzug, Femrecht und Staatsrecht des Soester Rechtskreises ihren Niederschlag in Plastik und Malerei gefunden. Neben den bekannten Bildern des Nequambuches, die bei der großen Bedeutung dieses Rechtes für den gesamten hansischen Raum bereits häufig Erwähnung gefunden haben, nennt Schwartz verschiedene bildliche Darstellungen aus Soester Kirchen und weist schließlich auch auf die staatsrechtlichen Zusammenhänge hin, die im Mittelalter zeitweise dazu führten, daß das ursprüngliche Wappen der Stadt mit St. Petrus und Schlüsselbild (beides Hinweise auf die kurkölnische Landeshoheit) ersetzt wurde durch das Siegelbild des heiligen Patroklos mit dem Adlerschild und der Fahne des Reiches. —

Zu den wichtigsten Neuerscheinungen aus dem hier behandelten Raum gehört das *Urkundenbuch der Stadt und des Stiftes Bielefeld* (Bielefeld und Leipzig 1937), das in vorbildlicher innerer und äußerer Form von Bernhard Vollmer bearbeitet und herausgegeben wurde. Das Werk erschließt in einem starken Bande das urkundliche Material der alten ravensbergischen Hauptstadt von den Anfängen bis zum Jahre 1520 (Vereinigung von Alt- und Neustadt) — reicht also zeitlich sehr viel weiter, als es leider sonst bei den meisten städtischen Urkundensammlungen der Fall ist. Die weitgehende Verwendung der Regestenform ermöglichte es, den gewaltigen Stoff in einem Band unterzubringen und dabei auch im Interesse der Einheitlichkeit die bereits früher erschienenen 185 Nummern des steckengebliebenen Reeseschen Urkundenbuchs der Stadt wieder aufzunehmen. Für die allgemeine hansische Geschichte bietet der Band nichts Neues (ungewohnt erscheint gegenüber dem heute üblichen Brauch in der Hanseforschung die Verwendung der Wortform „Hansa“); um so ertragreicher ist er für die Geschichte der privaten Handelsbeziehungen zwischen Bielefeld und anderen Hansestädten, so z. B. Lübeck, aus dessen Niederstadtbuch eine Fülle von Einträgen, die sich auf Bielefelder Bürger beziehen, abgedruckt sind. Zu beachten ist dabei allerdings, daß der Rahmen sehr weit gespannt ist; mehrfach erscheinen urkundliche Eintragungen über Träger des

Namens „von Bielefeld“ o. ä., ohne daß in jedem Falle aus dem vorliegenden Material ersichtlich ist, ob es sich wirklich noch um Bielefelder Bürger handelt (vgl. z. B. Nr. 908, 917, 449a). Bedauerlich ist, daß auf ein eigentliches Sachregister neben dem Orts- und Namenregister verzichtet werden mußte — wohl aus Raumgründen; die Unterteilung in sachliche Stichworte unter den gegebenen Ortsnamen ist kein ganz vollgültiger Ersatz (Bielefelds hansische Beziehungen sind im Register unter „Bielefeld“ beim sachlichen Stichwort „Handel“ zu suchen). — Dankenswert ist die Einleitung von der Hand des Herausgebers, die auf 14 Seiten eine kurzgefaßte Rechts- und Verfassungsgeschichte der Stadt gibt; auch die beigegebenen Münz- und Siegeltafeln verdienen in ihrer vorzüglichen Ausführung besondere Beachtung.

Weniger von hansischem, als von allgemein stadtgeschichtlichem Interesse ist die Arbeit von Friedrich Clauß, *Wetzlarer Richter-, Schöffen- und Ratsfamilien im 13. und 14. Jahrhundert* (Gießen 1937). Sie gibt einen Überblick über die familienmäßige und ständische Zusammensetzung der wirtschaftlich und politisch führenden Kreise der wetterauischen Reichsstadt; die Berührungspunkte mit hansischen Verfassungs- und Wirtschaftszuständen sind gering. Dennoch bleibt die Auswahl, in der der Verfasser das hansische einschlägige Schrifttum benutzte, nicht ganz verständlich.

Niedersachsen. In der Reihe der „Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens“ erschien das 16. Heft (1937) mit den Beiträgen von Heinz Germer, *Die Landgebietspolitik der Stadt Braunschweig bis zum Ausgang des 15. Jahrhunderts*, und Werner Spieß, *Die Heerstraßen auf Braunschweig um 1500*. Germer zeigt, daß die braunschweigische Landerwerbungs politik namentlich bestimmt ist von der Sorge um die Sicherheit der Handelswege und der Lebensmittelversorgung. Sie vollzog sich im wesentlichen durch Pfanderwerb von Burgen, wobei der östliche Umkreis der Stadt bevorzugt wurde, weil der Westen Einflußgebiet der Welfen und der Hildesheimer Bischöfe war. Die sehr umfangreichen Erwerbungen des 14. Jahrhunderts haben doch niemals zur Ausbildung eines geschlossenen eigenen Hoheitsgebietes geführt; sie mußten vielmehr in der Folgezeit größtenteils wieder veräußert oder

zurückgegeben werden, da die Erwerbungen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt überschritten; die schweren inneren Wirren um 1374 sind zum Teil auf die hierdurch verschuldete katastrophale Finanzlage der Stadt zurückzuführen. — Die Arbeit von Spieß stützt sich namentlich auf ein aus dem Jahre 1503 erhaltenes Zollbuch, das die einzelnen Tore der Stadt und die dort einmündenden Heerstraßen aufzählt und bei den Straßen auch die Orte, von denen vornehmlich Warenzüge zu erwarten waren, nennt. —

In das Innere der Stadt Braunschweig selbst führt die Hamburger Dissertation von Helmuth Thomsen, *Der volkstümliche Wohnbau der Stadt Braunschweig im Mittelalter* (Borna 1937). Die Arbeit stellt einen gut gelungenen Versuch dar, ungeklärten Fragen der Baugeschichte des mittelalterlichen Hauses mit Hilfe der schriftlichen Quellen nachzugehen (allerdings nur der gedruckten) — ein Verfahren, das sich auch in anderen Städten (Lübeck) als fruchtbar erwiesen hat. Th. kann feststellen, daß sich der Wohnhausbau in Braunschweig sehr viel näher mit der Entwicklung in anderen norddeutschen Städten berührte, als man bisher annahm. Das gilt nicht nur für die ursprüngliche Grundstücks- und Bebauungsform der einzelnen Wurten, sondern auch für die Hausform selbst, die nach Th. erst im 15. Jahrhundert der Schwenkung unterlag, die an Stelle des Giebels die Traufe der Straße zukehrte. Daraus ist zu schließen, daß in Braunschweig nicht die gleiche Kontinuität der Grundstücke bestand, wie sie z. B. für Lübeck nachgewiesen wurde. Zu einigen Ergebnissen muß doch wohl vorläufig ein Fragezeichen gesetzt werden, z. B. zu der Behauptung, daß anfangs in Braunschweig keine durchgehenden Straßenfluchten bestanden (sondern jedes Haus nach allen Seiten völlig freilag) und zu der Leugnung eines grundsätzlichen Unterschiedes zwischen Kaufmanns- und Kleinbürgerhaus. Mehr Aufklärung würde zweifellos die Ausdehnung der Untersuchung auch auf ungedruckte Quellen bringen. —

Mit vorhansischen Verhältnissen im niedersächsischen Raum beschäftigt sich die Arbeit von Paul Niemann über *Die Klostergeschichte von Rastede und die Anfänge der Grafen von Oldenburg bis zum Ende des 13. Jahrhunderts* (Greifsw. Abh. z. Gesch. d. MA.s, hrsg. von A. Hofmeister 5, 1935).

Die Arbeit gibt einen Überblick über die Entwicklung des oldenburgischen Territoriums im Mittelalter, wobei die Auseinandersetzung mit dem Erzbistum Bremen von besonderer Wichtigkeit ist; die Geschichtsschreibung des oldenburgischen Hausklosters Rastede stellt die Hauptquelle für die Kenntnis dieser Ereignisse dar.

