

HANSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

70. JAHRGANG



1951

SIMONS VERLAG MARBURG LAHN

Schriftleitung für Aufsätze und Mitteilungen:
Universitätsprofessor Dr. *Fritz Rörig*, Berlin

Für Besprechungen und Hansische Umschau:
Universitätsprofessor Dr. *Paul Johansen*, Hamburg

Zuschriften und Sendungen in wissenschaftlichen Angelegenheiten sind an Herrn Professor Rörig, Berlin-Zehlendorf, Beuckestraße 4, zu richten; soweit sie sich auf Besprechungen und die Hansische Umschau beziehen, an Herrn Professor Johansen, Historisches Seminar der Universität, Hamburg 13.


Manuskripte werden in Maschinenschrift erbeten. Korrekturänderungen, die mehr als zwei Stunden Zeitaufwand für den Bogen erfordern, werden dem Verfasser berechnet. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen, Mitteilungen und selbständigen Buchbesprechungen 20, von Beiträgen zur Hansischen Umschau 5 Sonderdrucke unentgeltlich, weitere gegen Erstattung der Unkosten. Die Schriftleitung behält sich vor, dem Verein unaufgefordert zugewandene Schriften nach ihrem Ermessen selbständig oder nur in der Hansischen Umschau zu besprechen.

Die im Verlag des Hansischen Geschichtsvereins bisher erschienenen Veröffentlichungen können — soweit noch nicht vergriffen — vom Verlag Hermann Böhlaus Nachf., Weimar, Meyerstraße 50a, bezogen werden.

Zuschriften in geschäftlichen Angelegenheiten des Hansischen Geschichtsvereins sind an die Geschäftsstelle des Vereins, Lübeck, St. Annen-Straße 2, zu richten.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt zur Zeit für Vereine und Anstalten mindestens DM 10.—, für Einzelpersonen mindestens DM 6.— jährlich.

Die Veröffentlichung dieses Bandes in vorliegendem Umfang wurde durch eine Beihilfe der Posselstiftung zu Lübeck ermöglicht.



Verlag der Hansestadt Lübeck

*Diesem Heft liegt ein Prospekt des Verlages R. Oldenbourg, München bei,
um dessen Beachtung wir Sie bitten.*

I N H A L T

Aufsätze	Seite
Bevölkerungsprobleme der Hansestädte. Von Heinrich Reincke (Hamburg)	1
Studien zum Hanse-Norwegen-Problem. Von Maria Wetki (Haltern/Westf.)	34
Hansisches Seerecht um 1700. Von Wilhelm Ebel (Göttingen)	84
In memoriam	
George A. Löning. Von Karl August Eckhardt (Witzenhausen)	103
Gottfried Wentz. Von Johannes Bauermann (Münster i. W.)	105
Besprechungen	
1. Walther Vogel (†). Die Deutschen als Seefahrer. Von Friedrich Prüser (Bremen)	108
2. Fritz Rörig, Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte. Von Fritz Timme (Braunschweig)	110
3. Franz Bastian (†), Das Runtingerbuch 1383—1407. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	114
4. Raymond de Roover, Money, banking and credit in mediaeval Bruges. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	116
5. Eli F. Heckscher, Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Von A. von Brandt (Lübeck)	121
6. Percy Ernst Schramm, Hamburg, Deutschland und die Welt. Von Bruno Kuske (Köln)	124
7. Wilhelm Ebel, Hansisches Recht, Begriff und Probleme. Von Heinrich Reincke (Hamburg)	125
8. Karl Jordan, Die Urkunden Heinrichs des Löwen. Von Herbert Grundmann (Münster i. W.)	126
9. Martin Gerhard und Walter Hubatsch, Deutschland und Skandinavien im Wandel der Jahrhunderte. Von A. von Brandt (Lübeck)	128
10. Vilho Niitemaa, Die undeutsche Frage in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter. Von Paul Johansen (Hamburg)	130
11. Jozef H. A. Beuken, De Hanze en Vlaanderen. Von Heinrich Reincke (Hamburg)	131
12. Barbara Rohwer, Der friesische Handel im frühen Mittelalter. Von Paul Johansen (Hamburg)	132
13. Heinrich Heffter, Die deutsche Selbstverwaltung im 19. Jahrhundert. Von E. Helms (Lübeck)	133
14. O. Bjurling, Skånes utrikessjöfart 1660—1720. Von Hermann Kellenbenz (Dietramszell)	134
15. Köln, herausgegeben von der Stadt Köln. Von Wilhelm Koppe (Köln)	136
16. Dieter Pleimes (†), Weltliches Stiftungsrecht, Geschichte der Rechtsformen. Von Heinrich Reincke (Hamburg)	139
17. R. De Bock, De laatste visschersschepen van de vlaamsche kust. Von Gerhard Timmermann	140
18. Heinz Conradi, Die Naßbaggerung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Von Gerhard Timmermann	140
19. E. Joachim-W. Hubatsch, Regesta Historico-Diplomatica Ordinis S. Mariae Theutonicorum 1198—1525. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	141
20. Kurt Detlev Möller, Das letzte Kapitel. Geschichte der Kapitulation Hamburgs. Von A. von Brandt (Lübeck)	141

Hansische Umschau

Seite

Bearbeitet von Ludwig Beutin, Ahasver von Brandt, Paul Johansen, Wilhelm Koppe und Friedrich Prüser (1949—1950 Frühjahr nebst Nachträgen)	144
1. Allgemeines und Hansische Gesamtgeschichte	146
2. Vorhansische Zeit	151
3. Zur Geschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften	154
4. Westeuropäische Städte und Länder	165
5. Der skandinavische Norden	174
6. Osteuropa	184
7. Zur Übersee- und Kolonialgeschichte	190
Anhang: Verzeichnis von nur in Maschinschrift vorliegenden Dissertationen und Habilitationsschriften hansegeschichtlichen und verwandten Inhalts aus den Jahren 1939—1950	193

Jahresbericht 1949/50

197

BEVÖLKERUNGSPROBLEME DER HANSESTÄDTE

VON

HEINRICH REINCKE

Die folgenden Ausführungen geben mit einigen Ergänzungen durch Tabellen und Anmerkungen einen Vortrag wieder, der am 31. Mai 1950 zu Lemgo vor dem Hansischen Geschichtsverein gehalten wurde.

1. Volkszahl und Gewichtigkeit der Städte.

Als gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts die deutsche Wissenschaft sich erstmalig ernster mit den Bevölkerungsproblemen der mittelalterlichen deutschen Städte zu beschäftigen begann, standen zunächst, wie begreiflich, die *absoluten Einwohnerzahlen* im Vordergrund des Interesses¹. Bis dahin hatte man gläubig die gewaltigen Ziffern hingenommen, die sich als Schätzungen in älteren chronikalischen Quellen vorfanden. Da hörte man für die führenden Städte von 80 000 bis 150 000 Köpfen und mehr: für Lübeck und Brügge wie für Mailand in ihrer Blütezeit nannte man 200 000 Einwohner, für Köln 150 000, während man sich für Soest und Hamburg mit 50 000 begnügte usw.; noch heute vermögen manche Lokalhistoriker sich von solchen hohen Ziffern nicht völlig zu lösen, weil sie eben überliefert sind. Hierzu ist zweierlei zu bemerken. Erstens: Bis weit in das 18. Jahrhundert hinein war der statistische Sinn nur schwach entwickelt; erst der Rationalismus hat den Zauber exakter Zahlen entdeckt, alle älteren Angaben bedürfen sorgfältiger kritischer Prüfung. Zweitens: Die Städte hatten zu allen Zeiten Interesse daran, sich als stärker hinzustellen, als sie in Wirklichkeit waren. Wir wissen, daß die Ergebnisse der hin und wieder angestellten offiziellen Zählungen als Staatsgeheimnis betrachtet wurden, von dem niemand außerhalb der Ratsstube, ja nicht einmal der ganze Rat erfahren durfte: die Gesamtaddition wurde durchgängig alsbald nach Kenntnisaufnahme wieder vernichtet und blieb nur gelegentlich in verschwiegene, hingekritzelt Randnotizen erhalten. In der Öffentlichkeit liefen phantastische Zahlen um, die bis auf das Zehnfache des Tatsächlichen anstiegen, und niemand beeilte sich sie richtigzustellen. Im Gegenteil! Bekannt ist das klassische Schreiben des Lübecker Bürgermeisters Brun Warendorp aus dem Jahre 1369, der die Welt glauben ließ, er verpflege 2 200 Soldaten der ersten Linie, während es in Wirklichkeit, unter

¹ Zusammenfassend Johannes Jastrow, *Die Volkszahl deutscher Städte zu Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit* (1886) und Georg Strakosch-Graßmann, *Die Volkszahl der deutschen Städte in Vergangenheit und Gegenwart* (1907); jetzt vor allem Erich Keyser, *Grundfragen städtischer Bevölkerungsgeschichte*, in v. Eickstedts *Bevölkerungsbiologie der Großstadt* (1941) S. 66 ff.

Einschluß des Trosses, nur 1 100 waren². Lange Zeit haben die Städte mit solcher Politik Erfolg gehabt. Als erster kam König Johann von Dänemark hinter diese List und ließ wispernd durch seine Agenten bei den benachbarten Fürsten verbreiten, *dat de stede van der hense nicht so grote macht hebben, so en wert toegesecht!*³

Gegen solche übersetzten Zahlen hatte als erster bereits im Jahre 1840 J. C. M. Laurent, ein Mitarbeiter Lappenbergs und gewiß auf eine Anregung seines Meisters hin, einen bemerkenswerten Vorstoß gewagt. Er hatte auf Grund sinnreich aufgebauter Kombinationen aus den Zahlen der Bürgerbücher die Gesamtbevölkerung einer Stadt zu erschließen versucht und war in concreto zu der überraschenden Feststellung gelangt, daß die Einwohnerzahl von Hamburg von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts zwischen nur 14000 und 22000 Köpfen geschwankt habe⁴. Der Versuch war methodisch interessant. Doch stellte sich heraus, daß die Mehrzahl seiner Prämissen nicht zutraf — darauf wird zurückzukommen sein. Deshalb, aber auch, weil man seine Ergebnisse einfach nicht glauben wollte, hat Laurent zwar mancherlei Beachtung, doch nicht eigentlich Nachfolge gefunden, obwohl seine verschiedenen Irrtümer sich tatsächlich weitgehend gegenseitig aufhoben und seine Resultate der Wirklichkeit überraschend nahe kamen. Und so verblieb es auch weiterhin bei jenen hohen Zahlen.

Erst Carl Hegel hat bekanntlich in diese phantastischen Einwohnerziffern endgültig Bresche geschlagen, und zwar mit seinen Feststellungen für Nürnberg. Ihm folgten Karl Bücher für die Messestadt Frankfurt am Main, Georg Schönberg für Basel, Otto Richter für Dresden und später zahlreiche andere. Wir wissen jetzt, daß der Nürnberger Rat während des Markgräflerkrieges im Jahre 1449 eine Bevölkerung von rund 20000 Köpfen zu verpflegen hatte⁵, daß Frankfurt gegen Ende des 14. Jahrhunderts noch nicht wesentlich über 8000 Köpfe hinausging. Für Lübeck kamen Reisner und Hartwig auf 20 bis 24000, für Rostock Koppmann auf 10 bis 12000 Einwohner⁶. Wenngleich in den meisten dieser Berechnungen gewisse Unsicherheitsfaktoren stecken, so erreichen sie doch im allgemeinen kaum mehr als 10%, höchstens 20%. Und das macht schließlich nicht allzuviel aus. Auch ist der wichtigste Unsicherheitsfaktor in den meisten Fällen derselbe, nämlich die Frage, ob man den Haushalt zu 4, zu 4 $\frac{1}{2}$ oder zu 5 Personen ansetzen soll, so daß sich, je nachdem, die Zahlen zwar absolut, nicht aber im Verhältnis der einzelnen untersuchten Städte zu einander verschieben. Im allgemeinen

¹ LUB. Bd. 3, Nr. 692, S. 752.

² HR., 3 III, Nr. 84, S. 64. Die Nachricht stammt vom September 1492.

³ ZHG. Bd. 1, S. 145 ff.

⁴ Die Normalbevölkerung von Nürnberg (das Belagerungsjahr 1449 kann nicht als normal angesehen werden!) hat Kaspar Ott später für das Jahr 1431 auf 23000 berechnet, vgl. Bevölkerungsstatistik in der Stadt und Landschaft Nürnberg in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts (1907).

⁵ Wilhelm Reisner, Die Einwohnerzahl deutscher Städte in früheren Jahrhunderten, mit besonderer Berücksichtigung Lübecks (1903); Julius Hartwig, Der Lübecker Schoß bis zur Reformationszeit (1903); Karl Koppmann, Über die Pest des Jahres 1565 und die Bevölkerungsstatistik Rostocks im 14., 15. und 16. Jahrhundert, HGbl. Jg. 1901, S. 43 ff.

wird man gut tun, mit Rücksicht auf die Tatsache, daß zum Hausstand auch die Kommis, Gesellen und Lehrlinge gehörten, den Höchstsatz von 5 Personen zugrunde zu legen und darüber hinaus angesichts der gewiß vorhandenen Unvollständigkeit der Erfassung, die errechneten Zahlen um weitere 10—20% nach oben abzurunden.

Aus den Feststellungen für Nürnberg, Basel, Frankfurt, Köln, Lübeck, Rostock, Dresden und andere Städte ergab sich mit Notwendigkeit ein allgemeiner Abrutsch der Zahlen auch für solche Orte, bei denen die Quellenlage einen exakten Nachweis nicht zuläßt. Und wenn man an einigen Stellen, so in Magdeburg und Bremen, noch bis in jüngere Zeiten an etwas überhöhten Zahlen festgehalten hat, so werden auch sie über kurz oder lang von selber fallen; langatmige Auseinandersetzungen lohnen sich da nicht mehr. Das vortreffliche Deutsche Städtebuch und sein uner müdlicher Betreuer Erich Keyser, denen von Herzen weiterer erfolgreicher Fortgang zu wünschen ist, haben in dieser Hinsicht schon sehr wirksam vorgearbeitet!

Wir wissen jetzt, daß die kleine Zahl der deutschen „Großstädte“ des späteren Mittelalters um 1500 rund 20—30000 Einwohner besessen hat, nur Köln (sowie wahrscheinlich Wien und Prag) wesentlich mehr, bis zu 40000. Wir wissen, daß die stattlichere Reihe der deutschen *Mittelstädte* mit rund 8—16000 Einwohnern anzusetzen ist, und daß die unzählbare Menge der *Kleinstädte* bis weit unter 1000 Köpfe heruntergegangen ist⁷. Je mehr sich diese Erkenntnisse durchsetzen, um so erstaunlicher erscheint auf der anderen Seite die ungeheure wirtschaftliche, politische und kulturelle Stoßkraft, die diesen städtischen Gemeinwesen innewohnte.

Wir wissen weiter, und das war eine bemerkenswerte Entdeckung, daß die Entwicklung der Bevölkerungszahlen keineswegs konstant im Sinne einer ständigen Aufwärtsbewegung gewesen ist — davon wird noch eingehend die Rede sein — der alte Fortschrittsglaube erweist sich auch in diesem Punkt als ein schwerer Irrtum. Und wir wissen schließlich, daß weder die innere Gliederung noch die Bevölkerungsbewegung damals die gleiche war wie gegenwärtig — auch darüber werden wir noch ausführlich zu sprechen haben. — —

Vorher aber ist noch auf eine Frage einzugehen, die mit der bisher behandelten in Zusammenhang steht, nämlich auf die *Gewichtigkeit* der Städte im Verhältnis untereinander. Wir messen heute die Wichtigkeit unserer Städte zumeist eben an den absoluten Bevölkerungszahlen und stellen etwa fest, daß in den letzten hundert Jahren München, Leipzig, Dresden, Breslau und Köln um den dritten bis siebenten Platz unter den deutschen Großstädten gerungen haben. Das ist sehr äußerlich gesehen. Die Wichtigkeit einer Stadt bemißt sich nicht nur nach der absoluten Volkszahl; es spielen verschiedene Imponderabilien, wie die

⁷ Abweichend zählt Heinr. Bechtel in seiner Wirtschaftsgeschichte Deutschlands (1941) S. 162 schon Städte mit mehr als 10000 Einwohnern zu den Großstädten, solche von 2000—10000 zu den Mittelstädten. Das scheint mir zu niedrig gegriffen, wie Bechtel überhaupt die Neigung zeigt, die Einwohnerzahlen der mittelalterlichen Städte allzu stark herabzudrücken.

Volksart der Bewohner oder die historische Aufgabe der Stadt, sehr wesentlich mit. Um zwei extreme Fälle zu nennen, so hat die Gewichtigkeit des antiken Sparta und des mittelalterlichen Rom mit der Einwohnerzahl dieser Städte nur sehr wenig zu tun.

Wir haben nun für das spätmittelalterliche Deutschland eine Möglichkeit, uns die Gewichtigkeit der einzelnen Stände des Reichs, und so auch der Reichsstädte zu veranschaulichen, in den großen *Reichsmatrikeln* des 15. und 16. Jahrhunderts, vornehmlich in der sorgfältigen Reichsmatrikel des Wormser Reichstags von 1521⁸. Diese Listen enthalten in genau überlegter Abstufung die militärischen und finanziellen Leistungen der Reichsstände, geben also eine Abschätzung sowohl der Volkszahl und Wehrkraft wie der Finanzkraft. Festgestellt wurden sie im wesentlichen auf Grund von Einzelverhandlungen des Reichshaupts mit jedem der betroffenen Stände. Daß dabei, je nach der Geschicklichkeit der Unterhändler, Überschätzungen sowohl wie Unterschätzungen vorkommen konnten, liegt auf der Hand; doch hält sich diese Fehlerquelle immerhin in erträglichen Grenzen. Empfindlicher ist es für unseren Sonderzweck, daß verschiedene bedeutende Hansestädte in den Listen fehlen, weil sie nicht als Reichsstädte anerkannt waren, so Braunschweig, Magdeburg und Bremen; von anderen wichtigen Städten fehlen noch Wien und Leipzig. Weit aus an der Spitze aller Städte steht Köln. Ihm folgen Nürnberg, dann als ungefähr gleichwertig Straßburg, Metz, Ulm und Lübeck (in dieser Reihenfolge); weiter mit Abstand Augsburg und Frankfurt. In dieser führenden Gruppe von acht Städten, den eigentlichen Großstädten unter den Reichsstädten des endenden Mittelalters, befinden sich zwei hansische, Köln absolut an vorderster Stelle, wie zu erwarten, Lübeck inmitten der ersten süddeutschen Großhandelsplätze. Am Anfang der stark abgesetzten zweiten Gruppe, der größeren Mittelstädte, finden wir zunächst Danzig und Basel, darauf Hamburg, weiterhin dann Speyer und Worms, Nördlingen und Schwäbisch Hall, Überlingen, Eblingen und Memmingen von den oberdeutschen mit hoher finanzieller und niedriger militärischer Einstufung, von den niederdeutschen Aachen, Dortmund, Soest mit überraschend hoher militärischer und geringer geldlicher Leistung. Überhaupt gewinnt man den Eindruck, daß den Hansen mehr Manneskraft als Geldkraft zugetraut wird. Gewiß darf man auf solche Feststellungen nicht allzuviel geben; doch bieten sie einen Begriff, wo ungefähr in dem großen Reigen der deutschen Städte die Hansestädte rangieren.

Interessanter noch für unsere Zwecke und fraglos wirklichkeitsnäher ist die Abstufung im inneren Kreise der Hansestädte selber. Hier stehen als wichtigste Quelle die sog. *Tohopesaten* zur Verfügung, jene bündnismäßigen Verträge zwischen den einzelnen Städten und Städtegruppen, in denen die anteilmäßigen Leistungen der Genossen für bestimmte politische Ziele festgelegt wurden⁹. Die Beiträge der jeweiligen Partner

⁸ Deutsche Reichstagsakten, Jüngere Reihe Bd. 2, Nr. 56.

⁹ Über die *Tohopesaten* vgl. den grundlegenden Aufsatz von Wilhelm Bode, *Hansische Bundesbestrebungen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts* in HGBll. 1919, S. 173—246, 1920/21, S. 174—193 und 1926, S. 28—71.

wurden auf den Städtetagen in aller Öffentlichkeit zwischen den Ratsabgeordneten sorgfältig ausgehandelt; sie werden im großen und ganzen den tatsächlichen Verhältnissen entsprochen haben, wenngleich Städte, die, wie etwa Köln und Magdeburg, auch in außerhansische Beziehungen stärker eingespannt waren, nicht nach ihrer gesamten, sondern nur nach ihrer hansischen Bedeutung eingestuft worden sind. Die Listen erstrecken sich im wesentlichen auf das wendische, das sächsische und das westfälisch-niederrheinische Quartier, während die preußischen und die livländischen Städte fehlen oder nur als Gruppe summarisch eingeschätzt werden. Die Verzeichnisse lassen sich leicht miteinander vergleichen, weil sie zumeist ihre Abstufung der Leistungen übereinstimmend mit dem Höchstsatz von 30 „Wapenern“ zu je 3 Pferden oder dem entsprechenden geldlichen Äquivalent beginnen. Wenn man auch die übrigen Listen auf die gleiche Höchstzahl zurückführt und aus mehreren den Durchschnitt nimmt, so ergeben sich klare und eindrucksvolle Wertungen der einzelnen Städte und damit Rangfolgen. Die Überlieferung beginnt zeitlich mit Listen der wendischen Städte für die Feldzüge von 1362 und 1368 gegen Waldemar Atterdag¹⁰; es folgen solche über den Einsatz wider die Vitalienbrüder von 1399 und den folgenden Jahren¹¹. Dazu treten als viel umfassender vor allem die großen Tohopesaten der Jahre 1407, 1418, 1426 und 1430, 1441, 1447 und 1470, die über den engeren Kreis der wendischen Städte weit hinausgreifen¹². Es ergibt sich die folgende Übersicht, bei der, wenn für eine Stadt in dem angegebenen Stichjahr die Zahlen fehlen, diejenigen der zeitlich nächstliegenden Tohopesate in Klammern eingesetzt sind.

Tabelle 1.

	1362/68	1399ff.	1426	1470
Lübeck	30	30	30	30
Stralsund	20	20	20	15
Rostock	15	20	10	12
Hamburg	10	20	25	23
Lüneburg	—	17	20	18
Wismar	10	15	15	8
Stettin	8	10	9	(12)
Greifswald	7,5	10	(9)	(8)
Kolberg	4	—	(6)	(6)
Stargard	2	—	(8)	(9)
Anklam	2	—	(5)	—

Die Tabelle zeigt im Laufe eines Jahrhunderts ein Absinken der mecklenburgischen Städte, in geringerem Umfange auch Stralsunds, während Stettin und die kleinen pommerschen Orte an Gewicht gewonnen haben. Einen erheblichen Anstieg verzeichnet Hamburg. Sehr instruktiv wären, wenn es sie gäbe, sicher die entsprechenden Zahlen für Danzig; sie würden einen noch steileren Aufstieg nachweisen, etwa

¹⁰ Vgl. HR. 1, Bd. 1, Nr. 310 u. S. 263; a. O. Nr. 421, S. 382.

¹¹ Vgl. HR. 1, Bd. 8, Nr. 1104, S. 714; HUB. Bd. 5, Nr. 535; HR. 1, Bd. 6, Nr. 388.

¹² Vgl. HR. 1, Bd. 5, Nr. 392, S. 293; HUB. Bd. 6, Nr. 170; HR. 1, Bd. 8, Nr. 38 u. 156; ebda. Nr. 712; LUB. Bd. 8, Nr. 14; ebda. Nr. 437; HUB. Bd. 9, Nr. 757.

von 10 auf rund 25 Punkte¹³. Eine zweite Tabelle umfaßt die Gesamtzahl der wendischen, sächsischen und rheinisch-westfälischen Städte mit Ausnahme der kleinsten und gibt die Einstufung sowohl der Jahre 1407—1430 wie der Jahre 1441—1470 im Durchschnitt.

Tabelle 2.

	1407/1430	1441/1470
1. Lübeck	29	30
2. Köln	25	30
3. Hamburg	23	23
4. Braunschweig	23	18
5. Magdeburg	22	18
6. Stralsund	21	15
7. Bremen	20	18
8. Halle	19	18
9. Lüneburg	16	18
10. Krakau	15	—
11. Wismar	14	11
12. Rostock	13	9
13. Breslau	12	—
14. Osnabrück	12	12
15. Münster	11	12
16. Hildesheim	11	12
17. Göttingen	10	12
18. Dortmund	9	12
19. Soest	9	12
20. Halberstadt	9	9
21. Stettin	9	12
22. Frankfurt a. O.	9	11
23. Stendal	9	10
24. Greifswald	9	8
25. Minden	9	—
26. Wesel	—	9
27. Stargard	7	9
28. Eimbeck	7	9
29. Stade	7	6
30. Berlin	6	9
31. Hannover	6	8
32. Goslar	6	7
33. Kolberg	6	6
34. Salzwedel	5	7

Man wird aus dieser Liste Köln und Lübeck als Großstädte, Nr. 3—8 als große Mittelstädte, Nr. 9 bis etwa 26 als Mittelstädte, Nr. 27 und folgende als kleine Mittelstädte bezeichnen können. Bemerkenswert ist die hohe und gleichmäßige Einschätzung der Gruppe Hamburg-Braunschweig-Magdeburg-Halle, denen gegenüber vor allem die westfälischen, aber auch die meisten wendischen Städte überraschend zurückbleiben. Auch daß Goslar weit hinter Stendal und Eimbeck nach Stade und Hannover rangiert, war kaum zu erwarten. Wenn man die Reihenfolge der Reichsstädte, wie sie oben festgestellt wurde, in diese Hansematrikel einschieben wollte, so würden Nürnberg, Straßburg,

¹³ Über Danzigs Aufstieg vgl. die anschauliche Erzählung bei Albert Krantz, *Wandalia*, X, 26.

Ulm mit Lübeck hinter Köln einzusetzen sein; sodann vor Hamburg noch Augsburg und Frankfurt a. M., Danzig und Basel; ferner Worms und Speyer bei Bremen; die größeren schwäbischen Reichsstädte etwa bei Rostock, Breslau und Osnabrück und vor Dortmund und Soest. Im übrigen sind weder die Volkszahlen noch das Gewicht der einzelnen Städte als etwas Konstantes anzusehen, es ist alles in ständigem Fluß. Jede statische Betrachtung würde den Verhältnissen widersprechen, die vielmehr durch ein stetiges Auf und Ab und ein ebenso stetiges Hinzu und Fort beherrscht werden¹⁴. Wir wenden uns deshalb nunmehr der *Bevölkerungsbewegung* zu.

2. Geburtenhöhe und Sterblichkeit¹⁵.

Es ist bekannt, daß die eheliche Fruchtbarkeit im Mittelalter und bis ins 19. Jahrhundert hinein für unsere Begriffe geradezu ungeheuerlich gewesen ist. Und wenn auch jener hamburgische Bürgermeister des ausgehenden 15. Jahrhunderts, der es in drei Ehen auf 36 Kinder gebracht hat, selbst damals eine Ausnahme bildete, so sind doch Kinderzahlen von 10—16 durchaus normal, wie jeder gewissenhafte Genealoge an Hand vollständig überlieferter Nachfahrenlisten immer wieder bestätigt finden wird.

Dieser unwahrscheinlich hohen „Geburtlichkeit“, wie das die Statistiker so schön nennen, steht aber eine ebenso ungeheuerliche Sterblichkeit gegenüber. Von ihr machen wir uns schwer eine zutreffende Vorstellung. Sie beruht auf der in den damaligen Städten überall herrschenden Unsauberkeit, auf einem Schmutz, wie er heutzutage nur noch im Orient vorkommt, und der für uns geruchsempfindlichen Neuzeitler gar nicht mehr zu ertragen wäre: keine geregelte Wasserversorgung, keine Abfuhr, Tierkadaver in den Rinnsteinen, Schweinekoven vor den Häusern, an den Wasserläufen unmittelbar neben einander Schöpfstelle für das Wasser und Abtritt¹⁶. Wir lächeln heute über die unzureichende Hygiene auf dem Lande; damals war es umgekehrt. Auf dem Lande mit seinen breiteren und luftigeren Raumverhältnissen herrschte in älterer Zeit vergleichsweise eine größere Möglichkeit zur Sauberkeit und dementsprechend eine viel geringere Sterblichkeit. *Die Stadt frißt die Menschen, das Land bewahrt sie*. Wir werden die Folgen dieser Tatsache noch zu betrachten haben. Entsetzlich war vor allem die Sterblichkeit der Frauen im Wochenbett und der Säuglinge in den ersten Lebenswochen; denn sowohl die Hebammenkunst wie die Säuglingspflege befand sich auf

¹⁴ Vgl. auch Bechtel a. O. S. 161.

¹⁵ Die folgenden Ausführungen decken sich weitgehend mit den mir erst nachträglich bekanntgewordenen Feststellungen Friedrich Lütges in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik Bd. 162, Heft 3 (1950), S. 161 ff.; vgl. auch Erich Keyser a. O. S. 72 ff. Daneben ist mein bereits 1936 in dem Sonderheft „150 Jahre Hamburg“ des Hamburger Adreßbuchs von 1937 erschienener Aufsatz über Hamburgs Bevölkerung zu nennen (S. 43—59, hier insbes. S. 51 f.), der jetzt (1951) mit vielfachen Ergänzungen in meinen „Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte“ S. 167—200 wieder abgedruckt worden ist.