Für Bremen ist zu verzeichnen Band 37 des Bremischen Jahrbuches, der als Festgabe zum 75jährigen Bestehen der Historischen Gesellschaft erscheint; Friedrich Prüser behandelt darin *Bremische Stiftskirchen des Mittelalters in Wirtschaft und Kultur*, wobei er, gestützt auf seine früheren Veröffentlichungen über die Verhältnisse einzelner Kapitel besonders die wirtschaftliche Seite betont, wie sie in Landbesitz, Einkünften aus Zehnten, Renten, Vikarienstiftungen zum Ausdruck kommt. Daneben fallen Streiflichter auf die geistliche und kulturelle Bedeutung und Tätigkeit der Kapitel und ihrer Mitglieder. — Der inzwischen verstorbene Alfred Schmidtmayer schildert a. a. O. die wichtigste bremische Steuer: *Zur Geschichte der bremischen Akzise*. Die Akzise, die bereits im 14. Jahrhundert als altgewohnte Einrichtung erscheint, hat sich, im Gegensatz zu ihrer speziellen Bedeutung in anderen Städten, zu einer wohldurchdachten umfassenden Steuer entwickelt. Ihre Stellung zugleich als Zoll und als Umsatzsteuer und ihre Bedeutung für den bremischen Stadthaushalt ist aus der langen Reihe der erhaltenen „Rhederbücher“ ersichtlich. Der größte Teil der eingeführten Waren unterlag der Akzise; Sch. hat für ein Stichjahr (1539/40) die Gesamtsummen der bei der Akzise versteuerten Waren errechnet und gibt damit zugleich einen bemerkenswerten Beitrag zur bremischen Handels- und Warengeschichte. — Der schön ausgestattete Jubiläumsband ist mit ehrenden Worten dem verdienten Vorsitzenden der Historischen Gesellschaft, Hermann Entholt, gewidmet, der sein Amt im gleichen Jahr seit 25 Jahren innehatte.

Ludwig Beutin behandelt in den „Abh. u. Votr., hrsg. v. d. Bremer Wissenschaftl. Gesellschaft“, Jg. 10, Heft 4 (1937) *Bremisches Bank- und Börsenwesen seit dem XVII. Jahrhundert*. Eine Börse entstand in Bremen erst mit dem Ende des 17. Jahrhunderts; sie beschränkte sich auf den Handel mit in Bremen vorhandenen Waren und diente als Geld-

markt nur den örtlichen Bedürfnissen. Von Bedeutung für das bremische Wirtschaftsleben ist die rasche Entwicklung des Maklerwesens, namentlich der Geldmakler, deren Stellung auf dem Fehlen einer bremischen Bank beruhte und durch die Einführung der bremischen Handelswährung im 18. Jahrhundert gestärkt wurde. Das Bedürfnis nach einer Bank machte sich erst um die Wende zum 19. Jahrhundert bemerkbar, zugleich mit den großen Umwälzungen, die die Zeitereignisse für die bremische Wirtschaft zur Folge hatten. B. stellt weiterhin die Entwicklung des Seeversicherungs- wesens und die ersten Anfänge des gesellschaftlichen Betriebes auch in anderen Wirtschaftszweigen (Fischerei und Reederei) dar, die dann im 19. Jahrhundert immer dringender die Einführung modernen Bank- und Börsenwesens forderten. —

Erich von Lehe untersucht im Jahrbuch der Männer vom Morgenstern Bd. 28/1937 die Verhältnisse zwischen dem Lande Wursten und der Stadt Hamburg: *Land Wursten vor 700 Jahren — die Hamburger Urkunde von 1238*. Für rege und enge Beziehungen zwischen der Landschaft und Hamburg zeugt die von L. aus inneren Gründen erschlossene Abfassung der Urkunde durch einen Hamburger Ratssekretär; zugleich spricht der Inhalt für das Bestehen nicht unerheblicher Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Wursten. Die Urkunde stellt das erste erhaltene Zeichen für kräftiges politisches Eigenleben der Landschaft dar, die früher nur in enger Verbundenheit mit dem Lande Hadeln erscheint. —

Für Hamburg selbst ist aus dem zuletzt erschienenen Band XXXVI der Ztschr. f. hamb. Gesch. zu nennen die Fortsetzung der in früheren Bänden begonnenen Arbeit von Gertrud Brandes: *Die geistlichen Bruderschaften in Hamburg während des Mittelalters*. —

Der als Band X der Veröff. d. Vereins f. Hamburgische Geschichte erschienene Sammelband *Hermann Joachim. Historische Arbeiten aus seinem Nachlaß* (Hamburg 1936) bringt als ersten und ausführlichsten Beitrag die Darstellung der aus früheren Veröffentlichungen J.s bereits bekannten Gedankengänge über Ursprung und Wesen der Gilde, die er auf die germanische Blutsbruderschaft zurückführt. Eine kritische Stellungnahme zu dieser Theorie und

zu den Ausführungen über die Gilde als Ursprung nicht nur für die Stadt- sondern auch für die Landgemeinde hat hier nicht zu erfolgen; es sei dazu verwiesen auf die ausführlichen Besprechungen in Ztschr. f. hamb. Gesch. 36 S. 170 (Haff), Ztschr. f. Lüb. Gesch. 29 S. 188 (Frölich), Ztschr. Sav.-Stift., Germ. Abt. 57 S. 491 (v. Schwerin). Von mehr als örtlichem Interesse sind auch die beiden anderen Aufsätze des Bandes: Die Entwicklung von Armenpflege und Wohltätigkeit in Hamburg bis ins 19. Jahrhundert und Deputation und Kollegium, ein Kapitel aus der Verwaltungsgeschichte Hamburgs. Der erste Aufsatz schildert die auch in anderen Städten erkennbare Umwälzung, die die Reformation in der Armenfürsorge mit der Ersetzung der rein privatgenossenschaftlichen Wohltätigkeit durch gemeindliche und obrigkeitliche Organisation der Armenpflege mit sich brachte. Der letzte Aufsatz schließlich geht auf die verwaltungsrechtlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Behörden und die Gründe ihrer Entstehung ein. Die ältere Form ist die Deputation, die sich aus den bereits im Mittelalter vorhandenen Einzelbehörden (Wette, Kämmerei) entwickelte und seit dem Jahr 1563 sich aus Ratsmitgliedern und Bürgern zusammensetzte. Der besondere Unterschied des Kollegiums gegenüber der Deputation lag nach J. darin, daß die Kollegien ursprünglich durchweg zur Verwaltung öffentlich-rechtlicher Anstalten mit korporativer Verfassung (Seefahrer-Armenhaus, Waisenhaus, Spinnhaus) geschaffen wurden. —

Auf das Kunstleben der Stadt gegen Ende des 18. Jahrhunderts und darüber hinaus fällt ein erfreuliches Licht durch das Buch von Kurt Stephenson, *Andreas Romberg, ein Beitrag zur hamburgischen Musikgeschichte*. Band XI der Veröffentlichungen des Vereins für hamburgische Geschichte. — Hamburg 1938, Hans Christians Druckerei und Verlag.

Als Glied einer südoldenburgischen Familie, in der vermutlich der Musikerberuf sich vererbte — Vater und Onkel waren Musiker —, wurde Andreas Romberg 1767 in Vechta geboren, erlebte seine Jugend in Münster und wurde 1790 in die Bonner Hofkapelle berufen, wo er mit dem jungen Beethoven zusammenkam. 1793 ging er nach Hamburg und wirkte dort über zwanzig Jahre lang als konzertierender Virtuose, Dirigent und freischaffender Komponist. Die Nöte

der Franzosenzeit veranlaßten ihn 1815, als Nachfolger Spohrs das Kapellmeisteramt der Gothaer Hofkapelle zu übernehmen. Dort ist er in der Erwartung, seine große Familie sicherstellen und seinem Musikschaffen in Ruhe leben zu können, bitter getäuscht, sechs Jahre später gestorben. Tragisch ist so der äußere Verlauf dieses Künstlerlebens.

Neben der fallenden Kurve seines äußeren Lebens läuft eine zweite steigende der geistig-musikalischen Entwicklung vom Virtuosen zum Komponisten. In dem Kapitel „Ein deutscher Geiger“ zeigt Stephenson zusammenfassend, wie das ständige Streben nach Verinnerlichung den Geiger Romberg zur Ablehnung italienischer Virtuosenkniffe und französischer Nur-Eleganz führt, wie er damit ein Eigener und wahrhaft Deutscher wird: „Als dienender Interpret in einer Zeit, die den Nur-Virtuosen zujubelte, war Andreas tapferer Vorläufer einer besseren Zukunft.“

Stephenson geht in seinem Buche über die enge biographische Aufgabe weit hinaus und vermittelt einen lebendigen Eindruck von der Umgebung, zu welcher Rombergs Leben in Beziehung stand, und von der musikalischen Gesamtlage seiner Zeit, die sich als Übergangszeit zwischen höfischer und bürgerlicher Musikpflege, zwischen fester Dienststellung des Musikers (noch Haydn trug als Hofkapellmeister des Fürsten Esterhazy eine Bedienten-Livree) und seiner sozialen „Befreiung“ (Beethoven) charakterisieren läßt.

Er versucht in seiner Romberg-Biographie, zugleich alles, was die Forschung bisher an dem Meister versäumt hat, „in einem Wurf nachzuholen“. Das ist ihm vollauf gelungen. Die Verbindung von genauer wissenschaftlicher Forschung, Einordnung in das kulturelle Ganze und warmerherziger Stellungnahme macht das Buch für Theoretiker wie für Praktiker gleich lesenswert und dürfte auch für den an niederdeutschem Volkstum interessierten Nichtmusiker sehr wertvoll sein.

Harald Wolff, Bremen.

Die Reihe der vom einstigen Lübecker Staatsarchiv (jetzt: Archiv der Hansestadt Lübeck) herausgegebenen „Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck“ wurde im Berichtsjahre fortgesetzt mit Band 13: Wilhelm Suhr, *Die Lübecker Kirche im Mittelalter. Ihre Verfassung und ihr*

Verhältnis zur Stadt (Lübeck 1938). Der Verfasser betont mit Recht, daß die Kirche und ihre Einrichtungen in Lübeck keine allzu große Rolle gespielt haben; gerade diese Tatsache aber wirft wiederum ein bezeichnendes Licht auf die sozialen und verfassungsrechtlichen Zustände in der größten Fernhandelsstadt des Kolonisationsgebietes überhaupt — und die verhältnismäßig günstige Quellenlage erlaubt es auch, den Gründen dieser Erscheinung nachzugehen und damit einen großen Teil der entscheidenden Fragenkomplexe der mittelalterlichen Geschichte Lübecks — Gründung, Stadtverfassung, Stellung des Großbürgertums, innere und äußere Wirtschaftspolitik — von einer weniger bekannten Seite aus zu beleuchten. Kennzeichnend für die Stellung der Kirche ist ihre starke Abhängigkeit von den politisch und sozial bestimmenden Faktoren in der Stadt selbst — eine Entwicklung, die schon von Anfang an dadurch begünstigt worden war, daß der Bischof und die Kirche überhaupt an der Gründung der Stadt unbeteiligt waren. Der Bischof tritt im Laufe der Zeit überhaupt immer mehr in den Hintergrund; die entscheidende kirchliche Organisation war vielmehr das Domkapitel, dem es aber auch seinerseits nie gelang, in der Stadt selbst zu einer Stellung zu gelangen, die ernsthafte Konflikte hätte hervorrufen können. Das beruhte im wesentlichen auf dem Fehlen größeren kirchlichen Grundbesitzes in der Stadt und infolgedessen auch dem Fehlen einer von der Kirche direkt abhängigen Laienbevölkerung. Die eigentliche Blütezeit Lübecks hat daher keine Gefährdung der obrigkeitlichen Stellung des Rates durch die Kirche gesehen; Lübeck war und blieb der Idealfall eines rein bürgerlichen Gemeinwesens. Über die verfassungsrechtlich greifbaren Verhältnisse hinaus bestand der Einfluß des Bürgertums auf die Kirche auch in der wichtigsten Tatsache, daß die Domkapitelstellen selbst weitgehend von der Bürgerschaft besetzt wurden; „gegenüber einem verbürgerlichten Klerus brauchte der Rat nicht mehr auf den Erwerb neuer Rechte bedacht zu sein, da er darauf rechnen konnte, daß Bischof und Kapitel ihre Befugnisse nicht zum Schaden der Stadt ausüben würden“. —

In Band XXIX, Heft 2, der Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Altertumskunde gibt Georg Fink einen

Überblick über *Die Frage des Lübecker Patriziats im Lichte der Forschung*. Bei einer kritischen Betrachtung des bisherigen Schrifttums zu dieser Frage betont F. die Notwendigkeit einer schärferen begrifflichen Bestimmung des Patriziats als eines kleinen Kreises bevorrechteter und auf Grund rechtlicher Bestimmung allein zur Besetzung der Ratsstühle zugelassener Familien. In diesem rechtlichen Sinne eines geschlossenen Standes, auf den der häufig verschwommen gebrauchte Begriff Patriziat zu beschränken sei, gab es ein solches in Lübeck nicht. Vielmehr war der Kreis, aus dem der Rat sich ergänzte, zwar begrenzt auf das Voll- oder Großbürgertum mit eigenem städtischem Grundbesitz, jedoch waren die Grenzen eben dieses Standes durchaus fließend, da der bestimmende Lebensnerv der Stadt, der Großhandel, unaufhörlich Verschiebungen in der sozialen Stellung mit sich brachte, die dann von unmittelbarer Auswirkung auch auf die Zugehörigkeit bzw. Zulassung zum Rat waren. Auch im Spätmittelalter ist es zu einer Erstarrung der Zustände nicht gekommen, da es der herkömmlich als „Patriziergesellschaft“ bezeichneten Zirkelgesellschaft nicht gelungen ist, einen Alleinanspruch auf die Ratsstühle durchzusetzen und andererseits auch bei weitem nicht alle Mitglieder der Gesellschaft im Rat saßen. —

Einen Beitrag zur Schiffbaugeschichte und zur Geschichte der lübeckischen Seeschifffahrt liefert Karl Reinhardt in der gleichen Zeitschrift mit einem Bericht über die von ihm auf wissenschaftlicher Grundlage für das Lübecker Museum vorgenommene *Modellkonstruktion des Adlers von Lübeck*, des Admiralschiffes der lübeckischen Flotte im Seekrieg 1563—70, das den Besuchern der Stadt aus dem großen Bilde im Hause der Schiffergesellschaft bekannt ist. —

Pommern. Sieben Stralsunder Ratsfamilien, die für die Geschichte der Stadt am Strelasund von besonderer Bedeutung gewesen sind, behandelt die Arbeit von Hans Koepen, *Führende Stralsunder Ratsfamilien vom Ausgang des 13. bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts* (Greifsw. Abh. z. Gesch. d. MA., hrsg. v. A. Hofmeister, Bd. 10, 1937). Einzelnen Familien, so namentlich der berühmten Bürgermeisterfamilie Wulflam, ist es zeitweise mit charakterlich und wirtschaftlich besonders hervorragenden Persönlichkeiten gelungen, nahezu eine Art von

Familien-Einherrschaft aufzurichten. Bei dem Mangel an hansischen Quellen zur Personengeschichte kann K.s Arbeit besonderes Interesse beanspruchen, zumal es ihm mit den Lebensbildern der Wulflam, der Lippe u. a. gelungen ist, verhältnismäßig farbige Lebensbilder von Persönlichkeiten zu zeichnen, die auch für die allgemeine hansische Geschichte von hoher Bedeutung sind. —

Preußen. In der Reihe der in Elbing verlegten „Preußenführer“ erschien aus der Feder des Fachmanns Bernhard Schmid das Bändchen *Die Domburg Marienwerder*, das eine eingehende Baugeschichte und -beschreibung des gewaltigen Ordensbauwerkes liefert. —

Hansestädte und Deutschtum im Baltikum

Auch im vergangenen Jahre ist eine Reihe wertvoller Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestädte im Baltikum und über das baltische Deutschtum erschienen. Wiederum können wir auf den fortlaufenden Überblick in den *Jbb. f. Gesch. Osteuropas* hinweisen, die regelmäßig in *Zeitschriftenschau*, *Bibliographie* und *Rezensionsteil* über die histor. Neuerscheinungen berichten. — Die *Gel. Estn. Ges.* in Dorpat brachte den 14. Bd. der *Jahresberichte d. estn. Philologie u. Geschichte* (f. d. J. 1931) (Dorpat 1938, VIII + 275 S.) heraus, der die willkommene Fortsetzung der *Bibliotheca Estoniae Historica* (vgl. zuletzt *HGbl.* 62. Jg., 1938 S. 350) bildet. —

Von den bedeutsamen *Akten u. Rezessen d. livländ. Stände-tage* liegt nunmehr die 2. Lfg. des 2. Bds. vor (Riga 1938, 116 S.), die die Jahre 1467—1472 umfaßt u. von A. Bauer u. E. Bruhns bearbeitet wurde. — M. Frhr. v. Taube liefert in seinem Aufsatz *Internationale und kirchenpolitische Wandlungen im Ostbaltikum und Rußland zur Zeit der deutschen Eroberung Livlands* (12. u. 13. Jh.) (in: *Jbb. f. Gesch. Osteuropas* 3, 1938 S. 11—46) wichtige Ergänzungen zur Schrift von A. M. Ammann (vgl. *HGbl.* 62. Jg., 1938 S. 351). — Der fleißigen Feder von C. v. Stern verdanken wir *Beiträge zur histor. Geographie des Ostbaltikums* (Riga 1937, 73 S.), die die Lage des von Heinrich von Lettland erwähnten neuen Hafens auf Ösel und des im 13. Jh. oft genannten Hafens der Sengaller nachzuweisen suchen. Ersteren setzt Stern mit dem Zerel-Hafen an der Südspitze der Halbinsel

Sworbe, letzteren mit dem Aa-Durchbruch von 1697 bei Dünamünde gleich. Ein weiterer Abschnitt ist der Bolderaa bei Riga gewidmet.