¹⁶ Vgl. auch Lütge a. O. S. 174.

sehr niedriger Stufe. Viele Männer haben 2 oder 3 Frauen überlebt und zumeist mehr Kleinkinder verloren als großgezogen. Die Jünglinge heirateten früh und kamen bald zu Ehren — die Mehrzahl der Ratsherren dürfte bei ihrer Wahl keine 30 Jahre alt gewesen sein¹⁷ — wurden aber auch früh verbraucht, so daß nur sehr wenige das 70. Lebensjahr erreichten; ein 60iger, ja ein 50iger galt schon als Greis¹⁸. Die durchschnittliche Lebenserwartung war um mehrere Dezennien geringer als heute. Keine Stadt hätte aus sich selber ihre Einwohnerzahl halten können. Erschütternd ist das Aussterben blühender Sippen in kürzester Zeit. Die Nachkommenschaft jenes Hamburger Bürgermeisters mit den 36 Kindern ist mit der Enkelgeneration im Mannesstamm erloschen. Der Bürgermeister Langenbeck besaß 7 Söhne und 16 Enkel seines Namens, jedoch gleichfalls keine Urenkel des reinen Mannesstamms. Genauer erfassen lassen sich diese Verhältnisse erst mit dem Einsetzen der Kirchenbücher, also seit dem 17. Jahrhundert. Von 1766—1772 sind unter den in Hamburg wohnenden Lutheranern 3000 Personen, also jährlich 500 mehr gestorben als geboren. In den beiden folgenden Jahrzehnten beträgt der Sterbeüberschuß ungefähr $\frac{1}{2}\%$ in jedem Jahre¹⁹. Was hier festgestellt ist, gilt aber genau ebenso für jede andere Stadt, und genau so für das Mittelalter wie für das 18. Jahrhundert. Erst im 19. Jahrhundert beginnen die Geburtenüberschüsse die Regel, die Sterbeüberschüsse die Ausnahme zu werden — eine Folge der nunmehr systematisch einsetzenden Volksgesundheitspflege. Bis dahin aber gilt ausnahmslos des Satz: *Jede Stadt wäre zu langsamem Tode verurteilt, wenn sie nicht dauernden Kräftezustrom von außen erhielt.*

Und dabei ist das bisher Gesagte erst die halbe Wahrheit. Denn es gilt allein für Normaljahre. Wie wurden die Verhältnisse erst in den Jahren der großen *Volkseuchen*? Von deren verheerender Gewalt in früheren Tagen können wir uns überhaupt keine Vorstellung mehr machen; die Verluste in den neuzeitlichen Cholera-, Grippe- und Typhus-epidemien, ja die Verluste der beiden Weltkriege waren dem gegenüber Mückenstiche. Das Hochmittelalter, die Blütezeit des römisch-deutschen Kaisertums, war, soviel wir wissen, von schweren Seuchen verschont geblieben. Auch der Aufbau des deutschen Städtewesens im 12. und 13. Jahrhundert hatte sich noch ungestört von derartigen Katastrophen vollziehen können. Die Vorboten herannahenden Unheils fallen in die Jahre kurz vor 1320. Der erste und zugleich furchtbarste Schlag aller Zeiten erreicht den Norden Europas im Jahre 1350 mit dem *Schwarzen Tod*. Der Lüneburger Stadtschreiber notiert sich in einem Stadtbuche: „*Quinquagesimus annus mortalitatis, pestilencie et magne inhumanitatis*“ (1350 das Jahr des Sterbens, der Pest und der großen Unmenschlichkeit“)²⁰. Hören wir, was für eine Fülle des Grauens hinter diesen knappen Worten

¹⁷ Wenig beachtet ist, daß auch unter den deutschen Königen die Mehrzahl bei Regierungsantritt nicht über 20—30 Jahre alt war.

¹⁸ Vgl. Adolf Hofmeister, *Puer, iuuenis, senex* in: Papsttum und Kaisertum (Kehrfestschrift), 1926.

¹⁹ Vgl. Heinrich Reincke, *Forschungen* . . S. 185.

²⁰ Deutsche Städtchroniken Bd. 36, 1931, S. XI.

steht ²¹. Auch hier, wie bei den allgemeinen Bevölkerungsangaben, ist mit den überlieferten absoluten Zahlen nicht eben viel anzufangen. Wir müssen versuchen, uns auf anderen Wegen eine Vorstellung zu verschaffen. Zuverlässig überliefert sind uns für manche Orte die Sterbezahlen bestimmter begrenzter Gruppen aus der Bevölkerung, insbesondere der Mitglieder des Ratskollegiums. Wenn man die Gesamtzahlen der betreffenden Gruppe und die Zahl ihrer Todesopfer im Jahre 1350 kennt, und wenn man dann voraussetzt, daß die Verhältnisse im Rat oder in der sonst in Betracht kommenden Gemeinschaft als typisch angesehen werden können, so läßt sich die prozentuale Sterblichkeitsziffer mit annähernder Sicherheit bestimmen. Im Folgenden einige Beispiele:

In *Hamburg*²² läßt sich auf Grund der unerschöpflichen Kämmererechnungen für verschiedene Gruppen der Bevölkerung die Sterblichkeit des Jahres 1350 mit Genauigkeit feststellen²³. Es starben von 34 Bäckermeistern 12 oder 35%, von 40 Knochenhauern 18 oder 45%, von 37 Stadtbediensteten 21 oder 57%, von 13 im Laufe des Jahres neu eingestellten Bediensteten nochmals 6 oder 45%, von 21 Herren des Ratskollegiums nicht weniger als 16 oder 76%. Es blieb also von je 4 Ratsherren nur einer am Leben. Zählen wir alle diese Personen zusammen, so ergeben sich 145 Männer, deren Schicksal wir kennen, und von diesen haben nur 72, also weniger als die Hälfte, das Jahr 1350/51 überlebt. Der Ertrag des Erbschaftzehnten belief sich in dem einen Jahre 1350 auf ungefähr das Zwölfwache des Normalen, 1351 und 1353 auf je das Achtfache des Normalbetrages. Es ist daher gewiß nicht zu kühn, wenn wir die Sterbeziffer des Jahres 1350 in dieser Stadt auf 50—66%, also die Hälfte bis zu zwei Dritteln der Bevölkerung ansetzen. Die Volkszahl mag von rund 10000 auf 4000 gesunken sein.

Einmalig in ihrer Art ist die Überlieferung in *Bremen*. Hier hat der Senat während der Seuche Namenslisten aller Gestorbenen, nach Kirchspielen geordnet, anlegen lassen²⁴. Es fehlen nur die nicht identifizierten Leichen derer, die auf den Straßen und in den Winkeln verendet sind²⁵. Die Gesamtzahl der namentlich Aufgeführten betrug 6966, zusammen mit den nicht Identifizierten also etwa 7500—8000. Die weitere chronikalische Angabe, daß in der „geschwindesten Zeit“, das heißt auf dem Kulminationspunkte der Seuche, die tägliche Sterbezahl wohl 200 betragen habe²⁶, stimmt damit gut überein, wenn man, wie in Lübeck und Ham-

²¹ Mit Recht nennt Lütge a. O. S. 165f. den Schwarzen Tod eines der einschneidendsten Ereignisse der gesamten europäischen Geschichte (nicht etwa nur der Wirtschaftsgeschichte) und kennzeichnet ihn als einen Zusammenbruch in der bevölkerungsmäßigen Entwicklung Europas und speziell Deutschlands.

²² Einige Angaben über den Schwarzen Tod in Hamburg brachten Karl Koppmann in ZHG. Bd. 6 (1875), S. 253 und Theodor Schrader in MVHG. Bd. 9 (1905), S. 76ff.

²³ Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, herausgegeben von Karl Koppmann (1869), Bd. 1, S. 2ff.

²⁴ Den Ratsbeschluß vgl. im BrUB. Bd. 3, Nr. 1: *senatus decrevit conscribere numerum mortuorum.*

²⁵ a. O.: *excepta plebe innumera in plateis, extra murum et in cymiteriis expirante.*

²⁶ Vgl. Rynesberchs und Schenes Bremische Chronik, bei Lappenberg, Geschichtsquellen des Erzstiftes und der Stadt Bremen (1841), S. 95.

burg, eine ungefähr dreimonatliche Dauer der Epidemie von ihrem ersten Auftreten bis zu ihrem Ausklingen voraussetzt. Aus diesen zuverlässigen absoluten Zahlen rühren übrigens die bisherigen viel zu hohen Schätzungen der Gesamteinwohnerschaft von Bremen her, indem man annahm, daß die Sterblichkeit keinenfalls mehr als 25% betragen haben könne. Tatsächlich war sie viel höher. Von 50 Ratsherren haben nur 10—15 den Schwarzen Tod überlebt²⁷. Wir müssen auch in Bremen mit einer Sterblichkeit von weit mehr als 50%, ja vielleicht mit 70—80% rechnen. Die Einwohnerzahl Bremens im Jahre 1350 vor Ausbruch der Pest wäre auf etwa 10—12000 Personen zu schätzen, hinterher, wie in Hamburg, auf zunächst etwa 4000.

Für *Lübeck* hat Elisabeth Peters in einer von Fritz Rörig angeregten Dissertation sorgfältig alle Nachrichten zusammengetragen²⁸. Die absoluten Zahlen, so die von Hermann Korner gemeldeten 90000 Todesopfer, sind, wie meistens, ganz unglaubwürdig. Die Angabe der Ratslinie, daß allein am Tage Petri und Pauli (29. Juni) 500 Personen der Seuche erlegen seien, mag stimmen. Einen Anhaltspunkt geben wieder die Todesfälle im Ratskollegium: es starben von 30 Ratsherren 11, dazu 2 von den 5 Ratssekretären²⁹. Das gäbe rund 35%. Schon im Jahre 1367 verlor die Stadt bei der Rückkehr der Pest erneut 11 Ratsherren³⁰. Lübeck wurde also 1350 nicht ganz so schwer betroffen wie die Schwesterstädte, dafür 1367 wesentlich stärker als diese.

In *Lüneburg* hatte der Rat von 1349—1351 über 36% Verluste, in *Wismar* 42%, in *Reval* 27% nach Ausweis der Verzeichnisse³¹. Ähnliches wird sich noch für zahlreiche andere Städte an Hand entsprechenden Materials feststellen lassen

Wenngleich die Angabe der Lübecker Detmar-Chronik, daß an manchen Orten kaum der zehnte Mensch am Leben geblieben sei, übertrieben gewesen sein mag³², so ist doch fraglos in den Städten überall

²⁷ Vgl. die von Erich Lübeck zusammengestellte Ratslinie in der Z. d. Zentralstelle f. niedersächsische Familienkunde, Jg. 1935, S. 17ff.

²⁸ E. Peters, Das große Sterben des Jahres 1350 in Lübeck und seine Auswirkungen auf die wirtschaftliche und soziale Struktur der Stadt, in: ZLG. Bd. 30 (1938), S. 15ff.

²⁹ Wegen der Ratsherren vgl. Ferdinand Fehling, Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart, 1925; wegen der Sekretäre Friedr. Bruns, Die Lübecker Syndiker und Ratssekretäre bis zur Verfassungsänderung von 1851, ZLG. Bd. 29 (1937), S. 91ff.

³⁰ Vgl. auch die Detmarchronik zu diesem Jahre (Deutsche Städtechroniken Bd. 19, S. 538): *In deme sulven iare (1367) was grot pestilencia to Lubeke, unde dar storven merkliker lude van den rikesten vul na so vele als in deme ersten dode.*

³¹ Als Grundlagen für die Berechnung dienten: Wilhelm Reinecke, Lüneburgs ältestes Stadtbuch und Verfestungsregister (1903), insbes. die auf S. LXVIIIff. zusammengestellte Ratslinie bis 1400; Friedr. Crull, Die Ratslinie der Stadt Wismar 1875; für Reval die Angaben im Liber de diversis articulis, herausgegeben von Paul Johansen, 1935.

³² Vgl. Städtechroniken Bd. 19, S. 521: *In deme sulven iare des somers van pinxten bet to S. Michaelis dage do was so grot stervent der lude in allen Dudeschen landen, dat des gelikes ne was ervaren, unde het noch de Grote doi, hirumme dat he mene was over vele lant, ok dat he kreftich was over vele lude, also dat an vele steden de teynde mynsche kume blef levendich.*

mindestens ein Viertel, vielfach weit über die Hälfte bis zu zwei Dritteln der Bevölkerung in diesem einen Jahre des Grauens und der Unmenschlichkeit dem Tode verfallen. Was dahinter an Ängsten, an Elend, an Entsetzen, an Verzweiflung und anderen seelischen Schäden gestanden hat, das läßt sich schwer ausdenken³³. Detmar deutet das an mit den Worten: „*De lude gingen alse doden, unde er sturven vele van angeste unde vruchteden, wente se weren des unbewonet*“. Die Städte wurden leer, das Leben stand für Monate so gut wie still, die Ämter mußten zwei-, dreimal neu besetzt werden, weil die eben Erwählten wieder dahinstarben; elternlose Kinder, Alte und Gebrechliche schrien nach Versorgung; die Kirchhöfe reichten längst nicht mehr für die Masse der Leichen³⁴, man verscharrte die Körper auf Elenden-Friedhöfen vor der Stadt; in den Händen der Überlebenden sammelten sich ungeahnte Vermögensmassen. Ein völliger Neubeginn wurde erforderlich. Doch diese mehr wirtschaftlichen und sozialen Dinge, die jetzt in der Arbeit von Lütge eindringlichst dargelegt werden, sollen uns hier nicht näher beschäftigen.

Schon nach wenigen Jahren kehrte die Pest wieder: 1358, dann sehr schwer 1367, ferner 1375/76, 1387/88, 1396, 1405, 1420/21, 1433, 1450/51, 1464 wieder sehr schwer³⁵, und so weiter fast von Jahrzehnt zu Jahrzehnt bis zu der fürchterlichen Epidemie von 1565, dann etwas seltener bis ins 18. Jahrhundert hinein. Die Menschenverluste erreichten mehrfach wieder 25—33%, einzeln noch mehr.

3. Zuwanderung und Abwanderung³⁶.

Wenn nach derartigen gewaltigen Schlägen des Schicksals die Städte wie verödet dalagen, dann strömte in ungehemmten Mengen die Einwanderung vom Lande ein. Hier waren und sind die unerschöpflichen Reserven der Volkskraft. Auf dem flachen Lande konnte sich wegen der beschränkten Verkehrsmöglichkeiten der Zeit eine Seuche nie derart ausbreiten wie in den Dünsten der Stadt; auch hier zeigen sich die gesunderen und günstigeren Verhältnisse. Manche Gegenden blieben auch wegen ihrer Abgelegenheit völlig verschont. Die Neubürgerverzeichnisse aller Städte weisen das gleiche Bild auf: überall zeigt sich ein plötzliches Emporschnellen der Zahlen nach den großen Volksseuchen, ja man kann geradezu an der Bewegung dieser Zahlen die schwersten Seuchenjahre für die einzelne Stadt ablesen. Einen Beleg hierfür bietet Tabelle 3 für die Jahre nach dem Schwarzen Tode am Beispiel von Lübeck, Hamburg und Lüneburg. Es zeigt sich in Lübeck und in Hamburg eine Verdoppelung, in Lüneburg eine Verdreifachung der bisherigen Zahlen allein im Jahre 1351, und in der Folge weiter eine erhebliche Erhöhung. Besonders einleuchtend ist es, wie in Lübeck der

³³ Vgl. wieder Lütge a. O. S. 187: Umbruch in der gesamten psychologischen Situation.

³⁴ Vgl. z. B. Hasse-Pauls Bd. 4, Nr. 427 über Kiel, *quod decedentium hominum corpora in cymiteriis in hoc mortalitatis sive pestilencie tempore commode sepeliri non valeant*.

³⁵ Wertvolle Zusammenstellungen zur Geschichte der Seuchen des 14. und 15. Jahrhunderts brachte Karl Koppmann in MVHG. Bd. I 1 (1878), S. 127 ff.

³⁶ Vgl. Heinrich Reincke, Forschungen . . S. 188 ff., auch Erich Keyser a. O. S. 75 ff.

Ansturm der Neubürger sofort nach dem Erlöschen der Pest um Michaelis 1350 einsetzt, bezeichnend auch, daß man in diesem Jahr weitgehend auf die Beibringung eines Bürgen verzichtet³⁷.

Tabelle 3.

Zahl der Neubürger	Lübeck	Hamburg	Lüneburg
Jahresdurchschnitt 1317/49	175	59	29
1350 bis zum Ende der Pest	75)	44	36
1350 seit der Pest (5 Monate)	196)		
1351	422	108	95
1352	255	114	86
1353	210	88	82
1354	236	78	52
1355	205	77	73
Jahresdurchschnitt 1350/55	266	85	71
Gesamtzahl 1350/55	1599	509	424

Man vergegenwärtige sich nur, was es bedeutet: 1599 Neubürger in Lübeck, 509 in Hamburg, 424 in Lüneburg nebst ihrem Anhang in den 6 Jahren nach dem Schwarzen Tode bei einer Ausgangszahl, die man auf etwa 12000 bezw. 4000 und 3000 schätzen mag!

Wir können demnach folgende Behauptungen aufstellen:

1. Die Zunahme der Bevölkerung der deutschen Städte im allgemeinen und damit auch der Hansestädte beruht zu allen Zeiten ganz überwiegend auf der Einwanderung;

2. Nach den großen Volksseuchen findet jedes Mal ein fast vollständiger Neuaufbau der Bevölkerung durch überwältigendes Zuströmen von Zuwanderern statt.

3. Nicht der Altbürger, sondern der Neubürger bestimmt in den Städten das Bevölkerungsbild. Und das gilt nicht nur zahlenmäßig. Von den vier großen Lübecker Bürgermeistern, die nach dem Stralsunder Frieden von 1370 die hansische Politik in neue Bahnen leiteten, war kein einziger ein geborener Lübecker; denn

Johann Perzeval stammte aus Braunschweig,
Jakob Pleskow aus Wisby,
Simon Swerting desgleichen,
Hartmann Pepersack aus Hildesheim.

Hundert Jahre später, nach der Pest von 1464, waren zwei der vier Lübeckischen Bürgermeister Auswärtige:

Hinrich Kastorp aus Dortmund,
Andreas Geverdes aus Magdeburg.

In Hamburg war 1490 keiner der Bürgermeister ein Stadtkind, vielmehr

Hans Hüge aus Krempe,
Dr. Hermann Langenbeck aus Buxtehude.

³⁷ Die Zahlen wurden entnommen: für Lübeck dem Aufsatz von Wilhelm Mantels über die beiden ältesten Lübeckischen Bürgermatrikeln, vgl. dessen Beiträge zur lübisch-hansischen Geschichte (1881), S. 55 ff., insbes. S. 61 ff.; für Hamburg dem schon genannten Aufsatz von Laurent in ZHG. Bd. 1 (1840), S. 153; für Lüneburg der Einleitung von Wilhelm Reinecke zu seiner Ausgabe des ältesten Stadtbuchs S. XXXVII.

Klaus de Sworen aus Stade,
Henning Büring aus Hildesheim.

Dies nur als Beispiele, die sich leicht vermehren ließen.

Die Einwanderung ist demnach eines der wichtigsten und interessantesten Bevölkerungsprobleme der Hansestädte.

Zahlenmäßig läßt sie sich in den meisten Städten erfassen an Hand der *Bürgerbücher*; und es ist nunmehr an der Zeit, das Wesen und den Aussagewert dieser Bücher näher unter die Lupe zu nehmen. Die ältere Auffassung, daß in den Bürgerbüchern die Gesamtheit aller Stadtbürger verzeichnet stehe, eine Auffassung, welche noch Lappenberg, Laurent und Mantels geteilt und als Prämisse für ihre Berechnung der absoluten Einwohnerzahlen benutzt haben³⁸, diese Auffassung hat sich als irrig erwiesen. Bürgersöhne, die „*ex civilitate paterna*“ das Bürgerrecht *ererb*t haben, die also der Stadt schon von Geburt her „verwandt“ sind, gehören nicht in diese Bücher, die ja an sich Rechnungs- und Quittungsbücher über gezahlte *Eintrittsgebühren* darstellen. Insbesondere wird man in ihnen vergebens die Vertreter der alteingesessenen Rats- und Kaufmannsgeschlechter suchen, also etwa in Lübeck die Attendorn, Warendorp, Constin, Luneborch, Wickede, in Lüneburg die v. d. Molen, v. d. Sulten, Garlop, Viscule, Schilsten, in Hamburg die v. d. Berge, v. d. Nesse, Miles, Horborch, Holdenstede, während die *homines novi* von Auswärts, also etwa ein Johann Roseke = Johann Perzeval in Lübeck, ein Johannes Stoterogge in Lüneburg und ein Dr. Hermann Langenbeck in Hamburg erscheinen. In Lüneburg gibt es hierfür sogar einen urkundlichen, wenn auch späten Beleg in der Gerichtsordnung von 1580³⁹. Von diesen Regeln gibt es nur eine Ausnahme, wenn nämlich ein Erbbürger oder Bürgersohn die Vaterstadt verläßt, anderswo das Bürgerrecht erwirbt und nachträglich wieder in die Vaterstadt zurückkehrt⁴⁰. Erst spät, in Lübeck anscheinend im 16. Jahrhundert, meist nicht vor dem 17. Jahrhundert, wird es Gesetz, daß auch der Bürgersohn das Bürgerrecht „gewinnen“ muß und dafür gleich dem Fremden ein Eintrittsgeld entrichtet, das aber weit geringer ist als jenes der Auswärtigen⁴¹. Dabei ergibt sich z. B. für Hamburg, daß im Anfang des 17. Jahrhunderts 59% der Bürger Fremde, und nur 41% Eingeborene sind, auch dieses ein Beleg für die überragende Bedeutung der Zuwanderung. Wir dürfen wohl für alle Hansestädte und für alle Zeiten feststellen, daß *die Eingeborenen in der Minderzahl* gewesen sind.

³⁸ Laurent a. O. S. 144, Mantels a. O. S. 71.

³⁹ Wilh. Reinecke a. O. S. XXXIV.

⁴⁰ Die Lüneburger Gerichtsordnung sagt: „*Es darf (= braucht) aber keines Bürgers Sohn die Bürgerschaft gewinnen noch den Bürgereid leisten, es wäre denn, daß er aus der Stadt zöge und ohne Vorwissen des Rates sich anderswo niederließe, auch daselbst eigen Feuer und Rauch hielte Jahr und Tag lang und verachossete uns all sein Gut nicht mehr, alsdann hätte er die Bürgerschaft verloren.*“

⁴¹ Vgl. für Lübeck die *späten* Varianten zu Artikel 232 des niederdeutschen Stadtrechts (Hach, Das alte lübische Recht S. 366), für Hamburg Art. 57 Abs. 5 des Rezesses von 1603.

An Hand der Bürgerbücher des Mittelalters können wir also zwar nicht die Bewegung der Gesamtbevölkerung, wohl aber die Entwicklung der Zuwanderung beobachten, ihr allgemeines Ansteigen bis in das erste Viertel des 15. Jahrhunderts, ihr langsames, an einigen Orten auch starkes Abfallen in der Folgezeit, ihr Emporschnellen auf ein Mehrfaches des Normalen in den Jahren nach den großen Seuchen, ihr Stocken in Kriegsnotén usw. Man vergleiche die folgenden Tabellen⁴²:

Tabelle 4. Zahl der Neubürger 1301—1350.

	Lübeck	Stralsund	Hamburg	Lüneburg	Soest	Dortmund
1301/05			239	157	154*	77*
1306/10			212	199	216	73
1311/15			142	136	175	116
1316/20	1166*	300*	196	116	157	68
1321/25	889	562	219	122	127	90
1326/30	930	493	397	163	165	97
1331/35	863	509	319	160	192	98
1336/40	932	724	264	138	140	98
1341/45	587	714	287	140	155	98
1346/50	939	717*	343	174	149	314

Tabelle 5. Zahl der Neubürger 1350—1499.

	Hamburg	Lüneburg
1350/59	752	630
1360/69	692	392
1370/79	778	271
1380/89	1179	317
1390/99	988	274
1400/09	1012	300
1410/19	1064	302
1420/29	928	328
1430/39	823	268
1440/49	769	183
1450/59	801	140
1460/69	754	162
1470/79	735	184
1480/89	758	180
1490/99	669	162

Diese Zahlen zeigen den *Kräftezuwachs*, den die Städte erfahren haben — während über die *Abwanderung* die Quellen schweigen, es sei denn, daß hier oder da sich Einnahmebücher der Abzugszehnten erhalten haben, die aber auch nur einen bescheidenen Teil der Fälle erfassen⁴³. — Es kann eine reizvolle Aufgabe sein, an Hand der Bürgerbücher für diese oder jene Stadt *genau* festzustellen, in welchem Umfang die An-

⁴² Das Zeichen * bedeutet, daß nicht aus allen Jahren Zahlen vorliegen, daß aber die Lücken durch Durchschnittszahlen der übrigen Jahre ergänzt worden sind.

⁴³ Auf das Problem der Abwanderung aus Lübeck hat Fritz Rörig wiederholt nachdrücklich hingewiesen, zuletzt HGBll. 1938, S. 225f.

kömmlinge in das Leben des Gemeinwesens eingegriffen haben, als Ratsherren, als führende Kaufleute, als Träger bürgerlicher Opposition usw.

Das Reservoir, aus dem dieser Zustrom stammt, ist im wesentlichen, wir sagten es schon, das flache Land. Nicht immer unmittelbar. Ja, man kann es wohl als den häufigsten Fall ansehen, daß der Zug zunächst vom Dorf in eine nahegelegene Kleinstadt und von dieser erst in die Großstadt geht, also etwa von Wickede in Westfalen über Werl nach Soest und von da nach Lübeck und Stralsund und weiter nach Danzig und Reval. Aber: das Land ist der Urquell!

An dieser Stelle sei etwas Allgemeineres eingefügt, was zwar nicht unmittelbar zum Thema, doch durchaus in den Zusammenhang gehört. Bis zur Zeit des Schwarzen Todes und der folgenden Pestepidemien hatte das deutsche Bauerntum die Kraft besessen, zu gleicher Zeit drei große Siedlungsaufgaben nebeneinander zu meistern: 1. den inneren Landesausbau durch Anstockung neuer Höfe in alten Dörfern sowie durch Rodungs-Neusiedlung; 2. die bäuerliche Ostkolonisation und 3. den Aufbau der Städte. Eine staunenswerte Leistung. Nach 1350 war das auf lange Zeit nicht mehr möglich. Der Zuzug in die Städte zur Auffüllung der gerissenen Lücken, lockend mehr noch als zuvor, absorbiert seitdem den sowieso schon schwächeren Überschuß der Bauernsöhne, die Ostkolonisation gerät ins Stocken, der Landesausbau hört für Jahrhunderte auf, ja es wird ein Teil bereits besiedelten Bodens wieder wüst: „Ausblutung des Landes“⁴⁴. *Die Städte des Spätmittelalters wachsen auf Kosten der ländlichen Siedlungsbewegung* — eine Erscheinung von säkularer Auswirkung! Der Schwarze Tod und die Neuauffüllung der Städte haben das deutsche Ostwerk vor seiner Vollendung zer schlagen!

Doch zurück zu den Bürgerbüchern. Wir fragen: *woher*, aus welchen Landschaften kam nun im Einzelfall *die Einwanderung*? Die Bürgerbücher geben darüber keine einwandfreie Auskunft⁴⁵. Selten nur steht bei dem Namen der Aufgenommenen eine Herkunftsbezeichnung, ein „*oriundus de . . .*“ oder eine andere eindeutige Fassung wie etwa *Tideke Johannissonne van Esebeke van Gottinge* oder *Bertoldus de Luneborch dictus Appelman* oder *Quidam Hadelerus*. Zahllos sind dagegen die Fälle, in denen dem einfachen Rufnamen ein Ortsname mit oder ohne „*de*“ folgt, also etwa: *Bertoldus de Rostock*, *Tidericus Halverstad* oder *Hinricus Swede* oder *Johannes Westfal*. Hier entsteht überall die Frage: *ist* der Mann ein Rostocker, Halberstädter, Schwede oder Westfälinger? oder heißt er nur so? Man wird in der Mehrzahl der Fälle anzunehmen haben, daß der Ortsname die *Herkunft der Familie* anzeigt. In den ältesten Zeiten kommt es ab und zu vor, daß der Ortsname im Namen eines Fernkaufmanns den Zielort seiner Handelsfahrten angibt, also

⁴⁴ Lütge a. O. S. 199; vgl. auch ebenda S. 175f., 210 u. ö. Vgl. auch Hermann Aubin, Das Gesamtbild der mittelalterlichen deutschen Ostsiedlung (1942) in „Deutsche Ostforschung“ Bd. 1, S. 351.

⁴⁵ Die Beispiele des Textes sind dem ältesten hamburgischen Bürgerbuche von 1278 entnommen, vgl. ZHG. Bd. 1, S. 141 ff.