Eine eingehende Untersuchung von St. Arnell behandelt *Die Auflösung des livländ. Ordensstaates. Das schwed. Eingreifen u. die Heirat Herzog Johanns von Finnland 1558—1562.* (Diss. Lund 1937, XXV + 278 S.) (Vgl. dazu „Jomsburg“ 2. Jg., 1938 S. 103 ff.) Die Echtheit des von König Sigismund August am 28. Nov. 1561 der livländ. Ritterschaft ausgestellten Privilegs weist neben L. Arbusow auch E. E. Aidnik (HZ. 157, 1937 S. 69—74) nach. (Vgl. „Jomsburg“ 1938 S. 247 ff.) — Mit dem für Livland, besonders für Riga und Dorpat, bedeutsamen Pleskauhandel beschäftigt sich G. Jenš (Jensch) in Balt. and Scand. Countr. IV, 1938 S. 145—154 (*Rivalry between Riga and Tartu for the trade with Pskov in the XVI and XVII centuries*). — H. Sepp schildert die Operationen Stephan Bathorys und Gustav Adolfs gegen Pleskau (estnisch, Dorpat 1937, 25 S. und schwed. in: Svio-Estonica, Dorpat 1937, dem von der schwed.-estn. Gesellschaft herausgegebenen Jahrbuch). — Aus der estnischen Wirtschaftsgeschichte Bd. I (estnisch; vgl. HGbl. 62, 1938 S. 354) seien neben den zumeist agrargesichtl. Abschnitten von E. Blumfeldt und J. Vasar der Beitrag von H. Sepp über den Handel und die Städte im Mittelalter und Neuzeit, der auch den hansischen Beziehungen im Baltikum und Rußland nachgeht, und die Schilderung der baltischen Münzen und Maße von E. Tender erwähnt. Karten, Pläne und Abbildungen baltischer Münzen des Mittelalters und der Neuzeit sind dem Werk beigelegt.

Zur 100-Jahrfeier der Gelehrten Estnischen Gesellschaft in Dorpat, die in ihren Veröffentlichungen stets bewußt die Landesgeschichte gepflegt und auch der hansischen Vergangenheit des Baltikums gedacht hat, erschien ein Festband ihrer „Verhandlungen“, „*Liber saecularis*“ genannt (Dorpat 1938, XII + 992 S.), für den namhafte Gelehrte aus In- und Ausland Beiträge geliefert hatten. Unser Arbeitsgebiet berühren u. a. die Aufsätze von L. Arbusow, *Zeitgenössische Parallelberichte zum Chronicon Livoniae Heinrichs von Lettland* (Verf. nennt Chronisten aus Deutschland, Italien, den skandinav. Ländern, Frankreich u. Rußland); P. Johansen (Über die Gründung der Stadt Weißenstein,

die nach 1265 bei dem gleichnamigen Schloß entstand und 1291 mit Rigaer Stadtrecht begabt wurde); H. Laakmann, *Zur ältesten Geschichte des Bistums Ösel-Wiek*; O. Liiv (Estlands Landschaftsbild auf Grund der schwed. Vermessungskarten a. d. 17. Jh.); N. Loone, *Der Plan der Kolonisierung Livlands 1582—1584* (durch Stephan Bathory, dem die kathol. Kirche eifrig zustimmte. Nur wenige der in Bayern, Köln, Flandern u. a. geworbenen Siedler kamen nach Livland und hier auch zumeist nur in die Städte; der Plan schief mit dem Tode des Königs ein); F. Puksoo, *P. Tielmann Hube, Buchhändler in Tallinn (Reval) und Narva um die Mitte des 17. Jhs.* (gebürtig aus Drontheim in Norwegen; sein Revaler Konkurrent war der aus Lübeck stammende Buchhändler Lorenz Jauch); G. Rauch, *Die Studentennationen an der schwed. Universität Dorpat*; R. Seeberg-Elverfeldt, *Livonica in Pommern* (Hinweis auf den archivalischen Nachlaß des Frhrn. v. Bohlen und K. H. v. Busse im Staatsarchiv Stettin).

Von den auf dem Balt. Historikerkongreß in Riga gehaltenen Vorträgen (vgl. HGbl. 62, 1938 S. 300), die nunmehr gesammelt vorliegen (*Conventus primus historicorum Balticorum Rigae, 16.—20. VIII. 1937. Acta et relata. Riga 1938, 588 S.* Nachstehend CPHB. abgekürzt) seien aus dem Gebiete der Vor- und Frühgeschichte genannt: A. Švābe (Schwabe), *Die Nachwirkungen der Wikingerzeit in der lettischen Rechtsgeschichte*; E. Blesse, *Sprache als Quelle zur Geschichte der lettischen Volksstämme* (bes. der Kuren); P. Paulsen, *Wikingerwaffen im Baltikum und ihre symbolische Bedeutung*; I. I. Mikkola, *Über einige Völker- und Flußnamen bei Tacitus u. Ptolemaios* (behandelt u. a. die drei Weichselmündungen); E. Volteris, *Wann und wie konnten litauisch-aistobaltisch sprechende Indogermanen in ihre prähistorisch bestimmbaren Wohnsitze eingerückt sein?* (s. Mg. nach im Mesolithikum. Lehnt die Ansicht einer asiatischen Urheimat der aistobaltischen u. litauischen Völker, wie der Galinder u. a., und einer baltoslavischen Sprach- u. Kultureinheit ab); B. Ehrlich, *Der preuß.-wikingische Handelsplatz Truso*; K. Wachowski, *Das Problem der Wanderung der Goten im Flußgebiet von Weichsel und Pripet*; O. Scheel, *Nord- und Ostseeraum in spätgermanischer Zeit.*

Den allgemeinen Problemen der Ostsee, ihrer Anrainerstaaten und der Hanse im besonderen waren folgende Vorträge gewidmet: K. Schünemann, *Die Ostsee in der Politik binnendeutscher Territorien im Mittelalter*; M. Lhéritier, *L'histoire internationale de la Baltique et la coopération des historiens*; H. Kruus, *Der Kampf um die Ostsee als Aufgabe der Geschichtsforschung*; K. Kasiske, *Die Siedlungspolitik des Deutschen Ordens in Preußen und Pommern*; H. Bollnow, *Die Anfänge des Städtewesens in Pommern* (weist nach, daß in Pommern kein organischer Zusammenhang zwischen den slavischen Großsiedlungen des 12. Jhs. und den deutschen Städten des 13. Jhs. besteht. Die Einführung des deutschen Städtewesens aus dem Westen sei für die slavischen Verhältnisse eine „Revolution“, ein völliger Kulturneubau, gewesen); R. Wipper, *Der Sachsenspiegel und das livländische Ritterrecht*; A. E. Christensen, *Sundzollregister und Ostseehandel*; L. Koczy, *Danzig und Riga* (zieht histor. Parallelen und meint, daß die beiden Städte durch ihren Kampf gegen das System der Ausschließlichkeit und der Bevorrechtung ein großer Teil der Schuld am Niedergange der Hanse trifft); M. Malowist, *Riga und Danzig vom Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges bis zum Ende des 16. Jhs.* (schildert die Entwicklung der beiden Städte zu Großexporteuren für Getreide, Holz u. a. Aus dem aktiven Handel hätten sich beide Städte zurückgezogen, dafür sich jedoch auf die wirtschaftl. Beherrschung ihres Hinterlandes konzentriert); S. Kutrzeba, *Danzig et la Pologne à travers les siècles*; F. Rörig, *Hansische Aufbauarbeit im Ostseeraum* (erschien auch in d. Dt. Monatsheften in Polen 1938 S. 444—451. Eine eindrucksvolle Gesamtschau der Bedeutung der Hanse im Ostseegebiet); G. Mickwitz, *Handelsverbindungen der späthansischen Zeit* (Revals zu Lübeck, Holland, Danzig und Binnendeutschland); Walther Vogel, *Die Ostseekämpfe 1561—1721 im Rahmen der europäischen Politik*. (In diesem Vortrage, der einer seiner letzten werden sollte, schilderte der verstorbene verdienstvolle Herausgeber der Hans. Gbll. die drei Hauptrichtungen der polit. Gegensätze in den Ostseekämpfen des 16.—18. Jhs.: 1. die territorialpolitisch-dynastischen Gegensätze, 2. die wirtschaftspolitischen Interessen und Auseinandersetzungen, 3. die religiösen