Kuro den Kurlandfahrer, *Fransoyser* den Frankreichfahrer, *de Kywe* den Rußlandfahrer mit dem Endziel Kiew; ein *Bernhardus Vlamingus* erscheint auch unter dem Namen *Bernhardus Vlandervar*. Die Zahl dieser Fälle ist aber nicht eben erheblich. Also: der Ortsname in Familiennamen bezeichnet im Zweifelsfall tatsächlich die *Herkunft*, aber eben doch nur die *Herkunft der Familie*. Also etwa: der Rigaer Ratsherr Bruno Warendorp vom Jahre 1327 hat fraglos Westfalenblut; aber es ist sehr unwahrscheinlich, daß er unmittelbar aus Warendorf bei Münster in Westfalen gekommen ist, sondern vielmehr aus Lübeck, wo bekanntlich eine der Ratssippen Warendorp den Rufnamen Bruno bevorzugt⁴⁶. Ebenso kommt der Revaler Ratsherr Johann Selhorst (+1536) nicht von Selhorst bei Wiedenbrück, sondern von Hamm über Lübeck nach Reval⁴⁷. Analoge Fälle gibt es in großer Menge⁴⁸. Diese Tatsachen, an sich seit den Forschungen Rörigs und seiner Schule allgemein anerkannt, werden doch in der Praxis immer wieder außer acht gelassen, so daß ihre Wiederholung an dieser Stelle nicht überflüssig erscheint. Selbstverständlich gibt es auf der anderen Seite noch im 15. Jahrhundert daneben zahllose urkundlich belegte Fälle, daß ein Neubürger in der neuen Heimat den Namen seines persönlichen Geburtsortes annimmt; jeder hansische Archivar wird eine Fülle von Belegen hierfür zur Hand haben⁴⁹. Also: die Herkunftsnamen sind für die Frage der *persönlichen* Herkunft der Einwanderer immer eine recht prekäre Quelle. Vor allem darf man sie statistisch höchstens ganz im Groben auswerten, nicht aber nach Prozenten oder gar Bruchteilen von solchen, wie es so

⁴⁶ Vgl. Günther Krüger, Die Bevölkerungsverchiebung aus den altdeutschen Städten über Lübeck in die Städte des Ostseegebiets, in ZLG. Bd. 27 (1933), S. 124 auf Grund von Feststellungen Fritz Rörigs. Daß Krüger seine These von der Mittlerrolle Lübecks in der Wanderungsbewegung von Altdeutschland nach dem Osten etwas überspitzt hat, wird zuzugeben sein, doch schießen die Einwendungen von Theodor Penners in seinen verdienstvollen Untersuchungen über die Herkunft der Stadtbewohner im Deutschordensland Preußen bis in die Zeit um 1400 (1942), insbesondere auf S. 142ff. über das Ziel hinaus und sind von methodischen Bedenken nicht frei. Daß der Wanderungsweg Westfalen—Lübeck—Ostland selbst für den Anfang des 16. Jahrhunderts noch Geltung besaß, zeigen eklatant die Feststellungen von Gunnar Mickwitz, Aus Revaler Handlungsbüchern (1938), S. 11f. über die Herkunft der von ihm behandelten Kaufleute. Im übrigen sind die Differenzen zwischen Rörig—Krüger und Penners z. T. nur scheinbare; denn Rörig und Krüger behandeln allein die Seestädte, Penners mit besonderem Nachdruck gerade die Städte des preußischen Binnenlandes und die kleineren Landstädte.

⁴⁷ Vgl. Mickwitz a. O. S. 11.

⁴⁸ Nur eine Blütenlese: Die Lübecker Pleskows kommen von Wisby, nicht von Pskow, und sind im übrigen selbstverständlich keine Russen, sondern eingewanderte Deutsche. Die Hamburger Langenbecks wandern nicht von Langenbeck bei Harburg, sondern von Buxtehude nach Hamburg ein. Von 2 Sippen des Namens Bremer in Hamburg (Ende 14. Jhd.) stammte die eine unmittelbar aus Kiel, die andere aus Glinde bei Bergedorf, also keine aus Bremen.

⁴⁹ Gelegentlich wird übrigens auch der Ort des früheren Aufenthalts oder der Lehrzeit angenommen. Der bekannte Lübische Buchdrucker Steffen Arndes tritt in Perugia unter dem Namen Steffano da Magonza di Sassonia auf; er hatte in Mainz gelernt, war aber geborener Niedersachse (aus Hamburg). Wenn in den Hansestädten Maler sich v. Straßburg oder v. Köln benennen ließen, so wollten sie für Mitglieder der berühmten Malerschulen dieser Städte gelten.

oft noch geschieht⁵⁰. Für die älteste Zeit, vor dem Auftreten wirklicher fester Zunamen, also etwa bis in das beginnende 14. Jahrhundert mag man mit ihnen in diesem Sinn ohne Bedenken operieren, später nicht mehr. Viele recht interessante angebliche Feststellungen werden bei Beachtung dieser Gesichtspunkte hinfällig.

Immerhin ist auch das, was die Namen wirklich anzeigen, nämlich die *blutmäßige* Herkunft der *Familie*, für die Forschung wertvoll genug. Wir sehen, in welchem Umfange Rheinländer und Niederländer, Westfalen und Niedersachsen oder Ostfalen die Bevölkerung der Städte bestimmt haben, daß z. B. in Hamburg statt der Westfalen, wie in Lübeck und Stralsund, vielmehr die Niedersachsen die entscheidende Rolle spielen, oder daß Lüneburg keinen Zuzug aus den nächstgelegenen Dörfern wendischen Rechts empfängt, oder wie das Verhältnis friesischen und sächsischen Blutes in Bremen, ostfälischen und fränkischen in den Harzstädten sich gestaltet usw. Wir bekommen weiter einen höchst eindrucksvollen Begriff von der säkularen Ostbewegung der gesamten deutschen Bevölkerung während des ganzen Spätmittelalters. Sie spricht sich auch außerhalb des Bereichs der eigentlichen Ostkolonisation aus: alle, auch die altdeutschen Hansestädte empfangen von Westen und geben nach Osten weiter. *Die ganze Nation ist wie im Aufbruch in Richtung Osten*. Ich habe selber diese Verhältnisse für Hamburg untersucht: die überwältigende Mehrzahl der Zuwanderer kommt von Westen, aus dem Gebiet links der Elbe, und nicht etwa aus Holstein, der Strom bildet kein Hindernis⁵¹. Für Lüneburg, Stade, Bremen hat sich auf meine Anregung Ähnliches feststellen lassen. Die umgekehrte Richtung, von Osten nach Westen, spielt dem gegenüber praktisch so gut wie keine Rolle. Und zwar gilt das unverändert bis ins 19. Jahrhundert. Noch für die späte Gründung Altona hat ein Kenner wie Otto Lehmann mündlich bestätigt, daß es volkstumsmäßig eine Stadt der Westelbier auf holsteinischem Boden sei. Der Rückschlag der Bevölkerungswelle seit den Tagen unserer Großväter, also die Rückwanderung von Osten nach Westen, ist eines der entscheidenden und viel zu wenig beachteten Ereignisse der neueren deutschen Geschichte. Auch diese Erscheinungen müßten einmal, wie ich das für Hamburg versucht habe, für eine größere Zahl von Städten und Landschaften statistisch erfaßt und festgelegt werden⁵²!

Und nun nochmals zurück zu den Bürgerbüchern und der mittelalterlichen Zuwanderungsbewegung in die deutschen Städte. Kein

⁵⁰ Die Neigung einen Herkunftsnamen anzunehmen, wird übrigens auch nach dem Ansehen der betreffenden Ortschaft oder Landschaft verschieden groß gewesen sein; man heißt eben lieber v. Lüneburg oder Westfal als v. Schilda oder Went. In Hamburg ließ sich ein geborener Wende — gewiß zur Tarnung — unter dem Namen Hans Swinegel nieder (vgl. ZHG. Bd. 1, S. 161). Auffallend selten ist der Name v. Lubeke, wohl deshalb, weil er bei der großen Zahl geborener Lübecker in den östlichen Städten zur Unterscheidung wenig geeignet war; der Name Bürger ist auf dem Lande, der Name Bauer in der Stadt entstanden!

⁵¹ Vgl. Hamburgs Bevölkerung: Forschungen . . S. 189 ff.

⁵² Als Material stehen überall die Kirchenbücher zur Verfügung, die statistisch ausgewertet werden müßten. Zur Methodik vgl. meine Ausführungen a. O. S. 195 ff

Bürgerbuch sagt uns mit klaren Worten, ob ein Neubürger allein kommt oder mit Frau und Kindern. Beide Fälle sind in den Stadtrechten vorgesehen⁵³ und treten nebeneinander auf: die Familienzwanderung bei Neu- und Nachgründungen sowie nach den großen Volksseuchen; in Normalzeiten wird die Einzelwanderung überwogen haben. Schließlich ist zu beachten, daß Einwanderung und Einbürgerung meistens zeitlich keineswegs zusammenfallen. Beim Handwerk ist das ja bekannt, aber es gilt allgemein. Es ist doch wohl immer die Regel gewesen, daß die 12—15jährigen Jungen zur Lehre in die Stadt ziehen, um dann, wenn sie selbständig geworden sind, wenn sie heiraten und Grundbesitz erwerben wollen, das Bürgerrecht zu gewinnen. Doch waren Hinrich Kastorp und Jürgen Wullenwever gute Vierziger, als sie in Lübeck einheimisch wurden. Vielfach geht auch die Einwanderung aus der Heimat indirekt, nämlich über eines der Hansekontore vor sich, also etwa bei Hinrich Kastorp von Dortmund über Livland und Brügge nach Lübeck (ähnlich auch bei den Veckinghusen), bei Hinrich Salsborch von Gera über Brügge nach Hamburg oder bei Henning und Lütke Büring von Hildesheim über London nach Hamburg.

Gern wüßte man auch Näheres über die *berufsständische Gliederung der Einwanderer*. Hier versagt die Quelle wiederum. Denn in keinem der bekanntgewordenen mittelalterlichen Bürgerbücher wird grundsätzlich und ausnahmslos eine Berufsbezeichnung hinzugesetzt. Nur in Hamburg helfen in dieser Hinsicht die Kämmererechnungen weiter, indem sie uns über längere Zeiträume hinweg auch die Namen und Zahlen der in die Handwerksämter neu aufgenommenen Meister benennen — Gewinnung des Bürgerrechts und der Amtsgerechsamkeit fällt zeitlich ja immer zusammen! Da ergibt sich nun, daß für den Zeitraum von 1370—1387 die Handwerker 36,86%, also weit mehr als ein Drittel der Neubürger ausmachen, dagegen für den Zeitraum von 1461—1500 nur 20,29%, also fast genau ein Fünftel. Analog geht die Entwicklung bei den Detaillisten, den Kramern und Wandschneidern, von fast 4% auf 2,9%. Die Ursache für den auffallenden Wandel ist das Schließen der Ämter, das heißt die Feststellung von Maximalzahlen, eines numerus clausus, für die selbständigen Meister seit etwa 1420. Die Tatsache an sich ist bekannt, doch nicht ihre Auswirkung. Daß mit der Verminderung der Zahl der Meister eine wesentliche Erhöhung der Zahl der Gesellen im einzelnen Betrieb einhergegangen sei, wie die Nationalökonomien vielfach annehmen, ist für den hansischen Bereich jedenfalls ausgeschlossen: der alte Satz, daß kein Meister mehr als 2 Gesellen und einen Jungen halten dürfe, blieb durchaus bestehen; auch lag die Fehlentwicklung, der man steuern wollte, nicht in der Organisationsform der

⁵³ Die Einbürgerung unmündiger Kinder unter 12 Jahren zusammen mit dem Vater regelt das Lübecker Recht schon des 13. Jahrhunderts (Art. 248 des Revaler Kodex von 1282; Art. 232 des Kodex Bardewik von 1294, Hach a. O. S. 366). In Hamburg stammt die analoge Bestimmung erst aus dem 15. Jahrhundert (Rotes Stadtbuch Art. CXXXVI), ist aber schon vorher rechtens gewesen. Vgl. auch Kodex Bardewik (Hach S. 339) Art. 180: *So wellic man cumpt in unse stad mit sineme wive ofte mit sinen kinderen . . .*

Betriebe, sondern in der übermäßigen Besetzung der einzelnen Gewerbe⁵⁴. Dagegen ist die Zahl der Neubürger, die *nicht* einem Amt angehörten, während der ganzen Zeit von 1370—1500 konstant geblieben; sie beträgt dauernd im Jahresdurchschnitt 55—56 Köpfe⁵⁵. Es sind das die Kaufleute, die Schiffer und die Brauer, also die Kreise des Handels, der Schifffahrt und der unzünftischen Exportgewerbe. Dieses Ergebnis, also die unverminderte Stärke der kaufmännischen Einwanderung in einer Zeit verminderten Zuzugs, erscheint als recht beachtenswert und bedürfte dringend einer Nachprüfung für andere Städte mit günstiger Überlieferungslage; vielleicht ist dazu etwa in Lüneburg oder in Rostock die Voraussetzung gegeben⁵⁶. Vorläufig sei als Behauptung aufgestellt: *Die kaufmännische Bevölkerung der Hansestädte bleibt auch während des allgemeinen Bevölkerungsrückganges im 15. Jahrhundert zahlenmäßig stabil und gewinnt sogar anteilmäßig an Boden.* Das Handwerk dagegen tritt sowohl zahlen- wie anteilmäßig erheblich zurück. Kein Wunder daher, daß in der gleichen Zeit auch der politische Einfluß der Handwerker sinkt, und derjenige der Kaufleute, wie in der Frühzeit, wieder allein herrschend wird!

Damit sind wir bei der schwierigen Frage der Gliederung der Bevölkerung überhaupt angelangt. Es soll nun hier nicht von der standesmäßigen Gliederung im üblichen Sinne die Rede sein. Das schon so oft behandelte Problem des Patriziats — Gründerpatriziat, Regalienpatriziat, jüngerer Junkerpatriziat — und ebenso Erörterungen über freie oder unfreie Herkunft oder über den Anteil der verschiedenen Klassen am Stadtreghiment: Alles dieses bleibt, bewußt außerhalb der Betrachtung. Gemeint ist allein die wirtschaftliche Gliederung nach Beruf und nach Vermögen.

4. Berufliche Gliederung der Bevölkerung.

Wünschenswert wäre es vor allem, zu klaren und festen Vorstellungen darüber zu gelangen, wie stark in den Hansestädten, (insbesondere in der führenden Stadt Lübeck während ihrer Blütezeit) Handel, Gewerbe und Handwerk rein zahlenmäßig unter der Bevölkerung vertreten waren. So könnte man z. B. an Hand des Lübecker Pfundzollbuches von 1368

⁵⁴ Lütge (a. O. S. 199) sieht im Schließen der Ämter vor allem eine Maßnahme gegen die Bildung eines Proletariats unter den Meistern; dagegen wurde durch die Maßnahme eine Proletarisierung der Gesellschaft fraglos gefördert. — Weiterhin, von 1501 bis 1562, bleibt der Anteil der Handwerker fast unverändert mit 21,97%, während der Anteil der Detaillisten mit 3,94% wieder den älteren Stand erreicht.

⁵⁵ Von 1501 bis 1530 sinkt die Zahl auf jährlich 47, um bis 1562 wieder auf 57 Köpfe im Jahr zu steigen. Anteilmäßig sind das:

59,19% von 1370 bis 1387,

76,84% von 1461 bis 1500,

73,70% von 1501 bis 1530,

74,33% von 1531 bis 1562.

⁵⁶ Unter den Lüneburger Neubürgern der Jahre 1362—1397 sind die Handwerker mit 25%, die Detaillisten (Kramer und Höker) mit fast 5% vertreten. Die erstere Zahl ist niedriger als in Hamburg. Interessant wären entsprechende Zahlen aus dem 15. Jahrhundert.

und seiner Nachfolger feststellen, wie viele Kaufleute Lübeck zu bestimmten Zeiten beherbergt hat, könnte von den Gelegenheitskaufleuten die wirklichen großen Fernhändler abtrennen; man könnte, wie das Wilhelm Koppe so erfolgreich für den lübisch-schwedischen Handel getan hat, für alle Verkehrsrichtungen des lübischen Handelsbereichs die führenden und die kleineren Handelshäuser in ihrer Eigenart herauspräparieren und so ein Bild von der absoluten Bedeutung der kaufmännischen Bevölkerung aufbauen. Aber dieses Bild würde isoliert bleiben, solange man ihm nicht einen gleichen Überblick über die sonstigen Bestandteile der Einwohnerschaft zur Seite setzen würde. Und in dieser Hinsicht scheint es in Lübeck mit den Quellen zu hapern.

Da befindet sich Hamburg in wesentlich günstigerer Überlieferungslage. Im Jahre 1376 hat der Rat nach einem mißglückten Handwerkeraufstand die gesamte Bürgerschaft, dieses Mal unter Einschluß der Erbbürger, neu wieder in Eid genommen und hat in einem besonderen Stadtbuch namentlich festgehalten, wer diesen Eid tatsächlich geleistet hat⁵⁷. Es waren 1175 Personen. Nachprüfungen, die an Hand anderer Quellen vorgenommen werden konnten, ergaben, daß sich etwa 10% der Bürger vor der Eidesleistung gedrückt haben⁵⁸.

Tabelle 6. *Hamburger Vereidigungsliste von 1376.*

Mercatores de Flanderen	84	kannenghetere	12
mercatores de Anglia	35	pellifices	8
pannicide	19	funifices	6
braxatores de Aemstelrodamme .	126	haringwaschere ⁵⁹	10
cerdones	52	kertzenghetere	9
carnifices	57	institores	21
sutores	47	carpentarii	30
sartores	28	de Lubeker vaar	40
pictores	9	braxatores de Stavria	55
linifices	9	in der Rodingesmarke	46
pistores	36	in Nova platea Pistorum	33
doliatores	104	in parochia sancti Jacobi	197
fabri	36	aurifabri	9
piscatores	31	wullenwevere	6
tornatores	16	stubarii	4

⁵⁷ Dieses Buch, der *liber officiorum mechanicorum* — so genannt, weil er vornehmlich die vom Rat erlassenen Handwerkerrollen des Jahres 1375 und einen Bericht über den Handwerkeraufstand des Jahres 1376 enthielt — ist leider 1842 ein Opfer des Großen Brandes geworden. Überliefert sind die chronikalischen Teile in knappem Auszug durch Adam Tratzigers Stadtchronik vom Jahre 1557, die Zahlen der Vereidigungslisten durch N. A. Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung (1846) Bd. 1, S. 419ff. und durch Laurent, ZHG. Bd. 1, S. 147, wobei zu bemerken ist, daß statt „braxatores de Flamia“ (so Westphalen) oder „de Stavia“ (so Laurent) zu lesen ist: „de Stavria“ (Staveren in Westfriesland), und daß Laurent eine unrichtige Gesamtaddition bietet: 1075 statt 1175!

⁵⁸ Den Eid leisteten von den Wandschneidern 19 Personen, von den Bäckern 36, von den Knochenhauern 57. Dagegen leisteten im gleichen Jahr Abgaben an die Kämmerei 24 Wandschneider, 38 Bäcker und 64 Knochenhauer, insgesamt 126 Personen gegenüber 112 der Vereidigungsliste.

⁵⁹ Die Heringswascher bilden mit den Hökern und Garbratern ein Amt; vgl. Koppmann, K. R. Bd. 1 S. XXXIX.

Nicht verzeichnet wurden bei dieser Gelegenheit die Herren des Rates selber (19 Personen) und die Beamten der Stadt (42 Köpfe), so daß sich insgesamt rund etwa 1350 Zensiten ergeben. Dazu kommen noch diejenigen unter den „kleinen Leuten“, die das Bürgerrecht nicht besaßen (über diese siehe weiter unten), ferner die Insassen der städtischen Hospitäler, Konvente und Klöster (etwa 150 Personen), die Geistlichen (etwa 120) und die Gäste. So gelangt man auf etwas über 1400 Haushalte und einige hundert Einzelpersonen, also bei je 5 Köpfen auf den Haushalt, alles in allem auf knapp 8000 Einwohner. Von den 1175 registermäßig erfaßten Bürgern waren mindestens 178, also gut 15,1 Prozent, selbständige Fernkaufleute, nämlich

- 84 Flanderfahrer,
- 35 Englandfahrer,
- 40 Lübeckfahrer und
- 19 Wandschneider, die damals noch überwiegend auch Lakenhändler en gros waren⁶⁰.

Dazu kommen zunächst noch 31 Detaillisten, nämlich 21 Kramer und 10 Höker, die nicht ganz 2,7% ausmachen. Die folgende Gruppe: Gewerbe, umfaßte 457 selbständige Brauer, das sind 38,8% der Bürger. Auf das Handwerk entfallen 509 Bürger, das sind 43,3%. Aber dieses oberflächlich gewonnene Ergebnis: 17,8% Handel, 38,9% Gewerbe, 43,3% Handwerk, das bisher in der allgemeinen wirtschaftsgeschichtlichen Literatur eine gewisse Rolle gespielt hat, wird den Tatsachen in keiner Weise gerecht. Denn unter den Personen, die als Brauer für das Gewerbe in Anspruch genommen werden, ist mehr als die Hälfte in Wahrheit den Exportkaufleuten zuzurechnen, nämlich zunächst 126 Exportbrauer nach Amsterdam und 55 Exportbrauer nach Friesland (Staveren).

Wo die nach Ripen für Jütland und die nach Sluys für Flandern exportierenden Brauer eingeordnet waren, wird nicht ersichtlich. Wenn diese unter den Gruppen der Brauer vom Rödingsmarkt und von der Großen Bäckerstraße stecken, was anzunehmen ist, so mögen noch weitere rund 50 Exportbrauer hinzukommen. Wir wissen, daß sich unter diesen „Seebrauern“ einzelne der reichsten Kaufleute befanden, die durchaus nicht nur Bier verfrachteten. Es sind also aller Wahrscheinlichkeit nach rund 440 Bürger oder weit über ein Drittel (37,5%) der

⁶⁰ Von den 17 „Wandschneidern“ des Jahres 1370 treten 7 in dem Pfundzollbuch des Jahres 1369 als selbständige Importeure von verschiedenerei Waren hervor; weitere große Importeure des Jahres 1369 hatten den Wandschnitt vorher besessen, aber wieder aufgegeben, andere ihn erst nach 1369 gewonnen. Die „reinen Großhändler“ in Tuchen sind unter den „Flanderfahrern“ zu suchen. Die nachweislich reichsten Hamburger Kaufleute des endenden 15. Jahrhunderts gehörten sowohl der Flanderfahrgesellschaft wie der Wandschneidergilde an. Vgl. hierzu im allgemeinen Hans Nirnheim, Wandschneider und Kaufleute in Hamburg, ZHG. Bd. 15 (1910), S. 135ff., insbes. S. 144, und Fritz Rörig, Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts, Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte (1928), S. 217ff., insbes. S. 228 und 236. Ich verweise weiter auf meine Feststellungen in den Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte (1951) S. 208 u. ff.

Gesamtheit selbständige Kaufleute gegenüber etwa 19,2% kleineren Brauern für den lokalen Bedarf und 43,3% Handwerkern⁶¹.

Aber selbst damit ist die beherrschende Stellung des Handels noch nicht voll gekennzeichnet. Denn auch das Handwerk sieht an der Wasserkante anders aus als im Binnenlande. Von den 509 Handwerkern gehören allein mehr als ein Fünftel, nämlich 104, als Vertreter des Böttcherberufs einem reinen Hilfsgewerbe des Handels an, das daher auch in den Unruhen des Jahres 1376 sich mit den Kramern und mit den Hökern von den übrigen Ämtern trennte und politisch mit der Kaufmannschaft zusammenhielt; ihre Zahl ist bis in den Anfang des 15. Jahrhunderts weiter bis auf über 200 in die Höhe gestiegen! Außerdem sind noch verschiedene Handwerke anzuführen, die man als „kommerzierende“ bezeichnen möchte, nämlich solche, die ihr Material selbst von auswärts beziehen und das Produkt ihrer Werkstatt auch selber auf dem internationalen Markt anzubringen vermögen. Ich nenne in diesem Zusammenhange die Lübecker Paternostermacher. Aus ihrer Mitte sind die großen Kaufleute Johannes und Henneke Paternostermacher hervorgegangen, von denen der letztere der Führer des großen Aufstandes von 1384 wurde⁶². Zu den kommerzierenden Handwerkern rechne ich weiter die Hamburger Grapen- und Kannengießer, auf die sich mehrere der reichsten Kaufleutesippen zurückführen lassen, die später auch in den Rat aufgestiegen sind⁶³. Wie hier der Bernstein-

⁶¹ Als Bestätigung mag dienen, daß im hamburgischen Pfund- und Werkzollbuch von 1399/1400 etwa 260 selbständige Kaufleute allein als am Seehandel beteiligt vorkommen.

⁶² Vgl. Elisabeth Peters a. O. S. 135 ff., wo die weitreichenden und bedeutenden Geschäftsverbindungen des Vaters Johann Paternostermacher nach Riga und Dorpat, Frankfurt a. M. und Nürnberg nachgewiesen sind.

⁶³ Ich gebe ein typisches Beispiel: Egbert Kron alias Gropengheter stellt für das Aufgebot gegen Waldemar Atterdag 1362 einen eigenen Knecht (vgl. Kämmererechnungen der Stadt Hamburg = KR. Bd. 1, S. 83, 16), exportiert 1369 Kupfer, Honig, Schweine und Senf aus Hamburg (vgl. Hans Nirrheim, Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369, 1910 — fortan zitiert als Pfundzollbuch I — Nr. 50, S. 12); er steht mit Lüneburger Kaufleuten und mit holsteinischen Adligen in Geschäftsverbindungen (vgl. Hans Nirrheim, Das Handlungsbuch Vickos v. Geldersen, 1895 — fortan zitiert als: Geldersen — I, Nr. 111 und 133), verkauft dem Hamburger Rat u. a. oberelbisches Holz, einen böhmischen Mühlstein und im Jahre 1380 für Verehrungen 2 Stück Brügger Tuches zu 22 und 25 Ml (vgl. KR. Bd. 1, S. 163, 13; 173, 33; 190, 2; 306, 9 ff.); daneben aber erscheint er noch wiederholt als Testamentsvollstrecker und Vertrauensmann für Angehörige des Handwerks. Sein Sohn Klaus (*Nicolaus Egberti sive Kannengheter*) war Geistlicher; sein anderer Sohn Hinricus Egberti wurde 1388 Ratsherr. Um diese Zeit befinden sich die Kannengheter und Gropengheter im Besitze der repräsentativsten Kaufmannserben am Neß und in der Reichenstraße. — Ganz ähnlich vollzieht sich der Aufstieg der Familie Leseman vom *ollarum fusor (apengheter)* Hermann Leseman (vgl. über ihn Lappenberg in ZHG. Bd. 5, S. 330) bis zum Bürgermeister Hinrich Leseman († 1464) und seinem jüngeren Bruder, dem Ratsherrn und Schloßhauptmann Johann Leseman († 1486). — Die enge Verbindung zwischen Metallguß und Metallhandel ist auch den Amtsrollen der einzelnen Hansestädte und den Hanscrezessen über dieses Gewerbe zu entnehmen. Man vgl. insbesondere die einschlägigen Beschlüsse des Stralsunder Städtetages vom März 1376 (HR. 1, Bd. 2, Nr. 115, S. 123).

handel und Metallhandel und in der Folge ein allgemeines Handelsgeschäft sozusagen organisch aus dem Handwerk hervorgewachsen, so stehen die Gewerbe der Goldschmiede und der Juwelenhandel, dasjenige der Knochenhauer und der Viehhandel, die der Gerber und Schuhmacher und der Lederhandel in Beziehung. Sowohl in Lübeck wie in Hamburg, in Stettin und Braunsberg gibt es eine Ratsherrensippe des Namens Gerwer. Man sollte die Aszendenz dieser Gerwer-Sippen wie die der Schomaker in Bremen und Lüneburg, der Kannemaker in Stralsund, der Semmelbecker und Remensnider in Lüneburg, der Smit in Wismar und der Dreyer in Königsberg und ähnlicher Familien zurückverfolgen. Es handelt sich hier vermutlich stets um einen echten Aufstieg oder Übergang aus dem Handwerk in den Fernhandel. Daneben und außerdem kommt es natürlich oft genug vor, daß ein begabter Handwerker-sohn in die Handelslehre tritt und sich dort emporarbeitet⁶⁴. Eine ganz besondere Stellung hat sich der Maler und Bildschnitzer Bernt Notke in Lübeck und Stockholm geschaffen: er war Freimeister, Kunstunternehmer im Großen (Verleger) sowie am Metallhandel beteiligt⁶⁵. Bekannt ist weiter, in welchem Umfang hansische Kunsthandwerker für den Export nach Skandinavien und in das Baltikum gearbeitet haben. Also: auch das Handwerk ist, wie das Gewerbe, in den großen hansischen Fernhandelsstädten dem Handel aufgeschlossen; es fehlt ihm in weitem Umfang das geruhsame Wesen abgezikelter Kleinbürgerlichkeit. Während verfassungsmäßig und auch im *connubium* Handel und Handwerk geschieden bleiben und nur der erstere die Stadt regiert, gibt es doch wirtschaftlich durchaus keine starre Grenze, ein Übergang vom einen zum anderen bleibt möglich, und die Klasse der Wohlhabenden erstreckt sich bis in das Handwerk hinein.

Ebenso interessant ist in den Seestädten das Verhältnis zwischen *Schiffern* und Kaufleuten⁶⁶. Die Schiffer, modern gesprochen die Kapitäne auf den hansischen Frachtrouten, zum überwiegenden Teile fremdbürtig, in den Nordseehäfen meist friesischer oder holländischer Herkunft, bürgern sich ein in jener Stadt, für deren Kaufleute sie fahren, erwerben im Laufe der Jahre auch Schiffsparten, beteiligen sich zunehmend an der Ladung, gelangen zu Besitz und Vermögen und gehen in den Kaufmannsstand über. Die Opposition gegen das Ratsregiment zu Anfang des 15. Jahrhunderts wird sehr wesentlich von diesen aufstrebenden und eminent tüchtigen Kreisen getragen, die der Kaufmannschaft wertvollstes frisches Blut zugeführt haben. Ein typisches Beispiel bietet der bekannte Seeheld Simon von Utrecht aus Haarlem, der seit 1399 für Hamburger Kaufleute fährt, 1400 das Hamburger Bürgerrecht erwirbt, im folgenden Jahre bereits Schiffe gegen die

⁶⁴ Völlig hiervon zu trennen ist selbstverständlich der Tatbestand, daß in einzelnen Städten dauernd (Braunschweig) oder vorübergehend (Rostock) aktive Handwerker als solche dem Rat angehört haben.

⁶⁵ Vgl. Heinrich Reincke in HGbl. 65/66, Jg. 1941, S. 226 ff.

⁶⁶ Über die Schiffer und ihre soziale Stellung im allgemeinen vgl. Hans Nirrnheim in der Einleitung zum Hamburgischen Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400 (1930), S. XLII.

Vitalienbrüder ausrüstet, um 1426 Ratsherr und 1432 Bürgermeister zu werden⁶⁷.

Sehr schwer zu beurteilen ist die Zahl, die wirtschaftliche Lage und die Bedeutung der *unteren Bevölkerungsschichten*. Wir sehen dabei ab von dem häuslichen Gesinde und der Menge der Kommis, Gesellen, Gehilfen und Lehrlinge, die im Hause ihres Brotgebers wohnten. Gemeint sind vielmehr die Hilfsarbeiter des Handels, die einen selbständigen Haushalt mit eigenem Herd und Rauch zu führen pflegten: die Träger, Zieher, Schlepper, Schieber, Treiber und Fuhrleute, die Bierführer und Quartiersleute, die Schiffsmannschaften und die Schiffsbauer, die Salz- und Brauerknechte, die sog. plegeslude oder plegesknechte (Tagelöhner) des Baugewerbes, die Steinträger, Säger, Gräber und andere Tiefbauarbeiter. Sie sind z. T. bloße Saisonarbeiter, die im Frühjahr vom Lande in die Stadt strömen oder sich zur Winterszeit etwa als Kerzengießer betätigen⁶⁸, vielfach ohne feste Stellung, ungesichert, wohnend in Buden und Kellern, ein fluktuierender Bevölkerungsbestandteil. Wie haben wir uns ihre Verhältnisse vorzustellen? Sie sind zum größten Teil Bürger, doch sicherlich nicht alle⁶⁹. Sie sind vielfach zu besonderen Bruderschaften zusammengeschlossen, doch nicht ausnahmslos⁷⁰. Sie stehen oft auch im Schutzverhältnis zu vornehmen Bürgern, fast als deren Hintersassen. Sind sie Vertreter eines Kleinstbürgertums? Sind sie die Anfänge eines Proletariats, verelendete Stiefkinder des

⁶⁷ Vgl. über ihn jetzt Heinrich Reincke in: Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte (1951), S. 221 ff. Noch lehrreicher ist vielleicht der Fall des Heyne Swartecop in Hamburg. Er erscheint seit 1374 als Kapitän verschiedener größerer hamburgischer Frachtschiffe (vgl. Geldersen, I, Nr. 565, 711, 709, 698 und 676) und war 1374 mit einem Viertel an einem dieser Schiffe beteiligt (a. O., I, Nr. 711), mit dem er zwischen Preußen, England und Flandern verkehrte. Im Pfund- und Werkzollbuch von 1399/1400 wird er allein als Befrachter aufgeführt (Nr. 378, 379, 384), er importiert Butter und Käse, wohl aus Holland oder Friesland. Sein Sohn Merten Swartecop ist nur noch Kaufmann und wird 1421 zu Rat erwählt. Weitere hamburgische Ratsmänner aus dem Schifferstande: Wilm Brand 1442, Helmerich v. Rentelen 1444, Wilm Snibbe 1452, Ditmar Koel 1528.

⁶⁸ Vgl. die Hamburger Maurerrolle von 1462 bei Otto Rüdiger, Die ältesten hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten (1875), S. 172: de murlude, dat karssengheters sin!

⁶⁹ In den Lübecker Bürgermatrikeln kommen nach Mantels vor: dregere, grewere, karneschuvere, sagere, santforere, swindrivere; in den hamburgischen nach Laurent: bosmanne, diekgravere, dregere (portitores), vogelere, karrenschuvere, ketelbotere, knevelere (bervorere), lemdeckere, sagere, sefarere (nautae), trumpere; in den lüneburgischen: bosmanne (nautae), dregere (latores, soldregere), videlere, vormanne (aurigae, vectores, kalkvorere, watervorere), gardenere (ortulani), grewere, lemdeckere, oltbutere, swene (pastores porcorum), soltmetere, trumpenslegere (tympanatores) usw. Doch muß es auch unter den Nichtbürgern Vertreter dieser Berufe gegeben haben (vgl. allerdings Mantels a. O. S. 66). Daß die Knechte z. T. das Bürgerrecht besaßen, z. T. nicht, bezeugt deutlich das Hamburger Stadtrecht von 1270 in Art. H IV (= VIII 4). Auffallend ist, daß im Hamburger Vereidigungsregister von 1376 für all diese Gruppen keine eigene Kategorie vorgesehen ist.

⁷⁰ In Lübeck gibt es Bruderschaften der Brauerknechte, der Schuhknechte, der Mühlenknechte, der Spielleute, in Hamburg solche der Brauerknechte, der Schiffsbauer, der Mühlenleute, der Bauhofsleute, der Hausdiener.

Glücks? Zweifellos hat sich im Verlaufe des 15. Jahrhunderts ihre Lage verschlechtert, ihre Menge zugenommen: die Zahl der Unterstützungsbedürftigen hat sich in dieser Zeit auch in den Hansestädten vermehrt, wie schon Karl Koppmann festgestellt hat⁷¹. Im übrigen wissen wir von ihnen bisher so gut wie nichts. Auch ihnen ist zur Vervollständigung des Bildes vom Bevölkerungsaufbau genauere Aufmerksamkeit zu schenken. Der erste Eindruck ist, daß die Fernhandelsstädte des hansischen Bereichs viel gesündere soziale Verhältnisse besessen haben als die Industriestädte des Westens und Südens. Aber das wäre noch strikt zu beweisen.

Zusammenfassend ist zu sagen: Wir haben bisher viel zu isoliert nur den Kaufmann oder nur den Handwerker als Größen für sich betrachtet und nicht in ihrem Zusammenspiel, in der Abgestimmtheit aufeinander, und wir haben den weiten Kreis der Hilfskräfte so gut wie ganz übersehen. Unsere wissenschaftliche Aufgabe aber ist es, das Ganze gegenwärtig zu machen, das aus dem Zusammenwirken aller Kreise der Bevölkerung entsteht. Uns fehlt noch eine Darstellung der Sozial- und Wirtschaftsordnung in ihrer ganzen Fülle. Mancher Stadtarchivar und Lokalforscher hat für sein besonderes Beobachtungsgebiet wertvollste Notizen zusammengetragen und in seinen Mappen oder Heften begraben. Er möge sie, sorgfältig durch Quellennachweis unterbaut, veröffentlichen als notwendige Bausteine. Dann aber muß der gesamte Fragenkomplex im ganzen und grundsätzlich angepackt werden. Hier liegen die dringendsten Probleme hansestädtischer Bevölkerungsgeschichte.

5. Gliederung der Bevölkerung nach den Vermögensverhältnissen.

Vor allem bedarf es noch der Einsicht in die vermögensmäßige Gliederung der Bevölkerung, die sich mit der berufsmäßigen vielfach berührt, aber auch schneidet.

In einem bemerkenswerten Aufsatz der Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, betitelt: Studien zur gesellschaftlichen Struktur der mittelalterlichen Städte⁷², hat vor 25 Jahren *Horst Jecht* drei typische Formen der mittelalterlichen deutschen Stadt einander gegenübergestellt und in der besonderen Art des vermögensmäßigen Aufbaus ihrer Bevölkerung auch statistisch zu erfassen gesucht, nämlich

⁷¹ Koppmann hat in einer Miscelle (MVHG. Bd. I 3, S. 123f.) im Jahre 1880 insbesondere auf die Erhöhung der Aufwendungen für sog. „Spenden“ hingewiesen und daran Berechnungen über die Zahl der Armen angeknüpft. Als Spende bezeichnet man bekanntlich die alljährlich wiederholte Austeilung von je 1 Pfennig an jeden sich meldenden Mittellosen. Es ist richtig, daß im Verlaufe des 15. Jahrhunderts im allgemeinen die für Spenden ausgesetzten Kapitalien eine steigende Tendenz aufweisen, doch kommen auch weiterhin niedrigere Stiftungssummen vor. Sorgfältige statistische Berechnungen und Überlegungen lagen jedenfalls diesen Stiftungen niemals zugrunde, und man hörte eben mit der Austeilung auf, wenn die Mittel erschöpft waren.

⁷² Vgl. VSWG. Bd. 19 (1925), S. 48ff. Vorausgegangen war ihm bereits Gustav Schmoller 1895, vgl. Schm. Jb. 1895, S. 1078ff., insbes. S. 1085ff. Zusammenfassend jetzt Bechtel a. O. S. 176.

1. die reine Ackerbürgerstadt, die eigentlich überhaupt keine Stadt im wirtschaftlichen Sinne darstellt (Typus Bregenz);
2. die allseitig entwickelte Mittelstadt mit vorwiegend landschaftlich begrenzter Bedeutung (Typus Mühlhausen i. Th.);
3. die für einen weiteren Umkreis arbeitende Exportgewerbestadt (Typus Augsburg und Görlitz).

Schon recht! Aber es fehlt ganz als weiterer, vor allem unter den Hansestädten verbreiteter Typus:

4. die Fernhandelsstadt, wie sie in idealer Reinheit von Lübeck, aber auch etwa von Rostock und Stralsund, Danzig und Elbing, Riga und Reval repräsentiert wird.

Dazu kommen als Zwischentyp Gemeinwesen wie Braunschweig, Lüneburg, Hamburg, Wismar, die, ähnlich wie Augsburg, Fernhandel und Exportgewerbe miteinander verbinden.

Es wäre nun sehr verlockend, wenn sich zwischen den von Jecht behandelten mittel- und süddeutschen Städten einerseits, den hansischen andererseits Parallelen ziehen ließen. Jecht benutzt für seine Feststellungen die im Süden und Westen vielfach überlieferten Steuerlisten, in denen neben dem Namen der zahlenden Bürger der von ihnen entrichtete Steuersatz nach Heller und Pfennig genau verzeichnet steht. So kann er z. B. ermitteln, daß in Frankfurt a. M., in Basel und Mühlhausen i. Th., die er zu seiner zweiten Gruppe der allseitig ausgebildeten Mittelstädte zählt (im Falle Frankfurts, der internationalen Messestadt, sicher zu Unrecht!), etwa die Hälfte der Bevölkerung besitzlos oder doch nur sehr gering bemittelt ist, daß ein knappes Drittel dem Mittelstande und ein gutes Sechstel der wirklich vermögenden Schicht angehört. In den typischen Exportgewerbestädten Augsburg und Görlitz dagegen findet er, bei überraschend schnellem Wechsel in der Gesamtstruktur der Bevölkerung, doch als durchgehende Eigenart ein starkes Überwiegen der mittleren Klassen neben einer ebenfalls recht erheblichen besitzlosen Masse und nur wenigen Reichen. Ob diese letztere Diagnose überall zutrifft, muß freilich ernstlich bezweifelt werden. Ich sehe in den Augsburger Zahlen des Jahres 1475, die erstmalig durch Johannes Hartung in die Forschung eingeführt worden sind⁷³, keinen wesentlichen Unterschied gegen die „Mittelstädte“. Wir werden darauf noch zurückkommen.

Zu diesen wertvollen Steuerlisten bieten sich leider in Niederdeutschland, soviel bekannt, keine brauchbaren Gegenstücke. Denn im Norden gibt es allein die geheime Steuerzahlung auf Grund der Selbsteinschätzung. Bei solchem Verfahren wurden, wie etwa heute bei den politischen Wahlen, in straßenweise geordneten Namenslisten aller Steuerpflich-

⁷³ Johannes Hartung, Die Augsburger Zuschlagsteuer von 1475. Ein Beitrag zur Geschichte des städtischen Steuerwesens sowie der sozialen und Einkommensverhältnisse am Ausgange des Mittelalters in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Jg. 19 (1895), S. 95—136; vgl. auch ebd. S. 867 ff. und 1165 ff.

tigen diejenigen, die ihrer Pflicht genügt hatten, lediglich angehakt oder angekreuzt, sobald sie den von ihnen errechneten Betrag verdeckt in die Steuerkiste eingeschüttet hatten. Überliefert sind demnach keine Einzelsummen, sondern nur die Namen der Zensiten und höchstens die Gesamterträge in den einzelnen Steuerbezirken. Man kann also im günstigsten Fall einen Durchschnittssatz für den einzelnen Steuerzahler feststellen⁷⁴.

Ich habe für Hamburg und für das Jahr 1376 einen entsprechenden Versuch gemacht. Wir haben die Zahlen der schoßpflichtigen Bürger — und jeder Bürger, und nur der Bürger war schoßpflichtig — mit rund 1350 Personen gut überliefert⁷⁵. Wir haben den Schoßertrag des Jahres mit 3121 Mark lübisch belegt⁷⁶. Und wir haben den Steuersatz: einen Pfennig von der Mark Silbers zu 28 Schillingen, das sind 3 pro Mille vom Kapitalvermögen, sowie 8 Schillinge Vorschöß oder Kopfgeld⁷⁷. Das ergibt für dieses Jahr einen durchschnittlichen Steuerbetrag von 37 Schillingen auf den Bürger, davon 29 Schillinge für den eigentlichen Vermögensschoß. Da aber in Hamburg wie an anderen Orten der Vorschöß in vielen Einzelfällen nach freiem Ermessen der Schoßherren ermäßigt, gelegentlich sogar erlassen werden konnte, mag man der Sicherheit halber nur mit einem Durchschnittssatz von 6 Schillingen für den Vorschöß rechnen, wodurch sich der durchschnittliche Vermögensschoß auf 31 Schillinge je Kopf erhöhen würde. Bei dieser letzteren Annahme würden für den Ertrag des Vorschösses 506 Ml. anzurechnen sein, bei Annahme voller Erhebung des Vorschösses dagegen 675 Ml.; der Ertrag vom reinen Vermögensschoß betrüge im ersteren Falle 2615 Ml., im letzteren 2446 Ml. Für das gesamte steuerbare Bürgervermögen ergäben sich danach 871667 Ml. bzw. 815333 Ml., und auf den einzelnen Bürger fiel ein Vermögen von fast 646 bzw. 604 Ml. als Durchschnitt. Das wären, auf den heutigen Kaufwert umgerechnet, etwa 30000 bis 32000 DM. Als Durchschnitt ist das ganz erstaunlich viel, ja fast unglaublich, zumal wenn man berücksichtigt, daß der Schoß tatsächlich gar nicht das gesamte Vermögen erfaßte, sondern anscheinend nur etwa

⁷⁴ Gelegentlich allerdings verlangte man auf Bürgereid die Erklärung, daß der Steuerpflichtige diejenigen Beträge eingeschüttet habe, die den Aufwendungen der besseren Ehehälfte für Kleidung und Schmuck nach Maßgabe des behördlich aufgestellten Tarifes entsprachen (darüber weiter unten!). Aber auch in diesen Fällen hielt man die Höhe der entrichteten Beträge amtlich nicht fest.

⁷⁵ Hierüber vgl. oben S. 20 f..

⁷⁶ Die Kämmererechnungen (Bd. 1, S. 228) überliefern 2495 Pfund, das sind 3121 Mark lübisch (Ml.). Auch weiterhin werden der Einfachheit halber alle Summen in Ml. umgerechnet.

⁷⁷ Schoßsatz und Vorschößsatz sind in Hamburg im Gegensatz zu Lübeck ein für allemal gesetzlich festgelegt durch den Rezeß von 1410 Art. 7, und zwar entsprechend der bereits für die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts überlieferten alten Gewohnheit. Hier ebenso wie in anderen Quellen wird vorausgesetzt, daß jedermann, d. h. jeder Bürger, sowohl Vorschöß wie Schoß zu entrichten hat. Vgl. im allgemeinen auch die Übersichten und Bemerkungen Koppmanns KR. Bd. 1, S. LV; Bd. 3, S. XLIVff.; Bd. 7, S. XLVIIff., ferner Langenbecks Stadtrechtskommentar bei Lappenberg, Hamburgische Rechtsaltertümer S. 288 und 296.

80% davon⁷⁸. Aber ich sehe trotz wiederholter Nachprüfung keine Fehlerquelle, dagegen zahlreiche Anzeichen, daß dieses Ergebnis stimmen muß.

Im Jahre 1499 — nebenbei bemerkt zur Zeit einer schweren Depression — wurden ausnahmsweise die Erträge von Schoß und Vorschoß getrennt gebucht⁷⁹. Die Zahl der Vorschoßzahler würde derzeit, wenn jeder Steuerpflichtige den vollen geschuldeten Vorschoß entrichtet hätte, 1774 Personen ausgemacht haben. Bei Annahme eines ebenso großen durchschnittlichen Nachlasses, wie wir ihn für das Jahr 1376 zugrunde legten, würde die Zahl der Schoßpflichtigen sich dagegen auf 2365 erhöhen; doch wäre das unter den besonderen Umständen jener Tage sicher zu hoch gegriffen, da dringend außerordentliche Einnahmen benötigt wurden und daher die Neigung zum Steuernachlaß geringer gewesen sein muß als sonst. Wir rechnen deshalb mit rund 2000 Steuerpflichtigen. Das verschoßte Vermögen betrug im Jahre 1499 — der Schoß wurde in doppelter Höhe erhoben — 1354000 Ml. Das ergäbe je Bürger ein Vermögen von 677 Ml. im Durchschnitt⁸⁰, also nicht wesentlich mehr wie 1376.

Bei der außerordentlichen Kontribution von 1523/25, die das Vermögen viel schärfer erfaßte als der normale Schoß (vgl. unten Anm. 78) und die in eine Zeit rasch steigender Konjunktur fiel, läßt sich, unter Annahme einer Bevölkerung von rund 14000 Personen, auf den Kopf 214 Ml., d. h. auf einen fünfköpfigen Hausstand 1070 Ml. als Vermögen errechnen⁸¹.

⁷⁸ Im 16. Jahrhundert läßt sich für manche Jahre das aus dem Schoßertrag — nach Abzug von 1000 Ml. als dem annähernden Betrage des Vorschosses — abgeschätzte Vermögen mit dem aus den „Kontributionen“ nach dem Anschlage des „gemeinen Pfennings“ zu errechnenden vergleichen. Letzteres ist durchweg um 20% höher. Ich gebe im folgenden die Zahlen, die auch sonst nach mancher Richtung von Interesse sind:

Jahr der Veranlagung	Vom Schoß erfaßtes Vermögen ca. Ml.	Von der Kontribution erfaßtes Vermögen Ml.
1523/25	2079000	2921000
1536	3401000	3512000
1544/45	4242000	5360000
1546/47	3974000	4741000
1549/50	4137000	4740000
1552	3985000	4457000
1554	3537000	4783000
1558	4290000	5547000

In den Zahlen spiegeln sich: auf der einen Seite ein echter Aufstieg, auf der anderen die Anfänge der großen Preisrevolution, dazu die politischen Ereignisse (Schmalkaldischer Krieg mit seinen ungeheuren finanziellen Opfern!).

⁷⁹ Das Material in den KR. Bd. 4, S. 406f. Dazu vgl. Koppmanns Bemerkungen in KR. Bd. 7, S. XLVII.

⁸⁰ Um den vorhandenen Unsicherheitsfaktor zu fixieren, sei noch gesagt, daß sich bei 2365 Pflichtigen 573 Ml. und bei 1774 Pflichtigen 763 Ml. als Durchschnittsvermögen ergeben würden.

⁸¹ Material: KR. Bd. 5, S. 208f., 234.

Diese auf drei verschiedenen Wegen gewonnenen Zahlen:

604 Ml. für 1376,
677 Ml. für 1499,
1070 Ml. für 1523

stützen sich gegenseitig. Man kann auf ihnen als auf tragfähigen Grundlagen bauen⁸². Um sich den ungefähren heutigen Kaufwert dieser Summen zu vergegenwärtigen, mag man die Zahlen des 14. und 15. Jahrhunderts mit etwa 50 und 40, diejenigen von 1523 mit etwa 30 multiplizieren, so daß sich in allen Fällen moderne Durchschnittswerte von 26—32000 DM für den Haushalt oder 5000—6000 DM pro Person ergeben würden⁸³.

Wie sieht es nun demgegenüber in der süddeutschen Großstadt *Augsburg* aus? Hier wurde⁸⁴ um 1475 die Vermögensteuer erhoben mit $\frac{1}{2}\%$ vom immobilien, mit 1% vom mobilen Kapital, also durchschnittlich mit $\frac{3}{4}\%$. Der Ertrag belief sich auf rund 6326 Gulden (fl.), das sind nach dem damals üblichen Umrechnungssatz (2 fl. = 3 Ml.) 9489 Ml. Das versteuerte Gesamtvermögen betrug bei Zugrundelegung einer Steuerbelastung mit $\frac{3}{4}\%$ im ganzen 843500 fl. (= 1265250 Ml.)⁸⁵, das durchschnittliche Einzelvermögen bei 4485 Haushaltungen 188 fl. (= 282 Ml.). Nicht weniger als 2958 Parteien blieben wegen Vermögenslosigkeit außer Ansatz.

Der Unterschied des „reichen“ *Augsburg* gegenüber der niederdeutschen Mittelstadt ist überraschend und bleibt es, selbst wenn man feststellt, daß in *Augsburg* die Nichtbürger (Gesinde, Handwerksgehilfen, Handlungsgehilfen) mit berücksichtigt wurden. Das gleiche Mißverhältnis zeigt sich nämlich, wenn man, ohne Rücksicht auf die vielleicht fragwürdigen Zahlen der Steuerpflichtigen, einfach das gesamte Bürgervermögen vergleicht:

Augsburg 1475 mit mindestens 20000 Einwohnern: 1265250 Ml.,

Hamburg 1499 mit höchstens 14000 Einwohnern: 1354000 Ml.

Es ist keine Frage, daß die Struktur der Bevölkerung in den beiden Städten eine ganz verschiedene gewesen sein muß.

Über *Augsburg* unterrichten an Hand der Zahlen von Hartung die folgenden beiden Tabellen:

⁸² Würde man berücksichtigen, daß die nach dem Schoß berechneten Zahlen wahrscheinlich nur 80% des Vermögens tatsächlich erfassen, so würde die Durchschnittszahl sich für 1376 von 604 auf 755, für 1499 von 677 auf 846 Ml. erhöhen.

⁸³ Im Jahre 1935 betrug das steuerpflichtige Vermögen auf den Kopf der Bevölkerung in Bremen 2293 RM, in *Hamburg* 2192 RM, in *Köln* 1927 RM, in *Braunschweig* 1423 RM, in *Dortmund* 1261 RM, in *Lübeck* 1241 RM, in *Magdeburg* 1160 RM. Doch wäre es unwissenschaftlich, diese Zahlen unmittelbar mit den mittelalterlichen zu vergleichen. Denn der soziologische Aufbau der modernen Großstädte mit ihren gewaltigen Arbeitermassen ist ein völlig anderer.

⁸⁴ Das Nähere bei Johannes Hartung a. O.

⁸⁵ Dabei ist also vorausgesetzt, daß immobiles und mobiles Kapital sich wertmäßig ungefähr die Waage hielten. Bei Annahme eines Verhältnisses von 2:1 würden sich die absoluten Zahlen um 12,5% auf 948900 fl. erhöhen, bei einem Verhältnis von 1:2 sich um 10% auf 759120 fl. verringern. Das durchschnittliche Einzelvermögen der Steuerpflichtigen aber beliefe sich im ersteren Falle auf 211 fl. (= 317 Ml.), im letzteren auf 171 fl. (= 257 Ml.). Diese Unterschiede sind für unsere Zwecke nicht eben wesentlich.

Tabelle 7. *Augsburger Vermögen 1475.*

Einwohner- gruppe	Steuerleistung je Person in Gulden	Anzahl der Personen	Ungefähres Vermögen in Gulden ⁶⁶
1	0 (Bettler)	107	0
2	0 (Tagelöhner)	151	0
3	0 (Habenichts- Handwerker)	2700	0
4	unter $\frac{1}{2}$	420	bis 50
5	$\frac{1}{2}$ —1	532	50—100
6	1—3	266	100—400
7	3—6	98	400—800
8	6—10	59	800—1400
9	10—15	48	1400—2000
10	15—20	26	2000—2667
11	20—25	16	2667—3333
12	25—30	15	3333—4000
13	30—40	13	4000—5333
14	40—50	14	5333—6667
15	50—60	4	6667—8000
16	60—70	3	8000—9333
17	70—80	7	9333—10667
18	80—90	2	10667—12000
19	90—100	4	12000—13333
		4485	

Tabelle 8. *Augsburger Vermögen 1475*
(vereinfacht und auf Ml. reduziert).

Einwohner- gruppe ⁶⁷	Anzahl der Personen	In Prozenten	Ungefähres Vermögen in Ml. umgerechnet
1—3	2958	66	0
4—5	952	21	bis 150
6	266	6	150—600
7	98	3 $\frac{1}{2}$	} 600—1200
8	59		
9	48		
10—11	42	2	} 1200—2000
12—14	42		
15—19	20	1	} 2000—3000
		1	} 3000—5000
		1	} 5000—10000
		$\frac{1}{2}$	} 10000—20000

Die Aussage dieser Zahlenreihen ist eindeutig und erweist Jechts Diagnose als für Augsburg unzutreffend. Wir finden vielmehr eine gewaltige Überzahl völlig Besitzloser (Gruppe 1—3) mit 66% der Zensiten und ein zahlenmäßig sehr starkes Kleinstbürgertum (unter 150 Ml.) mit 21%, also für die unteren Gruppen zusammen 87%, das sind sieben Achtel der Bevölkerung. Dem steht gegenüber ein wesentlich schwächeres Kleinbürgertum (150—600 Ml.) mit 6% und ein auffallend schwacher Mittelstand (600—2000 Ml.) von nur 3 $\frac{1}{2}$ %, zusammen also nur 9 $\frac{1}{2}$ %. Es verbleiben für die Wohlhabenden (2000—5000 Ml.) ganze 2%, für die Reichen (5000—10000 Ml.) nur 1%, für die Spitzenvermögen (über 10000 Ml.) $\frac{1}{2}$ % der Haushaltungen in der Stadt.

⁶⁶ Es wurde angenommen, daß bei Vermögen unter 100 fl. kein Grundbesitz, bei mehr als 100 fl. die Hälfte Grundbesitz gewesen sei.

⁶⁷ Es sind die gleichen Gruppen wie in Tab. 7.

Der Bevölkerungsaufbau ist unproportioniert und sozial ungesund; es fehlt als Rückgrat des Ganzen eine starke Mitte: wenige Reiche über einer Masse von Habenichtsen! Auch wenn man die Besitzlosen aus der Berechnung gänzlich fortlassen wollte, weil sich unter ihnen viel Haus- und Geschäftsgesinde befinden wird, das an anderen Orten nicht selbständig veranlagt wird, sondern zur Familie des Hausvorstandes zählt, so würde dieses Verhältnis trotzdem weiter bestehen bleiben. Es würden sich nämlich die Anteile der übrigen Gruppen lediglich auf das Dreifache erhöhen und man erhielte: 62% Kleinstbürger, 18% Kleinbürger, 10% Mittelstand, 6% Wohlhabende, 3% Reiche, 1% Spitzenvermögen.

Und nun zu dem abweichenden Bevölkerungsaufbau in den Hansestädten! Einen gewissen Anhalt geben zunächst die Klassifizierungen der Einwohner nach den spätmittelalterlichen Kleider- und Luxusordnungen, wie sie für verschiedene Städte gedruckt oder ungedruckt vorliegen. Ihr Grundgedanke ist, weiblichen Kleiderluxus und Steuerleistung des Eheherren in ein festes Verhältnis zueinander zu setzen und so die Sozialordnung der Stadt auch nach außen klar zu dokumentieren. Als Beispiele wurden Lüneburg um 1400 und Hamburg um 1500 gewählt⁸⁸.