bzw. konfessionellen Streitigkeiten. Unter diesen Gesichtspunkten lassen sich die Kämpfe um die Ostsee der Jahre 1561—1611; 1611—1660; 1660—1721 betrachten. Prof. Vogel kam zum Ergebnis, daß das *Dominium maris Baltici* als staatsrechtlicher Prestigeanspruch stets nur geringen Wert gehabt habe, in Friedenszeiten aber als ständige Seeherrschaft und Seepolizei ein unberechtigter und unhaltbarer Begriff sei. Nur in Kriegszeiten könne derjenige ein *Dominium maris Baltici* behaupten, der eine hierfür erforderliche Seemacht besitze). — Von den weiteren Vorträgen seien erwähnt: K. Lepszy, *Die Bedeutung der polnischen Kriegsmarine im 16. Jh.* (es handelt sich im wesentlichen um Danziger Kaperschiffe mit fast ausschließlich deutschen Danzigern als Kommandanten und Mannschaft. Neben den mächtigen Flotten Dänemarks, Schwedens und der Hansestädte vermochten sich diese Kaperschiffe nicht durchzusetzen); O. Halecki, *Les Jagellons et la Livonie*; E. Kuntze, *L'organisation de la Livonie aux temps de l'ancienne république polonaise*; K. Tyszkowski, *Die Gegenreformation in Livland zur polnischen Zeit* (Der Erfolg ist nur das Gegenteil des Gewünschten, Opposition gegen den polnischen Staat und Verschärfung der konfessionellen Gegensätze, gewesen. Die Jesuiten suchten die lettische und estnische Bevölkerung zu gewinnen, da sie zur deutschen keinen Zutritt fanden); S. Herbst, *Der livländische Krieg 1600—1602*; E. Zeeh, *Gustav Adolf und die Belagerung Rigas 1621*; K. Piwarski, *Das baltische Problem in der öffentlichen Meinung in Polen im 17. Jh.* — N. Ahnlund, *Die Ostseeprovinzen und der Reichstag Schwedens*; H. Mattiesen, *Herzog Jakob von Kurland und seine Politik*; E. Lukinich, *Über die siebenbürgischen Beziehungen des Herzogs Jakob von Kurland u. E. Dunsdorfs, Der Außenhandel Rigas im 17. Jh.* — Mattiesens Vortrag (erschien in wenig geänderter Fassung auch BM. 1938 S. 264—276) betont Jakobs „geradezu verzweifeltes Streben nach Freundschaft mit allen Höfen“, der auch aus den mit urkundlichen Beilagen versehenen Ausführungen von Lukinich über die Beziehungen zwischen dem Herzog und Georg Rakoczy, Fürsten von Siebenbürgen, den Jakob zu seinen großzügigen handelspolitischen Unternehmungen heranzuziehen suchte, hervorgeht. E. Dunsdorfs, der seinen obigen Vortrag durch Schau-

bilder und sorgfältige Statistiken erweitert hat, kommt zur Feststellung, daß Rigas Ausfuhr im 17. Jh. zu $\frac{3}{5}$ aus Flachs und Hanf, etwa $\frac{1}{7}$ aus Hanfsaat u. Flachssaat, etwa $\frac{1}{10}$ aus Getreide und etwa zu $\frac{1}{14}$ aus Holz bestand. Gegen $\frac{3}{4}$ der Gesamtausfuhr Rigas ging durch den Sund. — A. Janulaitis, *Die ständische Selbstverwaltung des Adels in Litauen und im Baltikum im 19. Jh.*; C. F. Palmstjerna, *Schweden und Rußland im 19. Jh.*; A. G. Hassö, *Die Bedeutung des dänischen Reichsarchivs für die lett. u. estn. Geschichtsforschung* (Zum Rigaer Kongreß vgl. auch Balt. Stud. N. F. 40, 1938 S. 383f., Jomsburg 1938 S. 426ff. Von E. Dunsdorfs erschien im Journal des lett. Hist. Inst. (Riga 1937 S. 404—424) eine Arbeit über die wirtschaftl. Unternehmungen Herzog Jakobs von Kurland in Dänemark, als weitere Kennzeichnung der merkantilist. Aktivität des Herzogs. Ebenda (S. 430—445) veröffentlichte E. Dunsdorfs mit O. Liiv Dokumente über Projekte von Wirtschaftsverträgen zwischen dem Herzogtum Kurland und Rotterdam. — An gleicher Stelle (1938, S. 15—35) schilderte J. Kleyntjens die Handelsbeziehungen zwischen Holland und Kurland bzw. Lettland (!) vom 13.—19. Jh. R. Stupperich berichtet (Jbb. Gesch. Osteurop. 3, 1938 S. 61—82) über *Die Entscheidung über die Selbständigkeit Kurlands im nordischen Kriege*, die das Aufgehen des Landes im russ. Reiche 1795 nicht verhindern konnte.

Zur Geschichte des baltischen Deutschtums seien erwähnt: E. Seuberlich, *Baltische Einwanderer aus Pommern* (vom 16.—19. Jh., durchweg evang. Geistliche behandelnd. In: Mbl. Ges. pomm. GA. 52. Jg., 1938 S. 217 bis 228); M. Aschkewitz, *Die Herkunft der Pernauer Handwerksmeister im 17. u. 18. Jh.* (BM. 1938 S. 286—289; aus Deutschland stammten 254 Handwerker, aus Pernau u. d. Baltikum nur 133. Von ersteren waren 142 Norddeutsche, 94 Mitteldeutsche, 18 Süddeutsche). — E. von Rosen schrieb eine beachtliche Biographie des Stammvaters des verbreiteten baronisierten estländischen Geschlechts der „weißen“ Rosen, *Bogislaus Rosen aus Pommern 1572—1658* (Dorpat 1938, XXVIII + 630 S.). — *Deutsche Bildungsarbeit am lettischen Volkstum des 18. Jhs.* schildert H. Schaudinn (München 1937, 168 S.). (Vgl. auch J. v. Hehn, *Deutsche Kultur u. lett. Volkstum vom 16. bis zum 18. Jh.*, in „Jomsburg“

2. Jg., 1938 S. 1—28.) — Einen begeisternden Bildbericht über das *Baltenland* legt N. v. Holst vor (Deutscher Kunstverlag Berlin, 1937, Preis 5 RM.), der die Zeugnisse deutschen Wirkens in Bauten, Plastik und Malerei in gelungenen Abbildungen bringt und die engen Beziehungen zum deutschen Mutterlande nachweist. Die einprägsame Arbeit kann jedem, der sich mit der Kunst im Baltenlande vertraut machen will, nur dringend empfohlen werden. — Einen guten Überblick über das Zunftwesen im Baltikum, besonders in Reval, bietet die von A. Margus stammende Einleitung zu dem von ihm bearbeiteten Inventar des Archivs der St. Kanutigilde in Reval (*Katalog des Stadtarchivs Tallinn (Reval) IV*, Reval 1938, LXXXIV + 144 S., mit Abb.). — *Das Eindringen der hochdeutschen Schriftsprache in der Rigaschen Ratskanzlei* [im 16. Jh.] behandelt die Hamburger Diss. v. Gertrud Schmidt (Mitt. a. d. balt. Gesch., N. F. d. Mitt. a. d. livländ. Gesch., I, 1, Riga 1938, VIII + 88 S., mit 17 Handschriftenproben Rigascher Stadtschreiber).

6. Nachbarländer und weiterer Umkreis

Skandinavische Länder

Oscar Albert Johnsen veröffentlicht unter dem Titel *Arkivstudier i Latvia og Estland: Bergens og Norges Handel pa Livland i eldre Tid*, in: Bergens Historiske Skrifter Nr. 42 (1936) die Namen und Ladungen aller Schiffer, welche nach den bewahrten Zollbüchern 1661—1782 zwischen norwegischen Häfen, vornehmlich Bergen, und Riga und Reval verkehrten. Die diesem Material zu entnehmenden Daten für die Größe der Schiffe, die Nationalität der Schiffer, die Größe und Art der Ladungen sind für die Beurteilung des Ostseeverkehrs im 17. und 18. Jahrhundert sehr wertvoll. (Zum Titel sei bemerkt: Wenn man Estland sagt, muß es auch Lettland, statt Lattvia, heißen, oder man muß Estland die gleiche Ehre wie Lettland erweisen und es mit seinem estnischen Namen benennen.)

Finnland

Aus dem Schrifttum des vergangenen Jahres zur Geschichte Finnlands, das sich hansischen Fragen seltener zu-

wendet, nennen wir die Untersuchung über die sog. schwed. Eroberung Finnlands im 12. u. 13. Jh. von J. Jaakkola (Hist. Aik. 35, 1937, S. 245—273. Vgl. Jbb. Gesch. Osteurop. 3, 1938 S. 142). — E. Anthoni hat seiner 1935 erschienenen Arbeit über die Entstehung des Streits zwischen Herzog Karl und Finnland (Helsingfors 1935, 186 S.) die Darstellung des weiteren Verlaufs u. d. Versöhnung folgen lassen (*Konflikten mellan hertig Carl och Finland. Avvecklingen och försoningen.* Helsingfors 1937, 458 + 4 S. Vgl. hierzu SHT. 1937 S. 425 ff.). — In die Gegenwart führt H. G. Gummerus, *Finnlands Kampf um seine Selbständigkeit und Deutschland während des Weltkrieges* (Jomsburg 1937 S. 281 bis 294) und die Arbeit von K. A. Wegelius, *Suomen leijona ja Saksan kotka. Aseveljeyden historiaa 1914—1918.* (Der finn. Löwe u. d. dtische Adler. Geschichte der Waffenbrüderschaft 1914—1918.) (Borgå 1938, 440 S.) Auf die *Geschichte Finnlands* von W. Sommer (München, R. Oldenbourg 1938, XI 336 S.) kommen wir im nächsten Bande noch eingehender zu sprechen.

Polen, Litauen, Rußland

Es ist den HGbl. aus Raumgründen nicht möglich, die umfangreiche polnische historische Literatur des Berichtsjahres eingehend zu würdigen. Das muß den hierfür bestimmten Zeitschriften, wie der Dt. wiss. Ztschr. f. Polen, den Jbb. f. Gesch. Osteuropas, der „Jomsburg“ und den landeskundl. Veröffentlichungen der Polen benachbarten preuß. Provinzen überlassen bleiben. Wie in den früheren Bänden der HGbl. sei jedoch hier kurz auf das wichtigste polnische und anderssprachige Schrifttum zur Geschichte der Ostsee, der Hansestädte und des Deutschtums in Polen hingewiesen.

Die Anfänge der poln. Ostseepolitik weist A. Brackmann (Jomsburg 1937 S. 129—142) in der Zeit nach dem Weltkriege nach, während in den früheren Jahrhunderten, in denen Polen an die Ostsee stieß (im 10., 12., 15. bis 17. Jh.), die poln. Politik durch kontinentale Interessen bestimmt war. — Den Teilungsplan von 1392, der sozusagen 400 Jahre später verwirklicht wurde, schildert H. Schäder, *Gesch. d. Pläne zur Teilung des alten poln. Staates seit 1386* (Lpzg. 1937, VIII + 92 S.). —

Zur Wirtschaftsgeschichte Polens seien hier folgende Arbeiten hervorgehoben: S. Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej* (= Zölle und Handelswege in Polen zur Piastenzzeit. Posen 1938, 144 S., 1 Karte); W. Kowalenka, *Rola grodów w osadnictwie wczesnohistorycznym i średniowiecznym* (Die Rolle der Städte in der vorgesch. u. mittelalterl. Siedlung) (in: Roczn. Hist. XIII, 1937 S. 1 ff.); J. Dąbrowski, *Baltische Handelspolitik Polens und Litauens im XIV.—XVI. Jh.* (CPHB. S. 286—291); G. C. v. Unruh, *Der Seefischhandel Großpolens mit Danzig u. Stettin* (im 16. u. 17. Jh.) (Dt. wiss. Zs. f. Polen 34, 1938 S. 197—201); C. Strzeszewski, *Handel zagraniczny Królestwa Kongresowego* (1815—1830) (Der Außenhandel des Königreichs Kongreßpolen) (Lublin 1937, XII + 160 S.; vgl. Dt. wiss. Zs. f. Polen 34, 1938 S. 293); W. Kornatowski, *Kryzys bankowy w Polsce 1793 roku* (Die Bankkrise in Polen i. J. 1793, d. h. der Bankrott der zumeist deutschen Bankherren Tepper, Schultz, Kobritt, Pot Potocki, Lyczkiewicz u. Heysler) (Warschau 1937, 234 S.) (Vgl. Dt. wiss. Zs. f. Polen 34, 1938 S. 292.) Nach A. Koerth, *Warschau in Zahlen 1800* (Dt. wiss. Zs. f. Polen 34, 1938 S. 218—220) lebten in der Stadt damals 28568 Einwohner.

Zahlreich sind die Veröffentlichungen über das frühere und heutige Deutschtum in Polen. Von den wichtigeren Arbeiten seien hier genannt: G. Sappok, *Das Deutschtum des Veit Stoß in Name, Herkunft u. künstlerischer Eigenart* (Dt. Mh. in Polen 4. Jg., 1938 S. 363—385); K. Tymieniecki, *Polszczenie się Niemców w miastach wielkopolskich w XV. wieku* (Die Polonisierung der Deutschen in den großpolnischen Städten im 15. Jh.) (Roczn. Hist. XIV, 1938, S. 66—100). (Sieht das angebl. Überwiegen poln. Bevölkerung als Hauptgrund zur Verpolung an). Dazu ist zu vergleichen H. Koch, *Die Polonisierung der ev. Deutschen in Kongreßpolen* (Dt. Mh. in Polen 1937 S. 139 ff.). —

Die *Auswanderung aus Ostpreußen nach dem heutigen Nordpolen um 1800* schildert A. Pokrandt (Dt. Mh. in Polen, 4. Jg., 1937 S. 163 ff.) u. weist nach, daß den preuß. Behörden eine „germanisierende Tendenz völlig fernegelegen hat“. Vgl. auch A. Breyer, *Zwei Jahrzehnte deutscher Tuchmachereinwanderung nach Mittelpolen. 1800—1820* (Dt. Mh. in Polen, 4. Jg., 1938 S. 500—536) u. ders., *Das Deutsch-*

tum in Mittelpolen (mit Karte) (Jomsburg 1938 S. 74—77). — Von dem großen Bildband über *Das Deutschtum in Polen* sind 1937 die Schlesien u. Kleinpolen (Galizien) behandelnden Teile, bearbeitet von V. Kauder u. L. Schneider (Plauen u. Kattowitz, 109 bzw. 64 S.) erschienen. — Das Gesamtwerk wird, versehen mit eingehenden geschichtl. Einleitungen, einen hervorragenden Einblick in das Deutschtum Polens in Vergangenheit u. Gegenwart geben.

Nicht zugänglich war uns die von A. Šapoka hrsg. Geschichte Litauens (*Lietuvos istorija*, Kauon 1936, XVII + 688 S.), deren Erscheinen den Wunsch nach einer brauchbaren deutschsprachigen Darstellung der litauischen Geschichte laut werden läßt. An Einzeluntersuchungen seien genannt: Z. Ivinskis, *Mindaugas u. die Žemaiten. Das polit. Verhältnis des ersten Litauerkönigs zu seinen Westgebieten (Žemaitien)*. (Verh. Gel. Estn. Ges. 30, 1938 S. 930 bis 958.) Vom gleichen Verf.: *Die Handelsbeziehungen Litauens mit Riga im 14. Jh.* (CPHB. S. 276—285). — A. Šapoka schildert *Die Sondertagungen der litauischen Stände nach d. Lubliner Union von 1569* (Verh. Gel. Estn. Ges. 50, 1938 S. 700—716). — Auch eine Geschichte des litauischen Deutschtums ist bisher nicht geschrieben worden; sie ist jedoch auch vom Standpunkt des hansischen Forschers eine Notwendigkeit (vgl. M. Hellmann, *Zur Gesch. d. Deutschtums in Litauen*, Auslanddt. Volksforschg. I, 1937 S. 447—459 sowie H. Bosse, *Vom baltischen u. litauischen Deutschtum*, BM. 1937 S. 279—285. Letzterer kennzeichnet besonders die gemeinsamen u. trennenden Züge in der Entwicklung der balt. u. lit. Deutschen).

Zu den bedeutendsten letztjährigen Veröffentlichungen zur Geschichte Rußlands und der deutsch-russischen Beziehungen gehört die Untersuchung von K. Forstreuter, *Preußen u. Rußland im Mittelalter. Die Entwicklung ihrer Beziehungen vom 13. bis 17. Jh.* (Königsberg/Pr. 1938, X + 272 S.) Die Arbeit fußt auf langjährigen eingehenden archivalischen Studien u. bringt der hansischen Geschichtsforschung in ihren Abschnitten über Novgorod u. Pleskau, die russische Handelspolitik, das Verhältnis zu Livland u. a. zahlreiche wichtige neue Erkenntnisse. — Auch die bedeutsame Berliner Habilitationsschrift von H. Fleischhacker, *Die staats- u. völkerrechtlichen Grundlagen der*

moskauischen Außenpolitik (14.—17. Jh.) (Breslau 1938, IX + 247 S.) erweitert in ihren Ausführungen über die Stadtstaaten Novgorod u. Pleskau, die Gesandtschaften, das Verhältnis Moskaus zu Schweden, Livland, die Hanse, über die „Sammlung des russ. Reiches“, über den Zaren u. die Bojaren usw. unsere Kenntnis des deutsch-russischen Verhältnisses und der Zustände im alten Rußland. Beiden obengenannten Arbeiten ist eine hervorragende Kenntnis der russ. Quellen u. Beherrschung des reichen Schrifttums eigen.