In *Lüneburg* um 1400 sind die Augsburger Gruppen 1—4 (Besitzlose und Arme bis zu 60 Ml.) sowie die Augsburger Gruppen 8—19 (Wohlhabende und Reiche mit mehr als 1000 Ml.) je zu nur einer einzigen undifferenzierten sozialen Klasse zusammengefaßt; dagegen werden die Augsburger Gruppen 5, 6 und 7 (Kleinbürgertum und Mittelstand von 60—1000 Ml.) jede als eine Klasse für sich behandelt: 60—100, 100—400, 400—1000 Ml. Daraus ist zu schließen, daß stärker differenzierte und zahlenmäßig beachtliche mittlere Schichten vorhanden waren, während bei den Wohlhabenden und Reichen (wie bei den Armen) eine weitere Unterteilung und besondere Klassifizierung nicht erforderlich schien. In *Hamburg* um 1500 liegen bei größerem Allgemeinwohlstand die Dinge nicht wesentlich anders. Kleinbürgertum, Mittelstand und Wohlstand (200—5000 Ml.) erscheinen in nicht weniger als 6 unterschiedliche Klassen aufgeteilt, und zwar: 200—500, 500—1000, über 600, 1000—3000, über 2000, 3000—5000 Ml. Die Armen (unter 200 Ml.) und die Reichen (über 5000 Ml.), also die Augsburger Gruppen 1—5 und 12—19, bilden dagegen nur je eine Klasse. Auch hier liegt das Schwergewicht offenbar bei den in sich stark gegliederten mittleren Schichten.

Das gleiche Ergebnis springt heraus, wenn man für eine einzelne Stadt den Versuch macht, in einer möglichst großen Zahl von Fällen die Vermögensverhältnisse bestimmter typischer Persönlichkeiten aus

⁸⁸ Die Lüneburger Ordnung vom Ende des 14. Jahrhunderts ist in Volgers UB. der Stadt Bd. 3 (1877), S. 432f. abgedruckt. Aus Hamburg sind überliefert: eine undatierte Ordnung vom Ende des 15. Jahrhunderts sowie datierte Ordnungen von 1500 und 1506; die beiden ersteren sind (schlecht!) abgedruckt in der Freiburger Dissertation von Walther Möring. Die Wohlfahrtspolitik des Hamburger Rates im Mittelalter = Heft 45 in Georg v. Belows Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte (1913), S. 162ff.

allen Kreisen der Bevölkerung zu klären⁸⁹. In einem Sonderaufsatz, der in meinen Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte erschienen ist, habe ich über annähernd 150 derartige Fälle aus Hamburg und aus der Zeit zwischen 1350 und 1530 berichtet⁹⁰. Zieht man aus diesen tatsächlichen Feststellungen mit Vorsicht die möglichen allgemeinen Folgerungen, so ergibt sich:

1. Zu der Gruppe des untersten Kleinstbürgertums (Augsburg Gruppe 4) mit Ersparnissen bis zu 75 Ml. zählen in Hamburg bereits: häusliche Knechte und Mägde, Hospitalsinsassen und vor allem Tagewerker, wie Karrenschieber, Korbträger, Ziegeleiarbeiter usw. In der gehobeneren Gruppe der Kleinstbürger (Augsburg 5) mit 75—150 Ml. begegnen: ein Bürgermeisterknecht, ein Mühlenknecht, ein Knochenhauer-geselle, ein öffentliches Mädchen und anscheinend auch vereinzelt Handwerksmeister. Das sind die gleichen Kreise, die in Augsburg die Masse der vollkommen Besitzlosen ausmachen!

2. In der Gruppe des Kleinbürgertums (Augsburg 6) mit 150—600 Ml. erscheint die große Mehrzahl der Handwerksmeister, dazu ein Teil der Brauer, vorwiegend die sog. Hauerbrauer, die in gemietetem Hause das Brauwerk ausübten.

3. Dem Mittelstand (Augsburg 7—8) mit 600—2000 Ml. gehören an: die gehobenen Handwerker, insbesondere die Knochenhauer, die Kannengießer und die Goldschmiede, aber auch einzelne Töpfer, Glaser, Maler, Barbieri und Chirurgen, Bäcker, Woll- und Leineweber, weiter manche Schiffer, viele Brauer und verschiedene kleinere Kaufleute.

4. In den Kreisen des Wohlstands (Augsburg 9—11) mit 2000 bis 5000 Ml. begegnen wir den erfolgreicheren Schiffern und Brauern sowie der Mehrzahl der Wandschneider und mittleren Kaufleute, unter ihnen auch einigen Herren des Rates.

5. Die Gruppe der Reichen (Augsburg 12—19) mit mehr als 5000 Ml. aus deren Mitte vorzugsweise der Rat sich rekrutiert, hat von 1350 bis 1530 zahlenmäßig stark zugenommen. Unter ihnen trifft man neben den großen Kaufleuten auch einige ausgesprochene Rentner, und zwar sowohl Grundherren wie Kapitalrentner. Die Höhe der Höchstvermögen steigt dabei seit dem Ende des 14. Jahrhunderts von 10000 über 15000 (erste Hälfte des 15. Jahrhunderts) und 25000 (nach 1450) bis auf 40000 Ml. und mehr (um 1500).

6. Da Anzahl und Höhe der Spitzenvermögen seit der Mitte des 15. Jahrhunderts erheblich angestiegen ist, während die Durchschnitts-

⁸⁹ Für Lübeck liegen sehr wertvolle Feststellungen über die größten *Kaufmannsvermögen* verschiedener Zeiten vor: vgl. vor allem Fritz Rörig in seinen hantsischen Beiträgen zur deutschen Wirtschaftsgeschichte (1928), S. 132 ff., 217 ff. usw.; Ahasver v. Brandt, Der Lübecker Rentenmarkt von 1320—1350 (1935), S. 22 ff.; Elisabeth Peters, Das große Sterben des Jahres 1350 in Lübeck und seine Auswirkung auf die wirtschaftliche und soziale Struktur der Stadt (1938), ZLG. Bd. 30, S. 87 ff.; Gerhard Neumann, Hinrich Castorp, ein Lübecker Bürgermeister aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts (1932), S. 37 ff. Diese Arbeiten machen der Legende von den „hantsischen Kleinhändlern“ endgültig ein Ende. Erwünscht wäre eine Ergänzung durch Untersuchungen über die Vermögensverhältnisse der übrigen Einwohnergruppen.

⁹⁰ Hamburgische Vermögen 1350—1530, a. O. S. 201 ff.

höhe aller Vermögen sich nur um ein wenig gehoben hat, muß die Zahl der Kleinst- und Kleinvermögen, über die für diese Zeit nur wenig zu ermitteln war, zu Ungunsten der mittleren Gruppen wesentlich zugenommen haben.

7. Das Gesamtergebnis geht dahin, daß die vermögensmäßige Gliederung der Bevölkerung Hamburgs gegen Ende des 14. Jahrhunderts ausgeglichen und gesund gewesen sein muß und daß sie sich zwar im Laufe der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nicht unwesentlich verschlechtert hat, ohne doch je so krisenhafte Züge anzunehmen wie in Augsburg 1475.

Dieses Ergebnis möchte ich für alle Hansestädte an der See als typisch ansehen. Nicht zum letzten diesem gesunden Bevölkerungsaufbau verdanken die Hansestädte ihre innere Sicherheit und ihre außenpolitischen Erfolge!

STUDIEN ZUM HANSE-NORWEGEN-PROBLEM

VON

MARIA WETKI

I.

Überblick über die neuere norwegische Literatur.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war die Beurteilung der Hanse in Norwegen auf norwegischer wie auf deutscher Seite ziemlich einheitlich im Gegensatz zu der dänischen Auffassung, deren Hauptvertreter C. F. Allen in seinem Werk über die nordischen Reiche „*De tre nordiske Rigers Historie*“, Kopenhagen 1864, begreiflicherweise antihansische Tendenzen vertrat. Nach seiner Auffassung hatte die Hanse es verstanden, „sich zum Herrn des Handels und der Erwerbsquellen des Landes zu machen und dessen beste Kraft und Fett auszusaugen“¹. Dennoch hielt merkwürdigerweise die norwegische Forschung selbst, besonders Sars und Munch, bis zum Ende des 19. Jahrhunderts daran fest, daß die Hansen einen leeren Platz im mittelalterlichen Norwegen ausgefüllt und die materielle Entwicklung des Landes gefördert hätten. Das änderte sich, als die norwegische Wirtschaftsforschung an C. F. Allens Seite trat.

1899 erschien in Oslo Bugges Arbeit über die norwegischen Städte: „*Studier over de norske byers selvstyre og handel*“. Hier stellte Bugge die These auf, die Hanse habe sich die Außenhandelsmärkte der Norweger angeeignet und einen selbständigen bürgerlichen Kaufmannsstand konkurrenziert. Seitdem setzte sich Allens Werk und Auffassung als grundlegend für alle norwegischen Darstellungen durch.

Auf deutscher Seite hatte zwar der gründliche Kenner hansischer Geschichte Dietrich Schäfer über die Gedankenlosigkeit und den Mangel an Sachkenntnis gemurrt, womit auch deutsche Historiker Allens Auffassung übernahmen², zu einer grundsätzlichen Auseinandersetzung kam es jedoch nicht. Andere Probleme traten in den Vordergrund, und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts behauptete sich die dänische

¹ *Anmerkung der Redaktion.* Wir bringen die Arbeit von Fräulein Maria Wetki, die vor längeren Jahren begonnen ist und deren Vollendung durch besondere Schwierigkeiten bei der Benutzung von Archiven und Bibliotheken gehemmt und erschwert wurde, um so lieber, als trotz des wichtigen und grundlegenden Buches von Friedrich Bruns vom Jahre 1900 eine wirkliche Darstellung des Hanse-Norwegenproblems, die Bruns nach Anlage seines Buches gar nicht geben wollte, von deutscher Seite bisher fehlt. Die norwegische Forschung hat sich dagegen in den letzten Jahrzehnten eingehend damit beschäftigt. Es ist deshalb notwendig, daß die deutsche Forschung über die norwegische Literatur im Zusammenhang unterrichtet wird und sich mit ihr näher auseinandersetzt. Es ist zu hoffen, daß sich so eine allgemein-wissenschaftliche Auffassung verbreitet, die sich ebenso von nationalistischen Einseitigkeiten wie von dem Hereintragen von Zügen des modernen Wirtschaftslebens in das der früheren Jahrhunderte fernhält.

² C. F. Allen, *De Tre Nordiske Rigers Historie*, Bd. I, S. 4. Kopenhagen 1864.

³ D. Schäfer, *Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen*, Halle 1887. S. LXXIV. 2. Aufl. 1927, S. LXXIX.

Auffassung traditionsgemäß weiter. Erst die weitere Entwicklung, die die Ausbeutungstheorie durch Oscar A. Johnsen und seine Schule in Norwegen erfuhr, erregte die Aufmerksamkeit der deutschen Forschung.

Inzwischen war das Thema Hanse—Norwegen auf norwegischer Seite vielfach behandelt worden. Genannt seien hier:

Bugge, Alexander, Studier over de norske byers selvstyre og handel. Oslo 1899.

Nielsen, Yngvar, Norges historie fremstillet for det norske folk. 1909.

Bugge, Alexander, Der Untergang der norwegischen Schifffahrt im Mittelalter (VJS. f. Soz. u. Wirtschaftsgesch. 1914).

Bugge, Alexander, Den norske sjöfarts historie. 1923.

Koren-Wiberg, C. Hanseaterne og Bergen. 1932.

Schreiner, Johan, Hanseatene og Norges nedgang. Oslo 1935.

Johnsen, Oscar A. Norwegische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1939.

Schreiner, Johan, Hanseaterne og Norge i det 16. arhundre (mit „Norwegen und die Hanse“). Oslo 1941.

Schreiner, Johan, Pest og prisfall i senmiddelalderen. Oslo 1948.

Die Übersicht, die Schreiner in „Hanseatene og Norge i det 16. arhundre“ gibt, zeigt, daß das Interesse sich vorwiegend dem Abstieg der Hanse in Norwegen zuwendet. Vermutlich unter dem Einfluß der „Lübecker Bergenfahrer“ von Fr. Bruns³, ein Buch, das eine Hauptquelle der weiteren Forschung wurde, schoben sich die wirtschaftlichen Faktoren immer mehr in den Vordergrund, ohne deren politischen Ursachen, die den Niedergang der Hanse mitbestimmten, ausreichend gerecht zu werden. Nur C. Koren Wiberg als Ausnahme faßt bewußt auch die Erscheinungen des inneren Zerfalls der Hanse ins Auge. Die letzten Veröffentlichungen Schreiners behandeln das Thema vorwiegend wirtschaftshistorisch.

Sieht Yngvar Nielsen in Christopher Valkendorf, der 1556 mit Bergenhus belehnt wurde, den Befreier vom hansischen Joch, so weist Bugge in „Den norske sjöfarts historie“ auf die junge bedrohliche Konkurrenz der Bergener Schifffahrt nach Einbürgerung von Ausländern in Bergen hin, auf die Bedeutung der Islandfahrt für den europäischen Markt wie auf die gefährliche Rivalität der Holländer in Bergen. C. Koren Wiberg, der die traditionelle Verherrlichung Valkendorfs erschütterte, wirft vor allem Erscheinungen des inneren Zerfalls der Hanse in die Debatte, daß nach 1500 Hansekaufleute in steigendem Maße mit dem Kontor brachen, sich längs dem Strand niederließen und daß ferner der Handel deutscher Schiffer mit den Bürgern Bergens dazu beitrug, den Zusammenhalt der Hansen in Bergen zu untergraben.

Von O. Röhlk⁴, der den wirklichen Abstieg der Hanse erst in späterer Zeit sieht, etwa um 1600, als kapitalkräftige Holländer in Bergen führend wurden, übernimmt O. A. Johnsen die Beurteilung der Islandfahrt als nicht entscheidend für den Niedergang des Kontors im 16. Jahrhundert und des Kornimports aus den Ostseestädten als Voraussetzung für eine in Bergen beheimatete Nordfahrt.

³ Friedrich Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik. Berlin 1900.

⁴ O. Röhlk, Hansisch-norwegische Wirtschaftspolitik im 16. Jahrhundert. Kiel 1935.

Schreiner führt Aufstieg wie Abstieg der Hanse auf die Veränderung der Handelsbedingungen in Europa zurück. Der Zusammenbruch der hansischen Einheitsfront in Bergen, die Auflösung des Verbandes seit Hamburgs Austritt 1530, die Sundfahrt, Deventers Konkurrenz in Bergenfisch, das Einschalten Bergener Bürger in die Nordfahrt, die Verlagerung der Handelswege, nicht zuletzt die Übermacht der Holländer, alles wirtschaftliche Momente, entscheiden nach seiner Auffassung den Niedergang im 16. Jahrhundert. Zusammenfassend heißt es in „Die Hanse und Norwegen“: „Die Entwicklung der Hansemacht in Norwegen war von keiner Sonderentwicklung innerhalb des Landes selbst bedingt, sondern geht auf die Änderung der Handelsbedingungen in Europa zurück. In ihnen müssen wir auch die Erklärung dafür suchen, daß die Hansen gegen Schluß des Mittelalters ihrer Führerstellung nach und nach verlustig gingen. In beiden Fällen haben wir es mit allgemeinen Verschiebungen außerhalb der Grenzen Norwegens zu tun. Was auf norwegischem Gebiet vor sich ging, ist nur als Reflex einer tiefgreifenden Änderung innerhalb des Wirtschaftslebens in ganz Europa zu begreifen“⁵.

Je mehr die norwegische Wirtschaftsforschung in der Behandlung des Hansethemas hervortrat, um so klarer entwickelte sie ihre Auffassung über die verderbliche Wirkung des Hansehandels für Norwegen zu den Thesen:

1. Die Hansen hätten sich die ausländischen Märkte der Norweger angeeignet, die norwegische Kaufmannschaft auskonkurriert und dadurch Stillstand und Verfall des norwegischen Städtewesens bedingt (Bugge).
2. Die hansische Getreideeinfuhr (Johnsen) bzw. die hansische Butterausfuhr (Schreiner) habe den Verfall der norwegischen Landwirtschaft verursacht.
3. Der Hansehandel selbst habe auf der Ausbeutung der Norweger, speziell der Nordfahrer, beruht, auf der willkürlichen Festsetzung des Preises für Korn und Stockfisch, auf der Gewinnabschöpfung (Johnsen, Schreiner).
4. Das Kontor in Bergen habe vor brutalen Gewaltmitteln, Raub und Mord als Mittel der Wirtschaftspolitik nicht zurückgeschreckt (Schreiner).
5. Das wirtschaftliche Übergewicht der Hanse habe sich entscheidend auf Norwegens politische Stellung ausgewirkt (Schreiner).

Obwohl nun diese Thesen ein Bild entwerfen, wie fremde Kaufleute ein wehrhaftes, mächtiges Reich zugrunderichteten — ein in der Geschichte immerhin nicht alltäglicher Fall — bleibt doch die Frage offen, warum sich dies mächtige Reich, vor dem im 9. und 10. Jahrhundert das Festland zitterte, von einem Städtebund mit wirtschaftlicher Zielsetzung hat zugrunderichten lassen, also die Frage nach dem Ganzen, die entscheidende Frage. Die norwegische Wirtschaftsgeschichte hat darauf keine einheitliche Antwort gegeben.

Den drei nebeneinander bestehenden Theorien über den Niedergang Norwegens, der Klimatheorie, der Verfassungstheorie und Johnsens

⁵ J. Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 360 f.

Theorie des Verlusts des nationalen Königtums⁶ fügt Schreiner eine auf den ersten Blick bestechende vierte Theorie hinzu: das wirtschaftliche Übergewicht der Hansen habe sich entscheidend auf Norwegens politische Stellung ausgewirkt. W. Vogel, der übrigens Schreiners erstem Hansbuch weitgehend zustimmte, hat dessen Theorie doch soweit eingeschränkt, daß die hansische Handelstellung nicht als Ursache oder gar als alleinige Ursache der Entwicklung angesehen werden darf⁷.

Diese Theorien gegeneinander abzuwägen, ist hier nicht der Ort, da es hier um wirtschaftliche Fragen geht, um die Vorwürfe, die die norwegische Wirtschaftsgeschichte gegen die Hanse erhebt. Die norwegische These, die Hanse habe zum Niedergang Norwegens im 14. und 15. Jahrhundert entscheidend beigetragen, begrenzt die folgenden Ausführungen im wesentlichen auf die Zeit hansischen Aufstiegs und Erfolgs. Daß hier alle norwegischen Angriffe erschöpfend geprüft werden, darf man nicht erwarten. Dem stehen bei dem augenblicklichen Zustand des größten Teils unserer Bibliotheken und Archive und der jahrelangen Unzugänglichkeit ausländischen Quellenmaterials im Augenblick unübersteigbare Hindernisse entgegen. Daher bleibt nur die Möglichkeit, auf Momente hinzuweisen, die von der norwegischen Forschung außer acht gelassen sind, oder auf Deutungsmöglichkeiten, die unter anderen auch in Frage kommen.

II.

Die Hanse und norwegischer Außenhandel, Kaufmannsstand und Stadt im Mittelalter.

Daß Norwegen, dies Reich, das um 1270 von Finnland bis Grönland reichte, vom deutschen Kaufmann gefällt sein soll, ist die abschließende These der heutigen norwegischen Wirtschaftsgeschichte¹.

Der Angriff begann mit Bugges „Studier over de norske byers selvstyre og handel“, auf das sich die ganze folgende Literatur stützt in der Behauptung, die Hansen hätten im Mittelalter einen norwegischen Kaufmannsstand auskonkurriert². Bugge ist jedoch in seiner Abhandlung „Der Untergang der norwegischen Schifffahrt im Mittelalter“ (1914) von einigen seiner früheren Ausführungen abgerückt, vor allem von der

⁶ Oscar A. Johnsen, *Norwegische Wirtschaftsgesch.*, Jena 1939. S. 132 ff.

⁷ HGBll. 1935, Weimar 1936. S. 260 ff.

¹ J. Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*: „Das wirtschaftliche Übergewicht der Hansen wirkte sich entscheidend auf Norwegens politische Stellung aus. Daß sie den norwegischen Außenhandel in ihre Hände bekamen, bildet eine der Voraussetzungen für den Niedergang des Landes im Spätmittelalter. Vielleicht liegt hierin der Hauptgrund für den Verlust unserer nationalen Selbständigkeit.“ S. 360.

² Vgl. Johnsen, a. a. O.: „Es ist jetzt ganz klar, daß sie einen bürgerlichen Handels- und Schiffsreederstand, der in der Entwicklung begriffen war, unterdrückt haben und daß dies Stillstand und Verfall der norwegischen Städte für einen Zeitraum von etwa 200 Jahren bewirkt hat.“ S. 189, und: „Die Hauptursache müssen wir darin suchen, daß die Hansen sich die ausländischen Märkte der Norweger, ihre Ausfuhr und Einfuhr aneigneten, ihren Handel zu einem rein passiven Warenaustausch und schließlich zu einem ganz primitiven inländischen Bauernhandel herabdrückten . . .“ S. 190. — Ebenso Schreiner, *Hanseatene og Norges nedgang*, S. 1.

Datierung des Niedergangs der norwegischen Schifffahrt, den er nun für 1250 annimmt³.

Diese neuere Datierung Bugges ist wichtig, da daraus klar hervorgeht, daß der Niedergang von Schifffahrt und Handel Norwegens bereits erkennbar ist zu einem Zeitpunkte, da die Hanse noch gar nicht als bewirkender Faktor in Norwegen in Frage kommt. Was Bugge in seiner Abhandlung nicht ausdrücklich gesagt hat, was aber aus seinen Ausführungen eindeutig hervorgeht, ist die überraschende Parallele zu dem Verfall der staatlichen Macht.

1. Nach Bugge bestand gegen Ende des 10. und in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts Handelsverbindung mit Rußland, dann mit Gotland. Diese hielt sich im östlichen Norwegen bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts.

2. Der Handel mit Irland und dem westlichen England war noch um 1100 bedeutend. Irland geht jedoch 1171 an England verloren. Danach geht auch langsam der Handel nach Westengland ein. 1213 hört man zum letzten Male in Bristol von einem norwegischen Schiff⁴.

3. Die Norweger selbst haben den isländischen Handel untergraben und verfallen lassen⁵. 1261—64 wird Island formell dem norwegischen Staate angeschlossen. In der Vereinskunde werden den Isländern mindestens 6 Schiffe (Korn) jährlich zugesichert. Bergen wird Stapelplatz des Islandhandels. Dennoch geht auch die Islandfahrt zurück, obwohl die Hansen die Linie gar nicht befahren. 1419 klagen die Isländer, daß die versprochenen 6 Schiffe schon lange nicht mehr die Insel besuchten.

4. Die norwegische Schifffahrt auf Westdeutschland hatte schon vor 1200 ihre Bedeutung verloren⁶.

5. Ergänzend sei hier auf die Fahrt nach Bjarmaland verwiesen. Spätestens im 9. Jahrhundert findet man den Weg über das Weiße Meer zu den Ufern der Dwina. Nachdem die Finnenfahrten königliches Alleinrecht geworden waren, wurde aller private Handel mit Finnen — wie nach 1261 mit Grönland — streng verboten⁷.

³ A. Bugge, Der Untergang der norwegischen Schifffahrt im Mittelalter: „Ich habe es früher so dargestellt, als ob der norwegische Außenhandel um 1300 seine größte Blüte erreichte und der Niedergang bald nachher (um 1320—1350) erfolgte. Diese Ansicht ist jedoch nicht richtig. Der Niedergang geschah nicht plötzlich, sondern nach und nach. Die norwegische Schifffahrt hat wahrscheinlich im Mittelalter, wie früher angenommen, unter Haakon Haakonsson (1217 bis 1263) ihre größte Blüte erreicht, und die Deutschen hatten schon um 1300 ihre feste Stellung in Norwegen gewonnen, obwohl es richtig ist, daß der norwegische Außenhandel erst um 1320 seine frühere Bedeutung ganz verlor.“ S. 96. „Die norwegische Schifffahrt war freilich um 1250 intensiver als um das Jahr 1000, hatte aber nicht denselben Umfang, und im Laufe des 13. Jahrhunderts wurde der Niedergang immer deutlicher. Der Umfang des Außenhandels wurde immer mehr beschränkt, und Ausländer bemächtigten sich mehr und mehr der verschiedenen Exportzweige.“ S. 116.

⁴ Bugge, a. a. O. S. 135.

⁵ Bugge, a. a. O.: „Norwegische Kaufleute aus Nidaros (Drontheim) und Bergen bemächtigten sich mehr und mehr des isländischen Außenhandels . . . Schon zu Anfang des 13. Jahrhunderts scheinen die Isländer die ökonomische Abhängigkeit von Norwegen als drückend empfunden zu haben.“ S. 94 f.

⁶ Bugge, a. a. O. S. 135.

⁷ Johnsen, a. a. O. S. 39 f.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es sich bei der norwegischen Schifffahrt im Mittelalter gar nicht um eine echte Außenhandelsschifffahrt handelt, sondern um eine Reichsschifffahrt, die dem Blutkreislauf in einem Organismus vergleichbar wäre. Sie stirbt ab mit dem Verlust oder Verfall der Wikingerkolonien und -stützpunkte. Mit den Flottenfahrten des deutschen Kaufmanns nach Nowgorod oder mit den Fahrten der Westdeutschen nach Bergen kann man sie nicht gleichsetzen.

Unter dem Zeichen des Niedergangs steht auch das norwegische Handelsschiff zur Zeit, als die Ostseestädte ihre Fahrten nach Bergen aufnehmen. Es ist das gleiche, das die Wikinger auf ihren Fahrten führten, das Langschiff ohne Laderaum, ein Kampfschiff, kein Frachtschiff. Den deutschen Koggen vermag es keine Konkurrenz zu bieten. Seit Bugge zerbrechen sich die norwegischen Wirtschaftshistoriker den Kopf, warum ein so seetüchtiges Volk wie die Norweger an diesem Typ festhielt⁸. Nicht daß sie unfähig gewesen wären, Schiffe für den Warentransport zu schaffen: den Isländern baute man für die Warenverfrachtung in Norwegen besondere Schiffe, die sogenannten Knarren, Lastschiffe. Der Norweger aber benutzte nach wie vor das Langschiff. Wo ein zureichender Grund vorliegt, kann also auch der norwegische Schiffbauer zweckmäßige Schiffsformen finden, wenn er sie auch nicht weiterentwickelt. Für den Norweger im Mittelalter ist nun das Langschiff zweckmäßig aus Gründen der Wehrpflicht und des Küstenhandels. Es ist eine Seewehr mit der Verpflichtung, Schiffe mit Besatzung und Ausrüstung zu stellen. 1277 war z. B. Norwegen in 279 Küstenbezirke aufgeteilt, die gewöhnlich je ein Schiff zu stellen hatten. Diese Kriegsflotte konnte nach 3 Monaten Dienstzeit ohne besondere Erlaubnis nach Hause ziehen.⁹ Was liegt näher, als das Schiff zu anderen Zeiten als Handelsschiff zu benutzen, d. h. aber, an der Längsschiffform festzuhalten, zumal da es im Küstenhandel durchaus genügte, z. B. für den Transport des Stockfisches nach Bergen. Für den Küstenhandel in Norwegen kommt eine Kogge gar nicht in Frage. Da ist die Fahrt in der engen Fahrwinde, der schwierige Zugang zu abseitigen Landeplätzen, die nur das Langschiff bestehen kann: es ist das gegebene Schiff für den norwegischen Küstenhandel. Wo es sich um wirkliche Außenhandelszwecke handelt, wissen die alten Norweger auch Handelsschiffe zu bauen. Bugge weist da auf das in den Sagas austrfararskip (Ostseefahrerschiff) genannte Fahrzeug der Städte in Ostnorwegen hin, das früher als das Bergener Top-, Vorder- und Hinterkastell wie die Kogge aufweist¹⁰.

Wenn also Westnorwegen die Langschiffform beibehielt, ist offensichtlich, daß das Langschiff für den norwegischen Außenhandel genügte. Das war der Fall, solange wie in der Wikingerzeit der Austausch

⁸ Johnsen, a. a. O.: „Rätselhaft erscheint es, daß Seeleute und Schiffbauer wie die alten Norweger nicht versucht haben, sich die neuen Fortschritte der Schiffbaukunst anzueignen.“ S. 188.

⁹ Johnsen, a. a. O. S. 53. f.

¹⁰ Bugge, a. a. O. S. 110. Vgl. auch das Schiffsbild des Bergener Stadtsiegels von 1276: B. Hagedorn, die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, Tafel III.

nur Luxuswaren betraf, die keinen großen Laderaum beanspruchten¹¹. Das scheint auch der Fall gewesen zu sein, als mit der Entwicklung des Stockfischhandels in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts Massenware regelmäßig importiert werden mußte, Mehl, Korn, Malz, denn den Import wie den Export der Tauschware besorgte der ausländische Kaufmann. Eine einheimische Handelsschiffahrt ist dadurch nicht geschädigt, da sie ja gar nicht vorher an diesen Erwerbszweig gebunden war. Wer hier der Geschädigte ist, läßt sich jedoch erschließen:

1. Nach Bugge fahren schon 1053 „viele Deutsche“ mit schwerem Gut auf einem Schiff von England nach Norwegen, sind also am Zwischenhandel zwischen England und Norwegen beteiligt¹².