E. v. Behrens, *Der erste deutsch-rußische Handelsvertrag (Hansa-Weißpreußen 1228)* (Dt. wiss. Zs. f. Polen 33, 1937 S. 89—95) schildert die Bestimmungen des 1228 zwischen der Hanse u. den Vertretern des Fürsten Theodor von Smolensk in Riga abgeschlossenen Freundschaftsvertrages, der sich gegen Novgorod u. Pleskau richtete (Der Inhalt wird von v. B. nach Bd. III S. 169 Anm. 248 der „Gesch. d. russ. Reiches“ von Karamsin wiedergegeben). — Nicht zugänglich waren uns: A. Stokov, *Pamjatniki drevnego Novgoroda* (Denkmäler des alten Nowgorod) (52 + 3 S.); V. Lebedev, *Reformy Petra I. Sbornik dokumentow* (Die Reformen Peters I. Gesammelte Urkunden) (Moskau 1937, 379 S.); J. Massa, *Kratkoe izvestie o Moskovii v načale XVII v.* (Kurze Nachricht von Moskau im Anfang des 17. Jhs.) (Moskau 1937, 266 + 2 S.) u. J. Gote, *Zamoskovnyj kraj v XVII. veke* (Das Moskauer Hinterland im 17. Jh. Beitrag zur Erforschung der Wirtschaftsgeschichte des Moskauer Rußlands) (2. Aufl. Moskau 1937, III + 411 S.) Genannt seien ferner H. v. Ramm-Helm-sing, *Die Moskauer Westpolitik Iwans III. u. Iwans IV.* (Dt. wiss. Zs. f. Polen 33, 1937 S. 61—70); H. Almquist, *En förolyckad moskovitisk beskickning. Ett bidrag till Osteuropas och Sveriges historia år 1575* (SHT. 1938 S. 175 bis 183.)

M. Woltner, *Zur Frage der Untertanenschaft von Westeuropäern in Rußland bis zur Zeit Peters des Großen einschließlich* (Jbb. Gesch. Osteurop. 3, 1938 S. 47—60) weist nach, daß weder Peter d. Gr. noch Katharina d. Gr., die selbst Tausende deutscher Siedler berief, die staatsrechtl. Stellung der Westeuropäer geklärt haben. — K. Schreinert veröffentlichte *Hans Moritz Ayrmanns Reisen durch Liv-*

land u. Rußland i. d. J. 1666—1670 (Dorpat 1937, 61 S.), die dieser in Begleitung schwedischer Militärs u. Diplomaten unternahm u. über die er lesenswerte Schilderungen hinterlassen hat. Nicht zugänglich war uns: N. J. Rubinstein (Hrsg.), *Anglijskie putešestvenniki v Moskovskom gosudarstve* (= Englische Reisende im Moskauer Staat) (Leningrad 1937, 308 S.) u. B. G. Ostrovskij, *Velikaja severnaja ekspedicija 1733—1743* (Die große Nordlands-Expedition) (2. erw. Aufl., Archangel 1937, 206 + 2 S.). — E. Amburger, *Die van Brienen und ihre Sippe in Archangel. Aus dem Leben einer Kolonie* (Berlin 1936, 71 S.) bringt auch der hansischen Geschichtsforschung willkommenes personenkundliches Material aus dem im 16. Jh. begründeten Archangel, der bedeutsamen von Deutschen, Holländern u. Engländern oft aufgesuchten Handelsstadt an der nördl. Düna. Im Zusammenhang mit der Gesch. der van Brienen und anderer alteingesessener Archangeler Geschlechter bringt der Verf. einen guten Überblick über die Geschichte der Stadt und ihres Handels. Stammlisten u. ein Namenverzeichnis bereichern die beachtliche Untersuchung. — Über *Die rußlanddeutsche Forschung 1934—1937* berichtet M. Woltner im Dt. Archiv f. Lds.- u. Volksfrschg. 1938 S. 471 ff.

7. Allgemeines. Seeschiffahrt und Technik

Der *Internationale Archivführer* (hrsg. von der Kommission für Archivfragen des Internationalen Ausschusses für Geschichtswissenschaft, bearbeitet von H. Nabholz und P. Kläui, Zürich und Leipzig 1936, Rascher, 110 S.) bietet nach Auskünften, die auf Grund eines Fragebogens von den Staatsarchiven gegeben wurden, eine „Orientierung über allgemeine Organisierung des Archivwesens der verschiedenen Länder, Kenntnis derjenigen Formalitäten, die zu erfüllen sind, um Zutritt zu den verschiedenen Archiven zu erlangen, Mitteilungen über die Zeitgrenze, bis zu welcher die Archivbestände der wissenschaftlichen Forschung zugänglich sind, . . .“ usw., und ist trotz aller Knappheit ein sehr brauchbares Hilfsmittel für die erste Umschau in den Archiven, zumal auch die weiterführende Literatur verzeichnet ist.

Der Sammelband *Werdendes Land am Meer* (Das Meer in volkstümlicher Darstellung, hrsg. im Auftrage des Instituts

für Meereskunde von G. Wüst, Bd. 5, Berlin 1937, 132 S.) enthält vier Vorträge, die wir, obwohl sie nicht in unseren eigentlichen Bereich gehören, hier verzeichnen, weil sie in ihrer Gesamtheit einen guten Überblick über die Gebiete an der Nordsee vermitteln. Es sind: K. Gripp, *Die Entstehung der Nordsee*, R. Stadermann, *Landerhaltung und Landgewinnung an der deutschen Nordseeküste*, R. Schmidt, *Inselschutz vor der d. N.K.* Die vierte Arbeit steht zu diesen geologischen und wasserbautechnischen nur in loser Verbindung: K. H. Jacob-Friesen, *Die Warfen oder Wurten als Zeugen untergegangener Kulturen an der d. N.K.* Sie gibt, an van Giffen anknüpfend, eine willkommene Übersicht über Entwicklung und Stand der Wurtenforschung.

Im Gegensatz zu diesem lehrreichen Buch ist wenig förderlich E. Anders, *Geschichte der Nordsee* (Schriftenreihe der Preußischen Jbb. 47, Berlin 1938, 111 S.), worin keine zusammenhängende Darstellung, sondern vielmehr eine ziemlich lockere Reihe von Einzelskizzen geboten wird. Die Hanse und die brandenburgisch-preußischen Seepläne, auch die kaiserlichen Bestrebungen sind ohne rechte Ordnung und ohne gründliche Kenntnis der Dinge und der Literatur dargestellt. Solche bedeutenden Erscheinungen wie die friesische Seefahrt und die Mündungsterritorien der Hansestädte findet man nicht erwähnt. Die Hanse soll einen Kaufhof in Nischny-Nowgorod gehabt haben — diese Verwechslung sollte allmählich unmöglich sein. Im 18. Jahrh. sollen „ausländische, namentlich amerikanische Flaggen“ den Verkehr in Hamburg beherrscht haben (60). Unsinnig sind Behauptungen wie die: „1866 schloß sich Süddeutschland dem norddeutschen Zollgebiet an und fielen die Rhein- und Elbeabgaben“.

R. Loef gibt ein berühmtes Werk des älteren Schiffbaues neu heraus: F. H. Chapman, *Architectura Navalis Mercatoria*, Stockholm 1768 (Burg b. Magdeburg 1937, E. Loef. 30 RM). Chapman (1721—1808) war zu seiner Zeit der führende Schiffbauer der schwedischen Kriegsmarine, er bildete sich in englischer, holländischer, französischer Schule, errang hohe Stellungen und war 1781—1793 Direktor der Marinewerft Karlskrona. Die Arch. Nav. gibt auf 62 Tafeln maßstäbliche Risse der wichtigsten Schiffstypen der Zeit in ganz vorzüglicher Ausführung: zunächst eine große Zahl von Fregatten, Huckern, Barken, Ketschen, Fleuten ver-

schiedener Größe, sodann eine bunte Folge von Fahrzeugen kleinerer Art: Galioten, die gerade aufkommenden Schoner, Schnauen, Jachten, Ruderfahrzeuge, Fischereiboote. Eine Anzahl von Tafeln zeigt trotz des Titels Kriegsschiffe, eine andere Gruppe besteht aus Schiffen verschiedener Nationen, unter denen allerdings kein deutsches ist — man müßte denn eine Ostseegaleasse dafür nehmen. Immerhin waren die Typen in Deutschland dieselben wie in Schweden, so daß das Werk in seiner Brauchbarkeit nicht beeinträchtigt ist. Ein Index in englischer und schwedischer Sprache verzeichnet die dargestellten Schiffe mit den Hauptmaßen. Weitere Erläuterungen enthält das Werk nicht, sie sind in Chapmans anderen Werken zu suchen, z. B. dem Traktat an Skepps-Byggeriet von 1775. Der Herausgeber druckt es in seiner ursprünglichen Gestalt und Größe, etwa 25 · 40 cm, ohne Einführung, was doch als gewisser Mangel empfunden wird. Die Tafeln sind tadelfrei wiedergegeben, das große Titelkupfer mit der Ansicht von Stockholm wirkt gut. Den älteren Werken, etwa Furttensbachs *Architectura Navalis* und den Holländern, ferner dem Buche Hagedorns und den das 19. Jahrh. behandelnden wie Höver und Szymanski, stellt sich diese Sammlung als eine Fundgrube zur Schiffsgeschichte des 18. Jahrh. zur Seite.