2. 1213 läßt der englische König 2 Kaufleuten aus Flandern ihre in Southampton arrestierten Fische zurückerstatten¹³. Schonenfahrer können es nicht sein, denn der Schonenhering kam von der letzten Juli- bis zur letzten Septemberwoche, und der Erlaß des englischen Königs ist vom 24. Mai datiert. Es könnte sich also um Stockfisch oder den norwegischen „Weißen“ Hering handeln, der vom Anfang des 13. Jahrhunderts nach etwa 100jähriger Pause wieder als „Frühlingshering“ in den ersten Monaten des Jahres auftrat. Für Weißen Hering wäre aber der 24. Mai ein später Termin, wahrscheinlicher ist, daß es sich dabei um Stockfisch handelt. Es könnte Stockfisch sein, der im Winter aufgekauft wurde — 1213 gibt es ja noch keine Gesetze gegen das „Wintersitzen“ — es könnte aber ebenso gut Messestockfisch sein; denn die Messe in Bergen begann am 3. Mai, und 3 Wochen dürften zur Erledigung der ganzen Angelegenheit mit Einkauf, Verfrachten, Segeln, Beschlagnahme, Protest und Erlaß des Königs genügen. Aber ob Stockfisch, ob Weißer Hering, die Ausfuhr liegt nicht in den Händen von Norwegern, sondern diesmal flandrischen Kaufleuten.

3. 1224 werden in Lynn (10) mit Mehl und Malz beladene Schiffe der „Kaufleute des Kaisers“, die beschlagnahmt wurden, als der Krieg mit Frankreich ausbrach, wieder freigegeben und erhalten freie Fahrt¹⁴. Die Fracht weist auf die aufblühende norwegische Stockfischproduktion hin, Mehl und Malz sind die Hauptimportgüter dafür; sie könnte aber auch für Flandern bestimmt sein. Daß es sich dabei um Norwegenfracht handelt, dafür spricht, a) daß die flandrischen Kaufleute selbst eine Schwergutflotte haben, z. B. 1225 in der Normandie Getreide verladen¹⁵, b) Lübecks Getreideaufkauf sich noch in den Anfangsstadien befindet, erst 1234 wird z. B. Pommern einbezogen, c) die Ausfuhr aus Lynn betrieben wird, dem Hauptgetreideplatz für das Norwegengeschäft, d) die Exportlizenz nach dem Besuch eines norwegischen Sendboten beim englischen König erfolgt.

¹¹ Schreiner, *Hanscatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 361.

¹² Bugge, a. a. O. S. 104.

¹³ HUB. I, Nr. 102.

¹⁴ HUB. I, Nr. 160. Nach der damals in England herrschenden Praxis werden Ausfuhrlicenzen allgemein auf den Namen des Schiffsführers ausgestellt. Daher ist anzunehmen, daß die 10 hierbei namentlich aufgezählten deutschen Kaufleute als Schiffsführer gelten, also 10 deutsche Schiffe vertreten.

¹⁵ HUB. I, Nr. 190.

Da unter den namentlich aufgeführten Kaufleuten ein Wibrand von Stavoren, ein Odo von Groningen, und ein Rikulf von Köln zu finden sind, erfahren wir zugleich, welche westdeutschen Gebiete damals an dem Handel mit Norwegen beteiligt sind. 10 Schiffe sind schon eine ganze Menge und lassen darauf schließen, daß es sich hier nicht um einen Sonderfall, sondern um ein gewohntes Geschäft handelt.

4. Noch 1294 werden trotz des Verbots der Getreideausfuhr in Lynn 4 Schiffe aus Stavoren freigegeben, die Getreide ausführen¹⁶. Das geschah zu der Zeit, als die Beziehungen Lübecks zu Norwegen so gespannt waren, vor dem Abschluß des ersten schriftlichen Vertrages. In Nordeuropa herrschte Getreideknappheit, und England erwies Norwegen einen Dienst mit der Freigabe des Ausfuhrsgutes, aber bezeichnenderweise bringen Westdeutsche das Schwergut nach Norwegen.

Im Handel mit Schwergut nach Norwegen sind also Deutsche aus dem Altreich beteiligt, die „Kaufleute des Kaisers“, wie sie in englischen Urkunden genannt werden, Lübecks und der Wendischen Städte Aufstiege geschah z. T. auf deren Kosten.

Daß der Schwergutimport im großen nach Norwegen schon früh von ausländischen Kaufleuten besorgt wurde, läßt sich aus drei Momenten erschließen:

1. dem norwegischen Schiff^{16a}

2. der oben angeführten Erscheinung, daß schon um die Mitte des 11. Jahrhunderts deutsche Kaufleute im Zwischenhandel Schwergut nach Norwegen einführen,

3. König Sverres Rede 1186, der die ausländischen Kaufleute lobt, besonders die englischen, die Mehl, Weizen, Honig und Tuch gebracht haben, aber die Deutschen tadelt, die in „großer Menge und mit großen Schiffen“ nach Butter und Stockfisch gekommen sind und nur Wein zum Tausch bringen. Willkommen sind ihm alle, die Dinge, „die dies Land nicht hat und die nicht entbehrt werden können“, einführen, die Leute von den Shetlands, den Orkneys, Faer Oer und Island. Aber in seiner Rede erwähnt er mit keinem Wort norwegische Importkaufleute.

Was ferner Schreiner über Tönsberg und den großen Münzfund aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts berichtet¹⁷, bestätigt die dominierende Stellung der Ausländer und besonders der Westdeutschen im norwegischen Außenhandel um 1200. Man darf aber nicht übersehen, daß sie nicht die einzigen sind. Auch Engländer und Dänen werden zusammen mit den Westdeutschen von Lübecks Ausstieg betroffen. Was hingegen Norweger selbst aus England, dem wichtigsten norwegischen Handelspartner neben Deutschland, an Getreide eingeführt haben — dies gilt gerade für die Zeit zwischen 1200 und 1250 — geschah nicht durch selbständige Kaufleute. Schreiner stellt in Hanseatene og Norges nedgang fest, daß die

¹⁶ HUB. I, Nr. 374.

^{16a} Vgl. HR. I, 2, Nr. 4, Abs. 3: Der norwegische König wirft 1370 den Hansen vor, daß die Norweger keinen Gewinn erzielen können, weil die Hansen ihnen nicht gestatten, hansische Schiffe zu befrachten. Für den Transport von Massenswaren, Schwergut, war das norwegische Schiff unrentabel.

¹⁷ Schreiner, Hanseatene og Norges nedgang, S. 10f. S. 17.

meisten norwegischen Schiffe, die in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts England besuchten, dem König oder dem Erzbischof von Drontheim gehörten, andere Hovedö-Abtei oder Lyse-Kloster oder Leuten, die für König Haakons oder Skule Jarls Rechnung Handel trieben, und daß die Kaufleute aus Norwegen, die in englischen Quellen genannt werden, durchweg nicht selbständige Kaufleute waren¹⁸.

Hält man zusammen, daß der Verfall der norwegischen Schifffahrt vor dem Auftreten der Ostdeutschen sichtbar ist, daß das norwegische Schiff kein Handelsschiff ist, daß der norwegische Außenhandel bis 1200 vorwiegend von Ausländern besorgt und auch der norwegische Englandhandel in Schwergut bis 1250 nicht von selbständigen Kaufleuten betrieben wurde, so kann man die Vorwürfe Schreiners und Johnsens, die Hansen hätten einen norwegischen Kaufmannsstand auskonkurriert und sich die ausländischen Märkte der Norweger angeeignet, bis 1250 nicht anerkennen.

Es gab aber um 1250 in Bergen ein Geschäftszentrum, das Anlegeplatz der Handelsschiffe war, dessen Geschäftshäuser die Front zum Hafen bildeten: die Brücke. Dort hatten der norwegische Adel, die kirchlichen Institutionen, die Krone, also die Großgrundbesitzer, ihre Lagerhäuser, und vermutlich haben die Westdeutschen, wenn sie mit ihren „vielen und großen“ Schiffen kamen, bei ihnen den Einkauf getätigt. Da ihre Einnahmen in Naturalabgaben bestanden, die in solchem Maße zusammenkamen, daß sie nicht konsumiert werden konnten, waren die großen Grundbesitzer, deren Land an Pachtbauern verpachtet war, gezwungen, den Überschuß abzusetzen. Daß sie zu den deutschen Kaufleuten immer ein gutes Verhältnis hatten, wird von norwegischen Darstellern zugegeben. Daß sie nicht selbst richtige Kaufleute waren, geht aus dem norwegisch — englischen Schwerguthandel in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts hervor. Norwegische Getreideausfuhren aus England um diese Zeit tragen immer behelfsmäßigen Notfallcharakter. Wenn Getreidemangel herrscht oder gar eine Hungersnot ausbricht, dann erscheinen die Beauftragten des Königs, der Bischöfe oder großer Klöster beim englischen König, erwirken Ausfuhrerlaubnis für eine bestimmte Menge Weizen oder Korn und führen sie aus. Unter diesen Beauftragten treten sogar Geistliche als Schiffsführer auf.

Auf Beziehungen des deutschen Kaufmanns zum norwegischen Großgrundbesitz weisen die Exportartikel hin, für die König Sverre die Westdeutschen als Abnehmer bezeichnet: Butter und Fisch. Butter ist eine Pachtzinsabgabe und wurde wahrscheinlich von den großen Landbesitzern in Bergen an die ausländischen Kaufleute abgesetzt. Damit würde übereinstimmen, daß die norwegische Schifffahrt auf Westdeutschland schon vor 1200 ihre Bedeutung verloren hatte. Es war bequemer, die Erzeugnisse der Landpacht in Bergen abzusetzen, deshalb unternahm man nicht mehr eigene Fahrten nach Westdeutschland. Auch der Fisch gehörte bis ins späte Mittelalter hinein zu den Produkten des Großgrundbesitzes, ganz ausgesprochen aber vor 1200¹⁹. Der Handel der West-

¹⁸ Schreiner, *Hanseatene og Norges nedgang*, S. 17.

¹⁹ Vgl. Johnsen, a. a. O. S. 101.

deutschen scheint sich also hauptsächlich an die Großeigentümer gehalten zu haben. Diese Artikel, Butter und Fisch, hat dann später der ostdeutsche Kaufmann, der Getreide brachte, dem westdeutschen zum Teil weggekauft. Die Verbindung mit dem deutschen Kaufmann war den Großgrundbesitzern willkommen. Ende des 13. Jahrhunderts vermieteten und später verkauften sie ihre Lagerhäuser an der Brücke an ihn.

Aus den ersten Handelsverträgen Norwegens mit England, 1217 und 1223, der großen deutschen Getreide- und Malzeinfuhr 1224 und der norwegischen Kogge mit westdeutschen Kaufleuten, die 1228 in allen englischen Häfen frei ein- und auslaufen darf²⁰, ergibt sich bereits eine frühe Verbindung im Fisch- und Getreidegeschäft zwischen Norwegern und westdeutschen Kaufleuten, wobei der westdeutsche Kaufmann England als Getreidebasis benutzt. Auch das um 1250 in Norwegen geltende Handels- und Gesellschaftsrecht deutet auf die Verbindung zwischen deutschem Kaufmann und Großgrundbesitz hin. Bugge selbst weist auf die Häufigkeit der vom Adel bevorzugten stillen Partnerschaft hin²¹. Die stille Partnerschaft ermöglichte Deutschen wie Norwegern, gemeinsam Unternehmungen größeren Stils durchzuführen. Noch in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts ist z. B. gemeinsame Schiffbefrachtung auf norwegischen wie deutschen Schiffen belegt²². Dagegen verweigern um 1370 die Hansen den Norwegern das Befrachten deutscher Schiffe²³, nachdem es wie auch die Handelsgemeinschaft mit Nichthansen 1366 verboten worden war. Wenn der „Königsspiegel“, wie norwegische Darsteller ausführen, wirklich die Wirtschaftsgrundsätze des Adels widerspiegelt, dann bedeuten die Ratschläge für die Vermögensanlage, $\frac{1}{3}$ bei sicheren, zuverlässigen Männern in guten Kaufstädten anzulegen, $\frac{2}{3}$ auf verschiedene Stellen und Kauffahrten zu verteilen, zusammen mit dem Übergang der Brücke an die Deutschen, daß der Adel die „sicheren zuverlässigen Männer in guten Kaufstädten“ gefunden hatte und sich an den Kauffahrten der Westdeutschen beteiligte, was wohl vor allem für das Englandgeschäft gilt.

Die stille Partnerschaft würde auch eine Erklärung geben für die norwegische Lynn-Hausse 1303—10, als die Hanse zur Blockade Lynns schritt. In dieser Zeit besuchten auffallend viel norwegische Schiffe Lynn, aber auffallend große. Die stille Partnerschaft ermöglichte dem Hansen, trotz der Blockade sich weiter am Lynn-Geschäft zu beteiligen, nun selbst als stiller Teilhaber, wenn die „großen“ norwegischen Schiffe, die nach Schreiner Lynn 1303 besuchten²⁴, richtig gedeutet sind. Die norwegische Lynn-Hausse flaut bezeichnenderweise schon vor 1310 ab, als die Hanseblockade Lynns aufgehoben wurde. Damit übernahm wieder der hansische Firmenteil offiziell das Geschäft, scheint es²⁵.

²⁰ HUB. I, Nr. 227.

²¹ Bugge, Untergang der norwegischen Schifffahrt, S. 134.

²² Bugge, Untergang der norwegischen Schifffahrt, S. 133f., 143ff.

²³ HR. I, 2, Nr. 4, Abs. 3.

²⁴ Schreiner, Hanseatene og Norges nedgang, S. 49, Anm. 1.

²⁵ Vgl. hierzu HUB. II, Nr. 40. Der Aldermann der deutschen Hanse in England bittet ausdrücklich um Bestrafung von 6 Bürgern wendischer Städte, die die Blockade gebrochen haben.

Die stille Partnerschaft tritt mit dem Ende des 13. Jahrhunderts in Norwegen zurück. Auffallende Veränderungen im Handelsleben Westnorwegens sind um die gleiche Zeit zu beobachten. Der norwegische Großgrundbesitz zieht sich aus dem Geschäftsleben zurück, die Geschäftsblüte des 13. Jahrhunderts welkt rasch dahin, der norwegische Englandhandel hört nach 1320 fast ganz auf und kurz darauf die gemeinsame Schiffsbefrachtung auf norwegischen und deutschen Schiffen. Die Gleichzeitigkeit dieser Erscheinungen läßt den inneren Zusammenhang erkennen: die Geschäftsblüte des 13. Jahrhunderts hing zusammen mit der Geschäftstätigkeit des Großgrundbesitzes und seiner Partnerschaft, der Bergener Außenhandel um 1250 war mit dem Handel des Großgrundbesitzes identisch. Wie das Geschäftszentrum an der Brücke sein war, so waren auch die Hauptausfuhrartikel sein: Butter und Fisch. Die Verbindung mit dem Hansekaufmann lag in seinem Interesse, aber das Bürgertum betrachtete er als lästigen Konkurrenten^{25a}. Für einen bürgerlichen Kaufmannsstand waren die Lebensbedingungen zu ungünstig. Es gab wohl einzelne Kaufleute, aber nicht einen selbständigen bürgerlichen Kaufmannsstand wie in den deutschen Städten. Die innerstaatliche Struktur verwehrte ihm den Raum zum Wachsen.

Wenn schließlich in dieser Frage auch das Kontor gehört werden darf, 1476 betont es, das Ausreedungssystem sei schon über 200 Jahre alt²⁶. Das heißt aber, Lübeck hat von Anfang an die Nordfahrer ausgeredet ohne einen bürgerlichen Zwischenhandel, wie Schreiner annimmt.

Weshalb aber konnte der selbständige bürgerliche Kaufmann in Norwegen sich nicht durchsetzen? Die Frage nach dem selbständigen Kaufmannsstand und nach der Entwicklung der Stadt ist eins, denn beide Faktoren bedingen gegenseitig ihre Entwicklung.

Wendet man sich der norwegischen Stadt im Mittelalter zu, so begegnet einem Bugges resigniertes „Es gab wenig norwegische Städte. Ihre Freiheiten waren gering“²⁷. Um 1200 waren es 11, um 1400 erst 14. Im Gegensatz zu der Entwicklung in Deutschland können sich in Norwegen selbständige Regungen nicht durchsetzen, 1295 wird z. B. Kaufleuten wie Handwerkern der norwegischen Städte verboten, sich in Gilden, bzw. Zünften zusammenzuschließen. Darüber aber kann kein Zweifel bestehen, daß Städte ohne Freiheiten sich nicht entwickeln können. Gerade an ihren Rechten und Freiheiten sind die deutschen Städte gewachsen, und nicht ohne Grund haben sie sie so wachsam verteidigt. Die norwegische Stadt jedoch, bevormundet und begängelt vom Vogt des Königs, ließ eine freie und selbständige Entwicklung nicht zu. Daß die Hansen die Entwicklung der norwegischen Städte gehemmt hätten, wirkt nicht überzeugend. Es gab ja eine Stadt, wohin die Deutschen nicht kamen. Sie lag den Fischfangplätzen weit näher als Bergen. Der Erzbischof,

^{25a} Über das gute Verhältnis des norwegischen Großgrundbesitzers und der Bauern zum deutschen Kaufmann vgl. O. A. Johnsens Ausführungen in HGBll. 1928, S. 66 f. Dort auch über die Wertschätzung des Bergener Kontors in den letzten 2 Jahrhunderten durch die niedere Bevölkerung, die durch die bergischen Großhändler ausgebeutet wurde. S. 77.

²⁶ HR. II, 7, Nr. 342, § 24.

²⁷ Bugge, a. a. O. S. 96.

der reichste Magnat und größte Schiffsreeder Norwegens, residierte dort: alle Voraussetzungen für einen glänzenden Aufstieg waren gegeben. Und was hat Drontheim geleistet, wodurch ist sein Name groß und berühmt geworden? — — — Die Entwicklung und Leistung Drontheims widerspricht den Thesen, ganz abgesehen von Stockholm, das mit und durch die Deutschen gewachsen ist²⁸.

Lag schon im Fehlen der Rechte und Freiheiten ein lebenswichtiger Mangel der norwegischen Stadt, so erschwerte auch die Konkurrenz der Großen, der Krone, der Kirche und des Adels, die Entwicklung eines gesunden selbständigen Kaufmannsstandes. Das ganze Mittelalter hindurch trieben sie selbst Handel mit dem Ausland und ihre Schiffe machten auch Kauffahrten zu den Hansestädten²⁹. Was bedeuten nun Kirche, Krone und Adel als Konkurrenten eines selbständigen Kaufmannsstandes? Die Sicherung des Erbkönigtums wurde erkaufte durch bedeutende wirtschaftliche Zugeständnisse an die Kirche. Ihr Vermögen besteht in eigenem Grundbesitz, festen Abgaben, die sie erhebt, und laufenden Einnahmen³⁰. Ende des 14. Jahrhunderts, vor der Unionszeit, verfügen die führenden Schichten: Kirche, Krone und Adel über etwa drei Fünftel allen bebauten Bodens des Landes. Die Kirche besitzt etwa 25% allen Bodens. Krone und Adel haben bedeutend weniger. Der Besitz des Erzbistums und des Domkapitels von Drontheim macht z. B. ein Aufkommen neuer Adelsgeschlechter in Nordnorwegen fast unmöglich³¹. Diese gewaltige Konsumentengruppe im Staat: Krone, Kirche und Adel, fällt aber, da sie selbst Handel treiben, als Abnehmer für einen norwegischen Kaufmannsstand aus.

Die breite ländliche Konsumentenschicht, die in der Stadt ihren Bedarf an Gebrauchsgegenständen und Kleidung deckt, fehlt in Norwegen ebenfalls. Der bäuerliche Eigenbetrieb fertigt seinen Bedarf fast völlig selbst an. Der nordländische Bauer und Fischer war, durch die Verhältnisse bedingt, Schuster, Schneider, Schmied, Gerber, Tischler usw. in einer Person. Länger als auf dem Kontinent hielt sich dort der bäuerliche Handwerksdilettant³². Nicht einmal das norwegische Handwerk findet gleich günstige Lebensbedingungen wie in Deutschland.

Der Währungsverfall — im 13. Jahrhundert bereits scheinen die norwegischen Brakteaten die leichtesten aller gleichzeitigen Münzen zu sein — führt dazu, daß Handel und Kauf in englischer Währung abgeschlossen werden. Im 14. Jahrhundert rechnet selbst der Staat nach englischem Pfund und Schilling. Die Unionszeit bringt die Rechnung im Anschluß

²⁸ Vgl. Fritz Rörig, *Vom Werden und Wesen der Hanse*. 3. Aufl., S. 24f. 'Leipzig 1943; W. Koppe, *Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert*. Neumünster 1933.

²⁹ Bugge, *Untergang der norwegischen Schifffahrt*, S. 96, 148.

³⁰ Johnsen, a. a. O. S. 55ff. Der kirchliche Zehnte wird als feste Abgabe seit Anfang des 12. Jahrhunderts erhoben. Die Erweiterung des Testaments- und Schenkungsrechts 1152 hat reiche Stiftungen an die Kirche zur Folge, die es den kirchlichen Institutionen ermöglichte, gewissermaßen als Hypothekenbanken der Zeit aufzutreten.

³¹ Johnsen, a. a. O. S. 66. und S. 60.

³² Bruno Roemisch, *Ein Jahrtausend deutsches Handwerksschaffen in Skandinavien*, S. 2. Würzburg 1943.

an das Lübecker System, das von Dänemark bereits übernommen war³³. Auf dieser Basis erhält sich in Norwegen der naturale Tauschhandel länger als in anderen Staaten West- und Mitteleuropas das ganze Mittelalter hindurch. Wie verderblich sich der Währungszerfall für das Wirtschaftsleben auswirkt, dafür ist die deutsche Wirtschaft nach dem Zusammenbruch 1945 Beispiels genug. Für Norwegen ist sogar behauptet worden, er sei die Hauptursache des ganzen Wirtschaftsverfalls gewesen. Unterschätzen darf man jedenfalls diesen Faktor nicht.

Aber außer der Konkurrenz der herrschenden Klassen, dem Mangel an ländlichen Abnehmern, dem Währungszerfall, sieht sich der norwegische Kaufmann auch noch dem Bauernkaufmann gegenüber, einer typisch nordischen und durchaus nicht seltenen Erscheinung. Die Berechtigung, Handel zu treiben, war im skandinavischen Norden ursprünglich allgemein. Bereits 1260 wird jedoch ein Mindestvermögen von 3 Mark gefordert, angeblich mit Rücksicht auf den Mangel an Arbeitskräften auf dem Lande. In jener Zeit treiben die Bauern noch ziemlich allgemein Handel und besitzen Schiffe, doch hat der Bauernhandel nach Johnsen³⁴ wahrscheinlich immer nur kleine Umsätze umfaßt.

Man wird nicht leugnen können, daß die sozialen und staatlichen Verhältnisse in Norwegen der Entwicklung eines freien und kräftigen Kaufmannsstandes nicht günstig waren. Der Staat funktioniert fast nur hindernd, hemmend, alle Unternehmungslust tötend. Wenn unternehmende Bauern sich ein Schiff bauen wollen, verbietet er es, damit angeblich der Landwirtschaft keine Kräfte entzogen werden. Welche Rolle aber dabei der Großgrundbesitz spielt, der zugleich Großunternehmer ist, wird übersehen. Wenn die kleinen Kaufleute und Handwerker sich organisieren wollen, wird das auch verboten, damit keine Unruhen entstehen.

Daß die Hansen sich solchen Schwierigkeiten gegenüber durchsetzen konnten, liegt einfach daran, daß sie sich in einem Zwangsstaat freiheitliche Bedingungen erzwingen. 1295, als die norwegischen Zünfte verboten wurden, schlossen sich die deutschen Handwerker zu Ämtern zusammen. In einem freieren Staatswesen hätten sie keinen Fremdkörper im Staate dargestellt, sondern höchstens fremde Anreger, wie das Beispiel Schwedens zeigt. In einem freieren Norwegen hätte aber auch ein nationaler Kaufmannsstand blühen können, das beweist die Entwicklung Mittel- und Westeuropas eindeutig. Die Vorwürfe, die Hansen hätten sich die ausländischen Märkte der Norweger angeeignet, den norwegischen Kaufmannsstand auskonkurriert und die Entwicklung des norwegischen Städtewesens gehemmt, erscheinen nicht überzeugend. Immerhin verlangt die Gerechtigkeit, daß ihre Rolle in Norwegen nicht falsch beurteilt wird.

So schmerzlich es ist, wenn Handel und Schifffahrt eines Volkes zurückgehen, man kann nicht bestreiten, daß der Verfall in Norwegen einsetzt, ehe der deutsche Kaufmann auftritt, dazu in Gebieten, die er nicht befuhr. Der Verfall ist also schon da. Er äußert sich auch im Beibehalten der Langschiffform für das norwegische Handelsschiff. Die Norweger, deren zweite Heimat das Meer war, haben die Koggenform gekannt, aber

³³ Johnsen, a. a. O. S. 45f., 144.

³⁴ Johnsen, a. a. O. S. 113.

deshalb nicht entwickelt, weil ihr Außenhandel, gemessen an den neuen Handelsformen Europas eine ältere Handelsform vertrat, die der Wikingerzeit. Massenumsatz, Weiträumigkeit geschäftlicher Planung und Organisation aufzubauen wie der deutsche Kaufmann des 13. Jahrhunderts oder der Normannenstaat in Sizilien unter Friedrich II., das konnte das norwegische Volk aus eigener Kraft nicht mehr leisten. Der Fischreichtum war ja da, aber er wurde nicht nutzbar gemacht. Ausländer sind es, die ihn von Anfang an in Massen verfrachten, die Großen, die Mächtigen, die ihn liefern. Hätte es einen selbständigen bürgerlichen Kaufmannsstand gegeben, der den Zwischenhandel mit dem Ausland vermittelte, er hätte Koggen bauen müssen, aber es wurden keine Koggen gebaut. 300 Jahre später kann man an Lübeck dieselben Erscheinungen wie an Norwegen im 13. Jahrhundert beobachten. Sie beklagen sich über die großen Schiffe der Islandfahrerkonkurrenz, und die Konkurrenz schlägt sie schließlich. Der Grund liegt in den alternden Gebilden, die Kraft schwindet. Nicht weil der ausländische Kaufmann auftrat, verlor Norwegen die Märkte, sondern weil die Kraft fehlte, die Märkte zu halten und eigentlich erst auszubauen, jene Kraft, die teils in den Wikingerzügen vergeudet war, teils durch eine eigensüchtige Oberschicht am Wirken gehindert wurde. Das Geheimnis der Macht der europäischen Städte im Mittelalter lag in dem freien Auf und Ab der schöpferischen Kraft, der Tüchtigen konnte sich bewähren und seinen Platz selbst schaffen.

Aber selbst in dem erstarrenden Norwegen des 13. Jahrhunderts hat der ausländische Kaufmann nicht lähmend gewirkt, sondern anregend: aus der Verbindung des Großgrundbesitzers mit dem westdeutschen Kaufmann konnte im 13. Jahrhundert noch ein „merkwürdig hoch entwickeltes“ Geschäftsleben entstehen. Aber die Bedeutung des ostdeutschen Kaufmanns war größer. Durch seine Verbindung mit dem Kleinen Mann, deren Ausdruck das Ausreedungssystem war, hat er in den Nordfahrern den selbständigen Fischerkaufmannsstand gefördert. Das Ausreedungssystem ermöglichte mittellosen Klassen, sich selbständig zu machen. Die dichte Besiedlung der nordnorwegischen Fischereigeiete war ohne dies System in jener Zeit nicht möglich. Wie an der Ostsee nimmt der Handel des ostdeutschen Kaufmanns auch in Norwegen bevölkerungspolitischen Charakter an, wie er sich als Getreidelieferanten im Ostseegebiet den freien, selbständigen Bauern ansiedelt, so zieht er als Fischlieferanten einen freien selbständigen Fischerkaufmann nach Nordnorwegen, der in besseren Verhältnissen lebt als der norwegische Pachtbauer. Aus dieser „Kolonisation“, wenn man das so nennen will, ging aber der mächtige Aufschwung der norwegischen Stockfischproduktion hervor. Der deutsche Kaufmann hat also nicht einen selbständigen bürgerlichen Kaufmannsstand in Norwegen auskonkurriert, sondern einen selbständigen Fischerkaufmannsstand in Nordnorwegen gefördert.

III.

Der Verfall der Landwirtschaft.

Die Agrarkrise, die nach den Pestzügen des 14. Jahrhunderts in Europa auftrat, traf Norwegen in besonders hartem Maße. Wie überall in

Europa äußerten sich die Folgen auch in Norwegen im Wüstungsprozeß, der im Laufe des 15. Jahrhunderts fortschritt, und im Sinken der Einkünfte der Grundbesitzer. Abweichend von der sich heute ständig festigenden Auffassung, daß der Bevölkerungszusammenbruch Europas im Verlauf der Pestzüge von strukturell entscheidender Bedeutung war¹, macht die norwegische Wirtschaftsforschung in erster Linie die Hansen für die agrarische Entwicklung in Norwegen nach der Pest verantwortlich. Während Johnsen in seiner norwegischen Wirtschaftsgeschichte dem hansischen Getreideimport die Schuld daran zumißt, erscheint Schreiner der hansische Butterexport als Wurzel des Übels.

Johnsen führt die Umstellung vom Gersteanbau auf den Hafer- und Mischkornbau auf die Konkurrenz des billigeren und besseren hansischen Getreides zurück, das den Gersteanbau für Norwegen unrentabel gemacht habe. Der durch die Pest hervorgerufene Mangel an Arbeitskräften habe dann eine furchtbare Krise in der Landwirtschaft hervorgerufen, die hauptsächlich infolge der hansischen Handelsherrschaft einen chronischen Charakter angenommen habe².