Für die Geschichte des deutschen Seeschiffbaues stellt die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert in mehrfacher Hinsicht einen bedeutenden Einschnitt dar; einmal weil die Kontinentalsperre und schon die vorangehenden Ereignisse eine langjährige Baupause erzwangen, nach deren Beendigung die aus dem Mittelalter überkommenen Standortverhältnisse des Seeschiffbaus nicht wieder auflebten, zum anderen, weil damit im Zusammenhang die Führung in Schifffahrt und Schiffbau endgültig aus der Ostsee in die Nordsee überging, schließlich, weil die technische Entwicklung und die neuen Schifffahrtslinien nach der napoleonischen Zeit eine ganz neue Epoche heraufführten. Um das Jahr 1800 also finden auch auf diesem Gebiet die alten — fast kann man noch sagen die hansischen — Verhältnisse ihren Abschluß. *Der deutsche Schiffbau um das Jahr 1800*, der schon aus diesen Gründen besonderes hansisches Interesse beanspruchen kann, hat jetzt eine kurze sehr willkommene Darstellung gefunden in dem auf der diesjährigen

Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft gehaltenen Vortrag dieses Titels von W. Laas (als Vortrag gedruckt: Schiffbautechnische Gesellschaft im NS.-Bund Deutscher Technik, 39. ordentl. Hauptversammlung, Berlin 1938).

Dieser Bericht möge abschließen mit einem Blick auf des verewigten Walther Vogel letztes Buch, das er gemeinsam mit G. Schmölders verfaßte: *Wirtschaft und Raum* (Grundzüge der Rechts- und Wirtschaftswissenschaft, Hrsg. J. Jessen u. E. Wiskemann, Reihe B. Hamburg 1937, Hansische Verlagsanstalt. 151 S.). Es behandelt grundrißartig die zahllosen Fragen, die sich aus dem Verhältnis der Wirtschaft zu dem Raum, dem sie angehört, ergeben. Das große Gegenspiel Gebundenheit-Raumüberwindung ist in zwei Abschnitten abgehandelt, deren erster die Erscheinungen der raumgebundenen Wirtschaft zusammenfaßt, und zwar nicht schematisch, sondern mit vielen lebensvollen Beispielen. Über Selbstversorgerwirtschaft und zentralörtliche Wirtschaft steigt die Betrachtung auf zu der nationalen Wirtschaft. Das Buch, an sich nicht geschichtlich gerichtet, enthält doch eine große Zahl historischer Rückblicke, als deren Urheber wir wohl W. Vogel erkennen dürfen, z. B. über Antike, Wikinger, mittelalterliche Weltwirtschaft, ökonomische Landschaft, Merkantilismus. Die raumüberwindende Wirtschaft wird vor allem an der Organisation großer Räume gezeigt wie USA. und England. Der dritte Teil bespricht unter dem Titel „Raumgestaltende Wirtschaft“ einige Hauptfragen der Gegenwart und Zukunft, wie Rohstoffherzeugung und Kolonialprobleme. Einer der großen Vorzüge des anregenden Buches liegt in den kritischen Übersichten über das neuere Schrifttum, die von der Mannigfaltigkeit und Fruchtbarkeit der von der deutschen Wissenschaft aufgeworfenen Fragen Kunde geben und abermals die erstaunliche Weite der Lebensarbeit Walther Vogels erweisen.

IX.

Jahresbericht 1937/38

Vom Niederrhein lenkte der Hansische Geschichtsverein, verbunden mit den Freunden vom Verein für niederdeutsche Sprachforschung, zu Pfingsten 1937 seine Schritte nach dem Osten, nach Elbing, um mit seiner Jahresversammlung gleichsam einen Auftakt zur 700-Jahrfeier der Stadt zu geben.

Man darf diese Tagung gewiß als eine ganz besonders schöne bezeichnen. Von den Direktoren der Bibliothek und des Archivs zu Elbing, den Herren Dr. Bauer und Dr. Kownatzki mit Hingabe vorbereitet, führten auf ihr die Redner — deutsche und ausländische Forscher — durch ihre Vorträge in die verschiedensten Probleme ein, in die hansische Geschichte Elbings, in die Sprache der Landschaft, und nicht zuletzt hatten wir den gedankenreichen Darlegungen eines hohen Marineoffiziers einen tiefen Einblick in die aus der strategischen Bedeutung der Ostsee sich ergebenden Fragestellungen zu verdanken. Für die gastlichste Aufnahme haben wir vor allem dem Herrn Oberbürgermeister der Stadt zu danken, dessen Entgegenkommen seinen Höhepunkt fand in einer herrlichen Fahrt durch das schöne Land, bei strahlendem Wetter, zum Reichsehrenmal bei Hohenstein — unvergeßliche Eindrücke, die jedes vaterländische Herz höher schlagen machten.

Diese patriotischen Empfindungen darf unser Jahresbericht um so weniger unerwähnt lassen in einer Zeit, die uns hansischen, uns deutschen Männern und Frauen dann ja noch viel Größeres geschenkt hat, da wir Österreichs Heimkehr ins Vaterhaus gesehen haben und damit ein

historisches Geschehen erlebten, das stärkste Verpflichtung zu immer tieferer Erfassung unserer einzigartigen Vergangenheit mit sich führt für jeden, der sich einen deutschen Geschichtsforscher nennen möchte. In der Chronik des Vereins ist es als ein erfreuliches Zeichen für die ihm gezollte Achtung anzusehen, daß mehrere der uns unterstützenden Städte ihren Beitrag nicht unwesentlich erhöht haben.

Unter unseren Mitgliedern, die der Tod hinweggenommen hat, haben wir vor anderen den Rostocker Stadtarchivar i. R. Dr. Ernst Dragendorff zu beklagen. Sein Amt hat ihm zwar zu eigener wissenschaftlicher Produktion auf dem Gebiet der hansischen Geschichte nicht viel Zeit gelassen, aber die ihn kannten, haben seine stete Hilfsbereitschaft zu rühmen, und mehr als das, seine echte lautere Gesinnung, seine kerndeutsche Art. So wird sein Andenken unter uns in Ehren bleiben.

Aber der Tod ist auch an dem engsten Kreise unserer Mitarbeiter nicht vorbeigegangen. Aus unserer Mitte hat er am 22. Mai dieses Jahres unseren Prof. Walther Vogel herausgerissen, im 58. Jahre seines Lebens, den gütigen, vermittlungsbereiten, stets in Rat und Tat gefälligen Freund, den scharfsinnigen, unermüdlichen Forscher, dessen reiches Wissen und Können nicht nur der hansischen Geschichte galt, die er doch beherrschte wie wenige andere unter den noch Lebenden. Wer ihn gekannt hat, wird nicht aufhören, ihn in verehrendem Andenken zu behalten. Ein breiter Schatten senkte sich so auf den Ausgang des Berichtsjahres. Die Würdigung seiner Persönlichkeit und seiner Lebensarbeit wird von berufener Seite im nächsten Bande der Gesch.-Blätter erfolgen.

Die Hilfe, die unserer Arbeit von vielen Seiten zuteil wurde, suchen wir durch die Pflege unserer wissenschaftlichen Aufgaben zu vergelten. Der umfangreiche 62. Jahrgang der Geschichtsblätter, obwohl infolge der schweren Erkrankung des Herausgebers, die auch den diesmaligen Ausfall des von ihm selbst übernommenen Pfingstblattes verursacht hat, verspätet erschienen, wird

u. a. durch den immer weiteren Ausbau der Umschau nicht unbeachtet bleiben.

Der Druck der ersten Hälfte des 7. Bandes des Urkundenbuches ist von Dr. H. G. von Rundstedt weiter gefördert. Staatsarchivrat Dr. Wentz hat in energischem Vorwärtsschreiten drei Lieferungen des ersten Bandes der vierten Serie der Hanserezesse vorgelegt, eine weitere befindet sich unter der Presse. Dr. Fritz Renken hat als fünften Band der Abhandlungen zur See- und Handelsgeschichte sein Buch über den Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens in Flandern um 1400 veröffentlicht.

Das Register zum Kölner Inventar wird von Prof. Dr. Mack vermutlich im nächsten Jahre vollendet werden.

Syndikus Dr. Friedr. Bruns, Lübeck, hat eine schon vor Jahren begonnene Arbeit, eine Übersichtskarte über die Handelswege der Hanse herzustellen, wieder aufgenommen, deren Beendigung ebenfalls im Laufe des Jahres 1939 erhofft werden darf.

Über die Herausgabe des Briefwechsels Kron-Bene ist mit Staatsarchivrat Dr. Hoffmann, Kiel, der durch andere Arbeiten stark in Anspruch genommen ist, eine gütliche Vereinbarung getroffen worden. Er hat sein Material dem Vorstand überlassen, und Studienrat Dr. Beutin, Bremen, hat es übernommen, unter Benutzung desselben das Werk fertigzustellen.