Um seine Auffassung von der verderblichen Rolle der Hansen zu stützen, zieht er die Entwicklung Islands in Parallele, wo zwar nicht der Schwarze Tod hinkam, aber eine Beulenpest 1402—04, die etwa ein Drittel der Bevölkerung hinwegraffte. Auch dort trat in der Folge ein Verfall der Landwirtschaft ein wie in Norwegen mit gleichzeitigem Hinwenden zur Fischerei. Aber obwohl Johnsen zugibt, daß diese Entwicklung schon im ganzen 14. Jahrhundert im Gange war, sieht er auch dort den Hauptgrund der Umwälzung im aufblühenden Hansehandel³. Nichts ist so lehrreich wie die Akzentverteilung Johnsens: daß der englische Islandhandel, der übrigens vor den Hansen einsetzt, die Fischerei günstig beeinflusst, der deutsche die Landwirtschaft vernichtet habe. Johnsens Tendenz, um jeden Preis die Hansen als Schuldige hinzustellen, berührt deswegen so merkwürdig, weil er erkannt hat, daß zwischen dem Niedergang des norwegischen Ackerbaus und dem allgemeinen Niedergang Norwegens bestimmte Beziehungen bestehen. Der Schwarze Tod traf Norwegen in einer Periode bereits bestehenden Verfalls im Geistesleben, im Wirtschaftsleben und in der Politik. Was er selbst darüber sagt⁴, bleibt gültig, denn hier trifft einmal der Blick des Forschers das ganze Leben des Staates, und er charakterisiert den Zustand eines vom Tode gezeichneten Organismus.

Zweifellos weisen die Erscheinungen in der norwegischen Landwirtschaft Krankheitsmerkmale auf. Gegenüber der Ackerbestellung in Deutschland erscheint die norwegische im Mittelalter als rückständig. Im Westen und Norden des Landes wurde sie hauptsächlich mit Handgeräten: Hacke, Spaten, Forke, betrieben, in Ostnorwegen dagegen mit Pflug und Ochsen, später mit Pferden^{4a}. Das erscheint für den Großteil

¹ Fr. Lütge, *Das 14./15. Jahrhundert in der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*. Jb. f. Nationalök. u. Statistik 1950, Bd. 162, H. 3, S. 170.

² Johnsen, a. a. O. S. 85f.

³ Johnsen, a. a. O. S. 181.

⁴ Johnsen, a. a. O. S. 187.

^{4a} Johnsen, a. a. O. S. 81.

des Landes als recht primitiv, hat aber wohl darin seinen Grund, daß in der Wikingerzeit hauptsächlich Sklaven die Feldbestellung besorgten. Aber es blieb bei der Handbeckerung auch im Nationalstaat. Wie kann eine so wichtige Erscheinung nur übersehen werden? Daß bedeutet doch, daß der Landwirtschaft in West- und Nordnorwegen einfach die Kraft fehlte zum Anschluß an die Wirtschaftsformen des übrigen Europas, daß sie in dem Zustand der Wikingerzeit verblieben war. Und dann bezeugen schon Ende des 13. und vor der Pest im 14. Jahrhundert wiederholt staatliche Verordnungen, die arbeitsfähige Leute zur Landarbeit zwingen sollen und ein Mindestvermögen für Kauffahrer von zuerst 3 Mark, dann 12 Mark (Magnus Eriksson), dann 15 Mark (Könige Magnus und Haakon VI.) festsetzen, die Abneigung gegen die Ackerarbeit. Nach der Pest fällt die Bevorzugung der Viehzucht und ihre Verbesserung ins Auge, daneben spielt der Fischfang eine größere Rolle.

Sollte nicht das soziale Moment dabei mitgewirkt haben? Die Erlasse gegen die Kauffahrten der Bauernsöhne, der Arbeitszwang, alles betont zu sehr das Interesse der geistlichen wie weltlichen Großgrundbesitzer am Landzins, was in den Verordnungen auch ganz unverblümt zugegeben wird. Im Westland wird die arme Bevölkerung von den grundbesitzenden Klassen für den Fischfang ausgenutzt. Pfarrer, Gutsbesitzer und reiche Odalsbauern verwenden sie als Ruderer und Fischer in ihrem Dienst und zu ihrem Nutzen an den Lofoten. Angesichts der sozialen Mißstände ist es aber sehr verständlich, daß Arbeitermangel herrscht.

Es ist interessant, daß der sogenannte Verfall der Landwirtschaft, die Umstellung vom Ackerbau auf Viehzucht, in Norwegen begleitet wird von einer Änderung des Pachtsystems der Großgrundbesitzer. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts tritt anstelle des bis dahin üblichen kurzfristigen der langfristige Pachtvertrag. Die Großgrundbesitzer bewirtschafteten ihr Land nicht selbst, sondern gaben es vor der Pest in kurzfristige Pacht auf 1, später auf 3 Jahre aus. Dies kurzfristige Pachtsystem machte aber ein rentables Wirtschaften unmöglich. Viehzucht ist dabei riskant, es blieb dem Pächter nichts anderes übrig als Ackerbau, Getreidebau, aber er konnte dabei auch nicht vorwärtskommen. Und die elende Lage, die Armut der breitesten Massen der Landbevölkerung entsprang diesem Pachtsystem.

Erst die Pest 1349 schuf neue Bedingungen für die Landbevölkerung. Wie auf dem Festland hatte sie auch in Norwegen furchtbar gewütet, bis auf die Hälfte, stellenweise auf ein Drittel war die Bevölkerungszahl gesunken. Die Pachthöfe der Großgrundbesitzer fanden keine Pächter mehr und verfielen. Um Pächter und Pacht zu bekommen, mußte man das kurzfristige Pachtsystem aufgeben. Nach 1350 kommt der langfristige oder der Pachtvertrag auf Lebenszeit, damit für den Pächter die Möglichkeit, den Boden gewinnbringend auszunutzen, auf längere Sicht zu planen. Kein Wunder, daß seit dieser Zeit der Anbau von Gerste zurückgeht und dem Futtermittelbau weicht, daß der Pachtbauer sich der Viehzucht zuwendet. Er war für ihn vorteilhafter. Butter, Fleisch, Speck usw. gelten als Veredlungsprodukte und sind wertvoller als Gerste. Zudem erforderte die Viehzucht, auch das Einbringen der Wintervorräte an Futter,

das sich über den ganzen Sommer und Herbst verteilt, auch in Gebirgs-
gegenden weniger Arbeitskräfte als der norwegische Ackerbau mit Hand-
geräten. Nach dem Abtrieb von der Weide wird ja ein großer Teil des
Viehs geschlachtet.

Allerdings spielte der Hansekaufmann zweifellos auch eine Rolle bei
dieser Umstellung des norwegischen Pachtbauern, denn er sicherte dem
Produzenten einen günstigen Absatz seiner Produkte. Die Erzeugnisse
der norwegischen Viehzucht wurden auf dem europäischen Markt ab-
gesetzt. Über Lübeck gingen Butter, Häute usw. bis Köln und weiter,
aber diese Erzeugnisse hielten im 15. Jahrhundert Schritt mit der Ge-
treidepreissteigerung im Ostseeraum. Auch die Butter stieg beispie-
lweise um 300% auf das Vierfache. Die Umstellung auf Viehzucht war
also nicht nur für den norwegischen Bauern vorteilhaft, sondern auch
für Norwegen als Ganzes, denn sie sicherte ihm eine gewinnbringende
Ausfuhr. Diese Entwicklung als einen Verfall der Landwirtschaft zu
bewerten, erscheint daher als etwas unglückliche Bezeichnung.

Daß die Umstellung auf Viehzucht für den norwegischen Produzenten
vorteilhaft war, gibt neuerdings Schreiner im Hinblick auf die Butter-
preise zu in „Pest og prisfall i senmiddelalderen“⁵. Wie Johnsen lehnt
auch Schreiner hier die Pest als ausschlaggebenden Faktor für die Agrar-
krise in Norwegen ab, zugleich aber auch Johnsens Getreidetheorie⁶.
Er untersucht die Gründe für die Agrarkrise in Norwegen im Zusammen-
hang mit der europäischen Entwicklung, wobei ein großer Teil der Unter-
suchungen England gewidmet ist, und schließt sich der These an, daß
das Mißverhältnis zwischen Arbeitslohn und Preisen für agrarische
Produkte die Krise in Europa bewirkte. Für Norwegen scheidet er
jedoch diese Ursachen aus, da die Städte in Norwegen sehr klein waren
und der Preis für Butter um 1400 um etwa 50% gestiegen war, als Hanse-
kaufleute den englischen Kaufmann in Norwegen verdrängt hatten.
Er bringt das Steigen des Butterpreises mit dem Hansekaufmann in
Verbindung. Der Hansekaufmann habe bis 1370 die Butter vorzugsweise
aus Schweden bezogen, sei dann aber dazu übergegangen, Norwegen
zum Hauptbutterlieferanten seines Handelssystems zu machen und
habe durch höhere Butterpreise bewußt das Umlegen von Ackerland
in Weideland gefördert. Das sei der Grund, warum die Agrarkrise so
lange und schwer auf Norwegen lastete⁷.

Seine Beweisführung ist jedoch nicht stichhaltig.

Er stützt seine Behauptung auf die in den Lübecker Pfundzoll-
büchern der Jahre 1368—70 belegten Einfuhren schwedischer Butter,
die viel höher sind als in den achtziger Jahren, 1368 für 15740 Mark lüb.,
1369 für 8748 Mark lüb. Er schätzt sie auf 4850 bzw. 2700 Faß Butter.
Aber auf die Einfuhren dieser Jahre kann man sich für Schreiners Be-
hauptung nicht berufen, denn es sind keine Normaljahre. 1368/69 war
der deutsche Kaufmann nicht in Bergen anwesend. Er wurde 1368 im
Kriege gegen Waldemar Atterdag vor Ankunft der Nordfahrerflotte

⁵ Johan Schreiner, *Pest og prisfall i senmiddelalderen*. Oslo 1948.

⁶ Johan Schreiner, *Pest og prisfall i senmiddelalderen*, S. 87.

⁷ Johan Schreiner, *Pest og prisfall i senmiddelalderen*, S. 92f.

abberufen. Damals traten die deutschen Städte an die Seite Schwedens, das seit 1363 unter Albrecht v. Mecklenburg nationale Interessen gegen Dänemark verteidigte und bereits mit Mecklenburg und Holstein verbündet war⁹. Im Rahmen der politischen Ereignisse gewinnen die großen schwedischen Butterlieferungen einen anderen Sinn.

Schon der Import des Jahres 1369 sinkt auf fünf Neuntel des Vorjahres, der des Jahres 1370 fällt noch weiter. Man müßte aber 1370, im Jahr des Friedensschlusses, eher eine Rückkehr zum normalen Handelsvolumen, einen höheren Import als 1369 erwarten, wenn Schweden wirklich der Hauptlieferant der hansischen Importbutter gewesen wäre. Nun steht aber der sinkende schwedische Butterimport in Parallele zur Rückkehr des deutschen Kaufmanns nach Bergen noch vor Friedensschluß im Herbst 1369. Das ergibt ganz andere Schlußfolgerungen.

Im Buttergeschäft in Norwegen ist seit König Sverres Zeit der deutsche Kaufmann beteiligt, und zwar so stark, daß er Ende des 13. Jahrhunderts bereits gewisse Vorrechte besaß. Nur Getreidelieferanten durften im Winter Butter aufkaufen. Der Butterpreis war im 13. Jahrhundert gegenüber Kornwaren um 50% im Wert gestiegen⁹. Verordnungen im 14. Jahrhundert vor der Pest bestätigen die dauernde Vorzugsstellung des Getreidelieferanten im Buttergeschäft. Wenn nun die Buttersausfuhr wirklich das entscheidende Moment für die Agrarkrise in Norwegen gewesen wäre, dann hätte die Agrarkrise schon im 13. Jahrhundert eintreten müssen, als die lebhaften deutsch-norwegischen Handelsbeziehungen den Butterpreis um 50% in die Höhe getrieben hatten. Die Steigerung des Butterpreises in Norwegen um 1400, aus der Schreiner eine bewußte hansische Butterpolitik ableiten will, ist aber keine norwegische Sondererscheinung, denn nach der Pest lagen die Preise für Fleisch und Viehprodukte im Verhältnis zu den anderen agrarischen Produkten im allgemeinen günstiger¹⁰.

Wäre der Butterpreis wirklich ein entscheidendes Moment im Verhalten des norwegischen Produzenten gewesen, dann hätte er sich die günstige Erwerbsmöglichkeit nicht entgehen lassen, und die Pächterträge der Großgrundbesitzer hätten im 15. Jahrhundert ansteigen müssen, denn sie waren durchaus nicht gegen einen Pachtzins in Butter. Aber hier offenbart sich deutlich der Bevölkerungsverlust durch die Pest und zugleich die Abneigung gegen das Pachtsystem, denn das Interesse am Boden erwacht im 15. Jahrhundert zu neuem Leben. Die Bodenpreise, die mit der Pest auf 40—50% des alten Wertes gefallen waren, zeigen nach 1400 steigende Tendenz, während die Pachten im 15. Jahrhundert immer weiter absinken¹¹. Hier hätte eine Untersuchung über das Verhältnis des Grundbesitzers zum Pächter gewiß fruchtbare Aufschlüsse gegeben. Leider ist Schreiner ihr aus dem Wege gegangen, was ebenso zu bedauern ist wie sein Übergehen der

⁹ Dietrich Schäfer, Die deutsche Hanse. 3. Aufl., S. 65 ff. Bielefeld/Leipzig 1925.

⁹ Schreiner, Pest og prisfall, S. 73 f.

¹⁰ Fr. Lütge, a. a. O. S. 179.

¹¹ Schreiner, Pest og prisfall, S. 70 f., 73.

Großgrundbesitzer in seinem ersten Hansebuch, worauf W. Vogel bereits hingewiesen hat¹².

Aber keine noch so gründlichen Forschungen werden etwas daran ändern können, daß der Menschenverlust durch die Pest Norwegen um mindestens die Hälfte seiner Volkszahl beraubt hat. Nimmt man die Gesamtbevölkerung Norwegens vor der Pest nach Johnsen mit 400 000 an¹³, so ergibt das eine moderne Großstadt, die noch nicht neben Köln steht. Nach der Pest aber mögen ruhig 200 000 für ganz Norwegen angenommen werden. Diese 200 000 auf 14 Städte und ganz Norwegen verteilt, erklären hinreichend, warum die Pachteinnahmen der Großgrundbesitzer nicht stiegen.

In der Landflucht, im höheren Butterpreis, im fortschreitenden Verfall der Einkünfte der Großgrundbesitzer, in der Verödung ehemals genutzten Bodens teilt Norwegen zweifellos das Schicksal Europas nach den Pestzügen. Unter den Leidtragenden sind die Hansen genau so zu finden wie Norwegen. Warum die norwegische Wirtschaftsforschung sich sträubt, sich der Auffassung anzuschließen, daß die Pest katastrophenartig auf die europäische Wirtschaft wirkte, ist nicht verständlich. Gerade die Wirtschaftsgeschichte ist heute den anderen Zweigen der Geschichtsforschung wegweisend in der Erkenntnis dieses Naturvorgangs und seiner Auswirkungen. Hier sei besonders verwiesen auf Friedrich Lütges Darstellung darüber, die Schreiner allerdings nicht gekannt hat. Vor allem wichtig ist die von ihm erhobene Forderung, die Agrarkrise im Gesamtkomplex des Geschehens zu sehen¹⁴. Im Gesamtbild der Folgen der Pest wird sich die Übereinstimmung zwischen Norwegen und Europa gewiß ergeben¹⁵.

IV.

Hansekaufmann und Nordfahrer.

Daß der Hansehandel auf der Ausbeutung der Nordfahrer beruht habe, auf der willkürlichen Preisgestaltung für Korn und Stockfisch, auf der Gewinnabschöpfung, wird von Schreiner wie Johnsen vertreten. Beide Forscher stützen sich hierbei auf O. Röhlk, der durch das Übertragen moderner Begriffe der Volkswirtschaft auf mittelalterliche Verhältnisse verwirrend gewirkt hat¹. Allerdings mag dabei auch mitgewirkt haben, daß Rörigs Entdeckung der *homines novi* in der deutschen Kaufmannschaft des 13. Jahrhunderts, sein Begriff der „echten, aber auch rücksichtslosen Unternehmerkräfte“² den Röhlkschen Formulierungen Wahrscheinlichkeit verlieh. Zwar rückt Schreiner in

¹² HGbl. 1935, S. 263. Weimar 1936.

¹³ Johnsen, a. a. O. S. 71.

¹⁴ Fr. Lütge, a. a. O. S. 162.

¹⁵ Die so naheliegende Möglichkeit, Schreiners Behauptungen hier an Hand von W. Abels Feststellungen zu entkräften, daß im späteren Mittelalter die Geburtenzahl in Europa die Sterbefälle übersteigt, ließ sich einstweilen nicht verwirklichen, da das dafür notwendige norwegische Quellenmaterial nicht rechtzeitig zu beschaffen war.

¹ O. Röhlk, *Hansisch-norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert*. Kiel 1935.

² Fritz Rörig, *Mittelalterliche Weltwirtschaft*, S. 23. Jena 1933.

seinem Buch über das 16. Jahrhundert von Röhlk wieder ab³, ohne aber die von Röhlk beeinflusste Auffassung über das Verhältnis des deutschen Kaufmanns zu dem Nordfahrer aufzugeben. Er vertritt weiterhin die Ansicht, daß der deutsche Kaufmann den gesamten Zwischenhandelsverdienst eingestrichen und durch das Ausreedungssystem den Nordfahrer in wirtschaftlicher Abhängigkeit gehalten habe⁴.

Auch Johnsen stützt den Vorwurf der wirtschaftlichen Hörigkeit des Nordfahrers auf Röhlk⁵, aber er vermeidet ein Eingehen auf Einzelheiten, da ihm der Stoff offensichtlich zu wenig erforscht ist. Kein Wunder! Vor 1350 finden sich keine urkundlichen Belege darüber. Dennoch ändert er das bei Bruns vorgefundene „gebundene“ Verhältnis in ein Ausbeutungsverhältnis um⁶.

In Widerspruch zu Johnsens Auffassung steht jedoch die Erscheinung, daß mit dem Niedergang des Kontors auch die Bevölkerung in den Fischereigebieten zurückging, während gleichzeitig die inneren Fjordgebiete, die Möglichkeiten zu einer Erweiterung des Ackerbaus boten, eine regelrechte Kolonisationszeit erlebten. Auch daß nach einem Bericht Quirins 143 die Fischerbevölkerung unter relativ guten Wirtschaftsverhältnissen gelebt hat, während im ausgehenden 16. Jahrhundert, als die Ausreedung der Nordfahrer mehr und mehr in norwegische Hände übergang, Armut und Elend in Nordnorwegen wuchsen und herrschten, paßt nicht zu seiner Theorie, so daß er sich zu der Erklärung bereit findet, daß die für den Stockfisch ungünstige allgemeine Preissteigerung seit der Mitte des 16. Jahrhunderts die Hauptursache für den Niedergang der nordnorwegischen Nordfahrer sei⁷.

Der Grund, warum den Hansen Ausbeutung der Nordfahrer vorgeworfen wird, liegt an dem Mangel an direkten Quellen. Man muß vieles erschließen. Aber aus den vorhandenen Quellen und bekannten historischen Tatsachen lassen sich auch andere Schlüsse ziehen, als es Röhlk und die norwegische Wirtschaftsgeschichte getan haben. Strittig ist schon das Alter des Ausreedungssystems. Schreiner datiert seinen Beginn mit 1350 nach der Pest⁸, widerspricht aber seiner eigenen Ansicht in „Die Hanse und Norwegen“, wo er es bereits in das 12. und 13. Jahrhundert verlegt⁹. Indes haben glücklicherweise die Bergener Kontorsleute 1476 gewußt, daß das Ausreedungssystem damals über 200 Jahre alt war und daß es mit Schwergut zusammenhing¹⁰. Der

³ J. Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 12.

⁴ J. Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 365 f.

⁵ Vgl. Johnsen, a. a. O., der für wirtschaftliche Hörigkeit O. Röhlk, S. 7 als Beweis anführt.

⁶ Vgl. Bruns, *Die Lübecker Bergenfahrer*, S. LXVIII f.: „Häufig blieb er Zeit seines Lebens an ein einziges hansisches Geschäftshaus gebunden, weil er, solange seine Schuld nicht abgetragen war, seine Waren an andere nicht verkaufen durfte.“ (Bei Johnsen zitiert S. 170.) — Johnsen, a. a. O. S. 237: „Der Fischer war seit alter Zeit bei dem Kaufmann in Schuld. Sie wurde vom Vater auf den Sohn übertragen, so daß die Fischer in ein festes erbliches Abhängigkeitsverhältnis zum Kaufmann traten und dieser sie ungehindert ausbeuten konnte.“

⁷ Johnsen, a. a. O. S. 238.

⁸ Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 18 f.

⁹ Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 365 f.

deutsche Kaufmann lieferte jedoch dem Nordfahrer nicht nur Mehl und Malz, worauf sich die Quelle bezieht, sondern versah ihn auch auf Kredit mit der zum Fischfang nötigen Ausrüstung, Tuchen und anderem Lebensbedarf, während der Nordfahrer ihm dafür den Stockfisch lieferte, der nach festen Sätzen auf den Kredit verrechnet wurde. Das Ausreedern, d. h. Ausrüsten auf Kredit gab dem ganzen System den Namen.

Das Ausreedungssystem ist ein Kind des 13. Jahrhunderts und trägt seine Züge. Es führt uns in Lübecks Pionierzeit; seine Kolonisations-epoche, und begründet zugleich, warum die Osterlinge allein Nordfahrer ausrüsten konnten. Es ging ums Schwergut, um das Getreide. Den Zusammenhang zwischen der deutschen Ostkolonisation und der Entwicklung der norwegischen Stockfischproduktion in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts haben auch die norwegischen Wirtschaftshistoriker erkannt. Schreiners Annahme, daß den Fisch-Getreidetausch ein norwegischer Kaufmannsstand in Bergen vermittelte, widerlegen die Ausführungen des Kontors von 1476. Man wird daher auch Lübecks Bedeutung für die norwegische Fischerkolonisation anerkennen müssen. Rörigs Hinweis auf Lübecks kolonisatorische Leistung im Ostseegebiet wird durch die norwegische Entwicklung unterstrichen. Zugleich beweist das Ausreedungssystem, wie anpassungsfähig der Kaufmann des 13. Jahrhunderts gewesen ist. Land zum Siedeln kann er dem Fischer nicht bieten, aber er sichert seine Ernährung durch Getreidelieferungen, so daß der Fischer vom Großgrundbesitz unabhängig wird. Er beschafft auch die notwendige Ausrüstung zum Fischen, und er sichert vor allem den Absatz durch seine Aufkäufer, die Nordfahrer-Kopnoten, wie er im Ostseegebiet seine Getreidesammelstellen hat. Er leistet auch im Norden eine wohl durchdachte Organisation.

Was besonders kühn erscheint, ist das Planen auf Treu und Glauben, der Kredit in einen so weit entfernten Raum, zu dem der Unternehmer keinen Zugang hat. Das ist ohne ein Vertrauensverhältnis nicht zu machen. Damit erhebt sich die Frage, in welchem Verhältnis der deutsche Kaufmann und der norwegische Nordfahrer zueinander standen. Die Erklärung liegt in der Berufsbezeichnung: Der Nordfahrer wird anderen Fischern von Island, den Orkneys, Faer Oer und Shetlands gegenüber, aber auch, um einer Verwechslung mit Bergener Nordfahrern vorzubeugen, gelegentlich als „Kopnote“ bezeichnet¹¹. So nennt das Kontor sie im Vergleich mit den Süderseestädten ausdrücklich „koepnoten“¹². Dafür findet sich in den Hanserezessen auch die andere Bezeichnung „koepgenoet“¹³, auch coepgenoet, das bedeutet aber Kaufgenosse, Kaufgeselle, auch von „coepluden“ ist die Rede^{13a}. An anderer Stelle ist die Rede von zwei Nordfahrern, die in ihrem Verhältnis zueinander als Maschoppen bezeichnet werden, und einem dritten, „dersulven schuldener letsaghe (d.h. Lotse) was“¹⁴.

¹⁰ HR. II, 7, Nr. 342, § 24.

¹¹ Bruns, Lübecker Bergenfahrer, Testamente Nr. 88.

¹² HR. II, 7, Nr. 393, § 3.

¹³ HR. II, 7, Nr. 391, Abs. 6. ^{13a} HR II, 6, Nr. 188 § 7.

¹⁴ HR. II, 3, Nr. 309, Abs. 22.

Wenn auch die Zeugnisse der Quellen nur sehr vereinzelt und nicht immer leicht zu deuten sind, auch eine erschöpfende Behandlung hier noch nicht vorgenommen werden konnte, so läßt sich doch schon jetzt deutlich unter den Nordfahrern eine wirtschaftlich gut gestellte Oberschicht, die Kopnoten, erkennen. Von einem „Gesellschaftsverhältnis“ im strengen Sinne des Wortes zwischen dem Bergenfahrer und den Kopnoten-Nordfahrern kann man allerdings nicht sprechen; dem stand allein schon seit der Mitte des 14. Jahrhunderts der Grundsatz gegenüber, daß Gesellschaftsverhältnisse die Zugehörigkeit beider Gesellschafter zum Kreis der hansischen Kaufleute erforderten¹⁵. Aber das Verhältnis zwischen beiden näherte sich praktisch Gesellschaftsverhältnissen, wie sie zwischen dem in Lübeck ansässigen Bergenfahrer und dem Bergener Kontorinsassen bestanden, in denen der an Kapitalkraft und Qualität der eigenen Arbeitsleistung überlegene Lübecker Bergenfahrer eine manchmal so überlegene Stellung einnimmt, daß er gelegentlich geradezu als „Herr“ gegenüber dem jüngeren Bergener Genossen bezeichnet wird¹⁶. Wie der Bergener Gesellschafter nur an den Lübecker Bergenfahrer liefern darf, so der Nordfahrer bis zur Begleichung des ihm eingeräumten Kredits nur an den mit ihm in vertraglich geregelten Beziehungen stehenden Bergener Gesellschafter. Wie dieser mit seinem Lübecker Partner auf der Geldbasis verrechnet, so der Nordfahrer mit dem Bergener Kontorinsassen auf der Fischbasis. Die Schuld des Nordfahrers begründet ein festes, gebundenes Verhältnis zu dem Bergener Kontorinsassen, genau so, wie der vom Lübecker Bergenfahrer mit Kapital ausgestattete Kontorinsasse an den Bergenfahrer gebunden ist. Ein „festes, erbliches Abhängigkeitsverhältnis“ ist damit aber in keinem der beiden Fälle begründet. Beim Todesfall des Nordfahrers wird grundsätzlich abgerechnet, und damit ist das Verhältnis gelöst. Wenn dann der Sohn eines solchen Nordfahrers bei dem ihm bekannten Bergenfahrer ein neues Verhältnis der gleichen Art eingeht, dann sollte das im allgemeinen jedenfalls für den Kaufmann und nicht gegen ihn sprechen.

Der bewährten Lübecker Geschäftspraxis entsprach auch eine weitere Übereinstimmung im Verhältnis Lübecker Bergenfahrer—Bergener Kontorinsasse einerseits und Kontorinsasse—Nordfahrer andererseits: wie der Lübecker Bergenfahrer seinem Kaufgesellen in Bergen Gelegenheit gab, sich durch eigene Tüchtigkeit zum selbständigen Kaufmann heraufzuarbeiten, so bot andererseits die Bergenfiliale dem Nordfahrer Aufstiegsmöglichkeiten zum selbständigen Fischer und Kopnoten. Die Kopnoten nahmen, wie es scheint, den Anwärter erst in ihren Dienst als Fischerknecht. Wenn er eine Zeitlang treu gedient hatte, wurde er zur Ausrechnung zugelassen, wobei der Kopnote die Bürgschaft übernahm¹⁷. Zwischen ihnen kamen auch echte Gesellschaftsverhältnisse vor¹⁸. Der Sohn eines Kopnoten hatte es natürlich leichter, selbst Kopnote zu werden, da er als Geschäftspartner seines Vaters anfangen

¹⁵ Bruns, Bergenfahrer, S. CIX und Johnsen, a. a. O. S. 165.

¹⁶ Bruns, Bergenfahrer, S. CV.

¹⁷ Mitgeteilt bei Röhlk, a. a. O. S. 5.

¹⁸ HR. II, 3, Nr. 309, Abs. 22.

konnte. Bei den Kopnoten handelt es sich also nicht um einen reinen Kaufmannstyp, sondern um eine Verbindung von Kaufmann und selbständigem Fischer, eine Berufskombination, die norwegischen Verhältnissen entspricht, und in dem Bauernkaufmann ihr Seitenstück findet. Daß der Kredit, den der Kaufmann ihm gibt, auch auf kaufmännische Zwecke zielt, geht aus dem noch im 16. Jahrhundert geübten Brauch hervor, daß die Kontorleute den Nordfahrern mehr als zur Haushaltung nötig geben¹⁹.

Wenn daher ein Nordfahrer bei einer Bergenfirma eine große Fischschuld stehen hat, bedeutet das noch lange nicht Schuldknechtschaft. Es kann ebensogut großen Umsatz bedeuten, wie aus dem in der Beschwerdeschrift des Kontors zu Bergen 1447 angeführten Fall Hermen Hesse zu erkennen ist²⁰. Einer von zwei Nordfahrern, die dem Kaufmann Hesse gemeinschaftlich 1108 Fische schulden, bringt für sich allein 600 Fische und 2 Tonnen Raff, also mehr, als seine Schuld beträgt. 600 Stockfische sind viel, und doch kann man bei diesem Nordfahrer nicht von Schuldknechtschaft sprechen. Der Kredit ist groß, aber er richtet sich eben nach dem Umsatz. Die Kopnoten bringen jedoch nicht nur Fische, sondern auch andere Erzeugnisse des Nordens, z. B. der Jagd, alles, was sie für ihre Ware einhandeln. Das ist zusätzlicher Umsatz, der ihnen weitere Ware und Kredit sichert. Nicht ohne Grund zogen unternehmende Norweger aus den Ackerbaugebieten in das nördliche karge Fischland. Die Regierung hinderte sie geradezu daran, wie die wiederholten Erlasse beweisen, die das Mindestvermögen für Kauffahrer immer wieder erhöhen²¹. Auch Johnsen stellt fest, daß sie um 1432 in relativ guten Verhältnissen lebten^{21a}.

Die geschäftlichen Transaktionen der Bergenfahrer²² geben Einblick in das Nordfahrergeschäft. Die Auflösung einer Firma 1473 beleuchtet den Umfang eines Nordfahrergeschäfts²³. Hier haben 44 Nordfahrer einen Durchschnittskredit von 200 Fischen erhalten. Das ist ein Mindestkredit, der nur durch die beabsichtigte Geschäftsauflösung zu erklären ist. Die Nordfahrerschuld, die auf Rollen verbucht wird — zur Kontrolle bekommt der Nordfahrer den ausgeschnittenen Zettel — bewegt sich zwischen 200 und 1000 Fischen, in Sonderfällen darüber hinaus. Als „gut“ gelten noch 1485 Nordfahrer mit großem Kredit²⁴. Doch war damit keine Schuldverknechtung gemeint; denn zu den Pflichten des Sekretärs des deutschen Kontors gehörte neben der Aufsichtigung der Kontorleute auch die Kontrolle, ob den Nordfahrern allzu leichtfertig übermäßiger Kredit gewährt wurde²⁵. Die Nordfahrer-

¹⁹ Röhlk, a. a. O. S. 6, Anm. 9.

²⁰ HR. II, 3, Nr. 309, Abs. 22.

²¹ Johnsen, a. a. O. S. 109, 148.

^{21a} Vgl. oben Anm. 7.

²² Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbucheinträge, S. 152 ff.

²³ Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbucheinträge, Nr. 37.

²⁴ Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbucheinträge, Nr. 45.

²⁵ Bruns, Fr., Die Sekretäre des deutschen Kontors zu Bergen, S. 17. Bergen 1939.

rollen stellen 1425 noch einen besonders sicheren Vermögenswert dar²⁶, 100 Jahre später jedoch ein unsicheres, wenn nicht Verlustgeschäft. Aber schon Ende des 15. Jahrhunderts zeigen Konkurse im Nordfahrergeschäft den Niedergang an²⁷. Zur gleichen Zeit belegen 1494 Verhandlungen zwischen dem norwegischen Reichsrat, Nordfahrern und Kontor²⁸ einen tatsächlichen Notstand im Nordfahrergeschäft. Offenbar waren beide, Nordfahrer und Ausreeder, so eng miteinander verbunden, daß Gedeih und Verderb beide traf.

Mehr und mehr wird die Nordfahrerschuld ein unsicherer Posten. Die Besteuerung, Krieg, schlechte Fischjahre²⁹, steigende Preise, alles fällt über den Nordlandfischer her. Womit soll er seine Schuld bezahlen? Er muß leben. Die Nordfahrerrollen verlieren ihren Wert. Als 1530 zwei Bergener Gesellschafter verrechnen, spricht bei der Auseinandersetzung die Güte der Nordfahrerrollen mit³⁰. Der Verlust wird schon einkalkuliert. Wüßten wir auch keine geschichtlichen Einzelheiten, diese Geschäftsurkunden würden erzählen von Glanz und Abstieg eines Handelszentrums. Hier in der nüchternen Welt von Mark und Schilling wird der Abstieg viel früher und eindringlicher klar als auf dem glatten Parkett der Diplomatie, das Lübeck so meisterhaft beherrschte.

Als vorläufiges Ergebnis der Einordnung der Nordfahrer in das von Lübeck aus aufgebaute und geleitete Bergengeschäft wäre etwa festzustellen: der Schwerpunkt liegt nach wie vor bei dem in Lübeck ansässigen Bergenfahrer. Die Bergener Kontorinsassen stehen zu ihm in verschiedenartigen, immer aber irgendwie gebundenen Beziehungen, sei es als Mitgesellschafter bescheideneren Ranges, sei es als einfache Angestellte des Lübecker Bergenfahrers³¹. In einer weiteren Abstufung schließen sich als drittes Glied die Nordfahrer an. Auch ihre Stellung zum Bergener Kontorinsassen ist ebenso differenziert wie dessen Verhältnis zum Lübecker Bergenfahrer: vom kleinen bescheidenen Nordfahrer bis zur Oberschicht der „kopgenoten“. Immer stehen die Nordfahrer nur mit dem Bergengeschäft in Verbindung, nicht direkt mit Lübeck selbst. Wie der Bergener Kontorinsasse an den Lübecker Bergenfahrer gebunden ist, so der Nordfahrer an den Kontorinsassen, der ihm Kredit einräumt. Bis zur Begleichung seiner Schuld ist er in seinem Verkauf an ihn gebunden. Sein Gewinn richtet sich nach der Höhe des oft recht beträchtlichen Umsatzes. Diese Bindungen entsprechen dem üblichen mittelalterlichen Geschäftsbrauch, der mit Schulverknechtung an sich nichts zu tun hat. Das spezifisch „Lübeckische System“ hat zweierlei für die „nachgeordneten“ Glieder in diesem Wirtschaftsaufbau sehr Nützliches hinzugetan: die Aufstiegsmöglichkeiten und, insbesondere für die Nordfahrer, die Kontrolle des Kreditgebarens seitens der Kontorinsassen den Nordfahrern gegenüber.

²⁶ Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbuch, S. 159, Anm. 3.

²⁷ Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbuch, Nr. 52 und S. 188, Anm. 1.

²⁸ HR. III, 3, Nr. 336.

²⁹ HR. III, 8, Nr. 1. 1521 war ein solches Unglücksjahr.

³⁰ Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbuch, Nr. 71.

³¹ Bruns, Bergenfahrer, S. CV.

Gerade das Kontor vertrat den alten maßgebenden Standpunkt, daß man den Nordfahrer günstiger zu stellen habe, als es seine ursprünglichen wirtschaftlichen Verhältnisse waren, damit die Versorgung des Bergener Exportmarktes mit nach Quantität und Qualität ausreichender Ware gesichert blieb. Allerdings: wenn die Grundvoraussetzung dieses ganzen Systems, die Verfügung über einen immer aufnahmebereiten weiten Markt durch den Lübecker Bergenfahrer eines Tages bedroht wurde, dann verschlechterte sich auch die Lage der Nordfahrer. Das gilt aber erst für die Zeit des hansischen Niedergangs. Gewiß konnte es auch vorher in einzelnen Fällen vorkommen, daß Nordfahrer nicht aus ihren Schuldverpflichtungen herauskamen, ebenso wie auch ein Kontorinsasse sich dem Lübecker Bergenfahrer gegenüber nicht behaupten konnte. Das waren in den guten Zeiten der Hanse Ausnahmereischeinungen, am wenigsten aber ein „System“, das von der Ausbeutung der wirtschaftlich Schwächsten innerhalb dieser Organisation leben wollte.

Obwohl es den Nordfahrern seit Mitte des 15. Jahrhunderts nicht mehr so gut ging wie früher, hielten sie doch zum deutschen Kaufmann; die durchaus gute Form, in der 1494 zwischen Nordfahrern und dem Bergener Kontor über recht erhebliche Beschwerdepunkte des Kontors den Nordfahrern gegenüber verhandelt wird, ist ein gutes Zeugnis für ihr gegenseitiges Verhältnis. Auch das spricht gegen die Ausbeutungstheorie. Versuche, beide zu trennen, wurden von den Engländern wie vom norwegischen Reichsrat unternommen. Der englische Versuch, in Nordnorwegen, dem verbotenen Schatzland, mit den Fischern in direkte Verbindung zu treten, 1420—1438, wurde blutig abgelehnt. Die Fischer hielten zu ihren Kornlieferanten³². Ernster war der Angriff von Mitgliedern des norwegischen Reichsrates, allen voran Olav Nilsson, Schloßvogt von Bergen, um die Mitte des 15. Jahrhunderts.

Daß Olav Nilsson keine Idealgestalt als Vorkämpfer nationaler Belange abgibt, hat schon W. Vogel festgestellt³³. Nach gereizten Vorplänkeleien ging er 1446 zum vollen Angriff über. Im Beisein des Reichsrates ließ er 1446 auf dem Lagting in Bergen das neue Stadtprivileg für Bergen von 1444 und eine ergänzende königliche Verordnung von 1445 verlesen, die den Privilegien der Hanse in vielen Punkten Abbruch taten³⁴. Hier interessieren nur die Bestimmungen, die das Nordfahrergeschäft treffen. — Offensichtlich war beabsichtigt, den Nordfahrer vom deutschen Kaufmann zu lösen und ihm die Möglichkeit zu geben, sich von anderen ausreden zu lassen, denn der Nordfahrer sollte nur mit der Hälfte des eingeführten Gutes dem Ausreeder pflichtig sein, mit der anderen Hälfte nach Belieben handeln können. Denselben Zweck verfolgte auch die Aufenthaltsbeschränkung für den deutschen Kaufmann auf die Zeit zwischen den beiden Kreuzmessen vom 3. Mai bis 14. September. Natürlich kamen auch zu Zeiten außerhalb dieser Spanne Nordfahrer mit ihrem Gut nach Bergen, die sollten dann nicht mehr den Kaufmann vorfinden, sondern mit anderen handeln, aber auch der

³² Schreiner, *Hanseatene og Norge i det 16. arhundre*, S. 32.

³³ *HGbl.* 1935, S. 262.

³⁴ *HR.* II, 3, Nr. 309, §§ 4, 5.

Großgrundbesitz brachte zu beliebiger Zeit Stockfisch auf den Markt. Hier sollte ein Bergener Zwischenhandel eingeschaltet werden.

Man berief auch Nordfahrer zur Verlesung des Majestätsbriefes und gebot ihnen, den Brief zu halten. Der Reichsrat verpflichtete sich seinerseits, zu ihnen zu stehen. Wie aus dem folgenden Absatz hervorgeht, begründete man dieses Vorgehen mit der Pflicht des Gehorsams gegen den König. Die Nordfahrer versicherten sich jedoch in Gegenwart des Richters beim Kontor, daß kein Fehdezustand eintreten würde, „weil sie unter des Königs Brief gegangen waren“³⁵.

Die Nordfahrer, von denen hier die Rede ist, sind nicht nordnorwegische Nordfahrer, sondern Bergener Nordfahrer, selbständige Kaufleute, die selbst ins Nordland fahren und den Fisch dort einhandeln³⁶. Es sind Konkurrenten, über die das Kontor keine „ökonomische Macht“ besaß. Hier wie bei den Zusammenstößen 1440 bedeutet die Bezeichnung „Nordfahrer“ den Bergener Zwischenhandel. Wahrscheinlich hat Schreiner das übersehen, und sein Angriff auf die Politik des Kontors³⁷ entsprang der Doppeldeutigkeit der Bezeichnung Nordfahrer in hansischen wie norwegischen Quellen.

Der Erzbischof von Drontheim, Aslak Bolt, den Schreiner als den Norweger in verantwortlicher Stellung bezeichnet, der hier mit größter Sachkenntnis auftreten konnte, hatte bereits bei den Vorverhandlungen des Reichsrates zum Gesetz von 1444 darauf hingewiesen, wie entscheidend der Import aus den Ostseestädten für die nordnorwegischen Nordfahrer war. Er war auch mit Rücksicht auf die Nordfahrer gegen das Verbot des Wintersitzens, d. h. das Im-Winter-in-Bergen-sitzen aufgetreten³⁸. Olav Nilsson vertrat also nicht die Interessen der nordnorwegischen Nordfahrer, sondern das der Bergener Nordfahrer. Das Verbot des Wintersitzens hätte ihnen nicht nur den landwirtschaftlichen Produzenten mit seinen im Herbst und Winter wichtigen Produkten der Viehzucht zugeführt, sondern auch den Großgrundbesitzer, der seinen Stockfisch vielfach erst später auf den Markt brachte. Die nordnorwegischen Nordfahrer gingen auch auf die Politik Olav Nilssons nicht ein. Um sie sich gefügig zu machen, belegte er sie mit einer ungesetzlichen Fischsteuer.

Ein Rechtsfall beleuchtet die Verwirrung, die durch die neuen Bestimmungen in das Nordfahrergeschäft getragen wurde³⁹. Der Kaufmann Hermen Hesse hatte einen Nordfahrer und dessen Maschop ausgereedet und ihnen an Mehl, Malz und anderer Ware für 1108 Fische Kredit gegeben. Nun kam der eine von ihnen, Pael, und brachte

³⁵ HR. II, 3, Nr. 309, § 6.

³⁶ Die Sicherung vor dem Fehdezustand beweist, daß es sich um dieselben Leute handelt, mit denen nach der Klageschrift Bergens 1440 das Kontor in Fehdezustand gelegen hatte, Bürger Bergens. Der Unterschied zu 1440 liegt darin, daß 1446 kein Fehdezustand zwischen Lübeck und Norwegen besteht, was 1440 der Fall war. Norweger hatten also keinen Fehdezustand zu befürchten. Es handelt sich hier um ehemalige Kontorsleute.

³⁷ Schreiner, *Hanseatene og Norges nedgang*, S. 114.

³⁸ Schreiner, *Hanseatene og Norges nedgang*, S. 131.

³⁹ HR. II, 3, Nr. 309, §§ 22/23.

600 Fische und 2 Tonnen Raff, wollte sie aber nicht auf die Gemeinschaftsschuld verrechnet wissen. Hesse wandte sich an das Gericht und bewies in aller Form, mit den ausgeschnittenen Rollen, mit norwegischen Zeugen, die mit Namen angeführt sind, die Schuld wie die Gesellschaft der beiden Nordfahrer. Pael, der Nordfahrer, war ein jähzorniger Mann, der den Kaufmann Hesse schon einmal in dessen eigenem Haus mit der Waffe bedroht hatte. Damals, 1443, hatte das norwegische Gericht ihn verurteilt, zur Strafe 1 Mark norwegisch, das waren 9 Schilling lübisch, an Hesse zu zahlen, in Nordfahnerschuld ausgedrückt etwa 6 Fische (!). Diesmal fiel es den salomonschen Spruch, Hesse solle Pael das Gut wiedergeben, nämlich 600 Fische, und die Schuld solle stehen bleiben, bis die Schuldner zur nächsten Messe zusammenkämen. Aus der Bestimmung des Majestätsbriefes von 1444, daß der Nordfahrer nur mit der Hälfte des eingeführten Gutes dem Ausreeder pflichtig sei, hatte der Nordfahrer scheinbar falsche Folgerungen für das Vertragsverhältnis gezogen; denn es ging ihm vor allem um die Lösung der Gemeinschaftsschuld. Nun sollte man meinen, er hätte sich durch Bezahlen seiner eigenen Schuld aus dem Verhältnis lösen können. Das ging aber nicht, denn hier handelte es sich um eine Gesamtschuld, und das Verhältnis war erst nach Leistung der Gesamtverpflichtung zu lösen. Diese Art der Gesamthaftung war im älteren Recht häufig⁴⁰. Die rechtliche Verpflichtung wird auch von dem norwegischen Gericht anerkannt. Es bestimmt, daß die Gemeinschaftsschuld bestehen bleibt, bis beide Maschoppen zusammenkommen. Aber selbst nach den Bestimmungen des neuen „Briefes“ war der Nordfahrer verpflichtet, nun wenigstens die Hälfte seiner Einfuhr an den Ausreeder zu liefern. Das Gericht achtete jedoch nicht einmal den feierlich beschworenen Majestätsbrief. Nach mittelalterlichem Geschäftsbrauch haftet Pael mit für die ganze Schuld, und nach mittelalterlichem Recht war der Spruch des Gerichts eine Rechtsbeugung. Solche Rechtsbeugung, die im Gegensatz zu hansischem wie norwegischem Recht stand, war aber unter Olav Nilssons Vogtei die Regel, wie die in der Beschwerdeschrift des Kontors, 1447, angeführten Fälle zeigen, und schädigte die deutschen Firmen empfindlich.

Olav Nilsson scheint bei seinen eigenen Schützlingen keine Zustimmung gefunden zu haben, denn die eigentlichen Nordfahrer blieben nach wie vor bei ihrem Ausreeder, und die empörten Bauern haben ihn erschlagen wollen⁴¹. Um sich die Nordfahrer gefügig zu machen, erpreßte er von ihnen ungesetzliche Steuern, die mittelbar den deutschen Kaufmann trafen, da die Fischer ihre Schuld nicht mehr erfüllen konnten⁴². Er war nicht wählerisch in seinen Mitteln. Schließlich erlaubte er vier englischen Schiffen 10 Jahre lang die verbotene Reise nordwärts von Bergen, womit doch eine ausreichende Versorgung Nordnorwegens auch nicht hätte gesichert werden können. Es geht also gar nicht um Wohl und Wehe der nordnorwegischen Nordfahrer, sondern nur um den

⁴⁰ R. Hübner, Grundzüge des deutschen Privatrechts. 3. Aufl., Leipzig 1919. S. 477.

⁴¹ HR. II, 3, S. 456.

⁴² HR. II, 4, Nr. 349, Abs. 8.

Kampf gegen den deutschen Kaufmann bei ihm, den er mit allen Mitteln der Fehde, erlaubten und unerlaubten, führt. Man kann infolgedessen aus den Maßnahmen Olav Nilssons nicht Schlüsse ziehen auf Ausbeutungstendenzen des Ausreeders. Man kann aber verstehen, weshalb die Nordfahrer selbst dem Kaufmann treu blieben: ein städtischer Nordfahrerstand in Bergen mußte ihre eigene Existenz als Händler untergraben. Warum sollten sie die Konkurrenz großziehen?

Der norwegische Reichsrat hat seinen Irrtum eingesehen. Nicht nur, daß er das Kontor in seinem Kampf gegen die Islandfahrt stützt⁴³, davon ist in den Hanserezessen wiederholt die Rede, er entscheidet auch zugunsten des Kontors gegen die Holländer, und zwar ausdrücklich mit Rücksicht auf die Nordfahrer⁴⁴. Die Holländer werden deshalb auf nur drei „garden“, Handelshäuser, in weniger günstiger Lage beschränkt, wie es heißt, „na older gewonte“. Der Reichsrat richtet sogar 1491 eine nachdrückliche Eingabe an den dänischen König wegen der an der norwegischen Küste geduldeten Seeräuberei. Die deutschen Städte wollten ihren Kaufmann heimrufen, was dem norwegischen Reiche nicht nützlich wäre. Norwegen würde die ihm nützlichen Leute verlieren und dafür um so mehr Feinde gewinnen. Er will der „Räuberei am Lande und des Landes Freunden“ Einhalt geboten wissen⁴⁵. Am Ende des 15. Jahrhunderts ist also der deutsche Ausreeder in Bergen eine nützliche Institution.

Aus dieser Entwicklung läßt sich nicht belegen, daß der deutsche Kaufmann seinen Kopnoten ausgebeutet habe. Der Nordfahrer gehört bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts nicht zu den Armen, und er hält an seiner altvertrauten Geschäftsverbindung fest. Wie ihm der Kaufmann sein Gut auf Treu und Glauben anvertraut, so hält der Nordfahrer zum Kaufmann auch in der Zeit des Abstiegs. Es ist eigentlich ein seltenes Beispiel eines Vertrauensverhältnisses zwischen Angehörigen zweier Völker.

Die norwegische Forschung nimmt vor allem Anstoß an dem Schuldverhältnis des Kopnoten. Aber sie übersieht, daß es sich hierbei um eine geschäftliche Partnerschaft handelt, die auf dem Realvertrag aufgebaut ist, wobei der deutsche Kaufmann die Vorleistung übernimmt. Er hat also einen Anspruch auf Lieferung der Ware⁴⁶. Aus diesem Verhältnis ergibt sich die Bindung des Kopnoten an die Firma wie die des Bergenkaufmanns an die Lübeck-Bergen-Kaufgesellschaft. Das Verhältnis bleibt solange bestehen, bis die ganze Schuld getilgt ist. Daß die Bindung mit der Haftung für die Schuld zusammenhängt⁴⁷, ergibt sich in der Lübeck-Bergen-Kaufgesellschaft durch die Beurkundung der Haftung, im Nordfahrergeschäft durch das Stellen des Bürgen, in der Satzung des Hansekaufmanns durch den Ausschluß aus der Gemeinschaft und

⁴³ HR. III, 1, Nr. 510 (1484); III, 2, Nr. 160 (1487).

⁴⁴ HR. III, 2, Nr. 369.

⁴⁵ HR. III, 3, Nr. 17.

⁴⁶ R. Hübner, a. a. O. S. 430, 442f.

⁴⁷ R. Hübner, a. a. O. S. 412.

Friedlosigkeit bei Nichterfüllung der Schuldverpflichtung⁴⁸. Diese Auffassung wurde noch im Streit mit den Süderseestädten verteidigt, und der Vergleich von 1476 hält daran fest⁴⁹. Erst wenn die Schuld bezahlt ist, ist der Schuldner „frei“.

Die Bindung war für das Nordfahrergeschäft eine unerläßliche Vorbedingung, denn welch ein Risiko ging der Kaufmann damit ein! Das Kontor weist in einem Brief an die Wendischen Städte vom 11. Oktober 1544 darauf hin⁵⁰. Tatsächlich ist das ganze Geschäft ja „eitel Borg und Wagnis“. Der große Kredit in Waren gegen keine andere Sicherheit als Schrift und guten Glauben mußte auf Entfernungen von 100 und 200 Meilen Wegs, auf Zeiträume bis zu 3 und 4 Jahren gewagt werden. Nur eine so feste Geschäftsverbindung, wie es die mittelalterliche Partnerschaft war, konnte überhaupt Risiken solcher Art auf sich nehmen.

Da der Kopnote nur im Rahmen der Firma Handel treiben durfte, hatte die Firma Anspruch auf Lieferung seiner ganzen Fischeinfuhr, zugleich aber auch die Verpflichtung, die ganze Einfuhr abzunehmen. Bei der Stockfischproduktion gab es auch weniger wertvolle Produkte. Jedenfalls hatte der Kaufmann Anspruch auf volle Lieferung. Bis zu Olav Nilssons Zeiten wurde der ihm auch nicht bestritten. Dann jedoch wurde, wie schon erwähnt, sein Anspruch auf 50% herabgesetzt. Es gelang zwar dem Kontor, 1455 das alte Verhältnis wieder herzustellen, doch nicht auf die Dauer.

Die Getreidepreise stiegen, und das Verrechnungssystem, solange günstig für den Kopnoten, fing an, sich nachteilig für ihn auszuwirken. Er bekam 1477 für 100 Fische nicht mehr 5 oder 6 „Stück“ Mehl, wie er es gewohnt war⁵¹. Sein Umsatz sank, damit sank auch der Wohlstand im Norden, sank aber auch sein Ausreeder, der deutsche Kaufmann, denn die Schuld kam nicht mehr herein. Norwegische Reichsräte, Nordfahrer und das Kontor verhandeln 1494, als die Entwicklung sowohl im Nordland als auch im Bergengeschäft sich bereits klar abzeichnet, über Heilmittel. Als ob noch etwas zu heilen gewesen wäre!

Seit 1470 war es bereits sichtbar, daß es mit Lübecks Absatz im Fischgeschäft zurückging. 1476 wird dem Kontor in Bergen offiziell mitgeteilt, daß die oberländischen Städte Basel, Straßburg, Nürnberg und Frankfurt sich seit längerer Zeit über die lübischen Stockfischlieferungen beklagt haben⁵², d. h. aber, zu anderem Fisch übergangen. Am Rhein drang Deventers Ware vor, der Transport war billiger, und Nürnberg bezog wohl aus dem gleichen Grunde auch über die Frankfurter Messen den Fisch von Deventer. Das hatte zwar zur Folge, daß Lübeck scharf durchgriff und 1477, als es nach Beilegung des Streits mit den Süderseestädten die Hände frei hatte, bindende Bestimmungen über Gewicht und Sortierungen im Stockfischhandel erließ. Als Qualitätsware, hoffte man, würde die Lübecker Ware sich ihre Märkte erhalten. Aber Wasserwegfracht

⁴⁸ HR. I, 2, Nr. 91, § 1.

⁴⁹ HR. II, 7, Nr. 399, § 3.

⁵⁰ Mitzeteilt bei Röhlk, a. a. O. S. 6.

⁵¹ HR. III, 1, Nr. 60, § 1.

⁵² HR. II, 7, Nr. 368.

schlägt auch Qualitätsware auf dem Landweg: der Deventerfisch war billiger, der Shetlandfisch, den Bremen direkt einfuhrte, ebenfalls. Jetzt nahm man, vor allem Hamburg, seit 1468 auch noch die Islandfahrt auf, und der Islandfisch war erst recht billiger als der Bergenfisch. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts befindet sich also Lübecks Handel im Westen in der Defensive. Der Handel aber ist Lübecks Waffe und Wehr. Daß es noch durch das 16. Jahrhundert eine Rolle spielt, verdankt es der in Jahrhunderten des Aufstiegs geübten Kunst der Diplomatie, aber die Basis dieser Kunst schrumpft unerbittlich zusammen. Was nützen noch Beschlüsse der Tagfahrten, wenn die Städte sich doch nicht mehr an Verbote halten? Was nützt das Eintreten des norwegischen Reichsrats gegen die Islandfahrt, was das Verbot an Hamburg, dem so viele weitere Verbote zwecklos folgen? Ermüdend wird das Thema immer wieder abgehandelt.

Sorgenvolle Verhandlungspartner treten 1494 in Bergen zusammen. Lübeck will den schrumpfenden Markt durch Markenware halten, die Nordleute versprechen sich von einer Änderung der Abzahlungsweise die Rettung. Das Entgegenkommen ist beiderseitig, ebenso der Irrtum. Der Fisch soll nur noch aufgehängt getrocknet werden, nicht mehr auf den Klippen, was Schreiner als Verzicht, Klippfisch herzustellen, deutet, als Absage an holländische Konkurrenz. Der Preis für kleinen Rotscher, der nicht als Kaufmannsgut gilt, für Raff und Rekeling, Nebenprodukte der Stockfischproduktion, soll fortan freien Vereinbarungen zwischen jedem Kaufmann und seinen Kopnoten unterliegen. Damit sind die Nordleute einverstanden. Der Kaufmann kommt seinerseits in Fragen der Kreditabzahlung den Nordfahrern entgegen. Da er sich auf Lieferung der halben Einfuhr nicht einlassen kann, verpflichten sich die Nordfahrer, ihm soviel zur Verrechnung auf den Kredit zu liefern, als sie können. Was sie darüber hinaus behalten, um sich damit neu ausreden zu lassen, bieten sie ihrem Kaufmann zuerst an. Er soll das Vorkaufrecht haben. Die Einziehung der Schuld bei Todesfall des Nordfahrers durch Amtleute und Vögte blieb⁵³.

Die Regelung von 1494 griff tief in das Verhältnis Kaufmann—Nordfahrer ein. Mit der durch die Zeitverhältnisse erzwungenen Bestimmung, daß der Nordfahrer nicht mehr seine ganze Fischeinfuhr an den Kaufmann absetzte, sondern sich auch von anderen ausreden lassen konnte, und der Aufhebung der festen Verrechnungssätze, die für den Nordfahrer günstig gewesen waren, ist praktisch das alte Ausreedungssystem begraben. Aus dem Nordfahrer, der für die Firma arbeitet, wird der bloße Schuldner, aus dem Vertrauensverhältnis wird das Abzahlungsgeschäft. Die mittelalterliche Bindung ist gelöst, der Nordfahrer ist frei, aber auch die Vorteile der geschäftlichen Bindung sind verloren, die Verpflichtung des Kaufmanns, die ganze Einfuhr, auch die minder begehrten Produkte zu festen Sätzen abzunehmen. Der Absatz wird zu einem Problem für den Nordfahrer.

Wenn der Nordfahrer glaubte, mit mehr handelsfreiem Fisch wieder hochkommen zu können, war das ein Irrtum, denn alle Preise stiegen

⁵³ HR. III, 3, Nr. 336, § 11.

unentwegt, aber das Angebot an Fisch war so groß, der Fischpreis blieb weit hinter der allgemeinen Preisentwicklung zurück. Auch die Handelstätigkeit der Nordfahrer begegnete wachsenden Schwierigkeiten. In Bergen entwickelte sich ein eigener, selbständiger Nordfahrerstand. Schon in den Klagen der Stadt Bergen über den deutschen Kaufmann 1440⁵⁴ ist er eindeutig belegt. Wenn er damals auch noch ohne Bedeutung für den Umsatz des nordnorwegischen Nordfahrers war, so mußte sein Erstarken erst recht den Untergang des alten Verhältnisses beschleunigen. Das geschieht im 16. Jahrhundert, Armut und Not ziehen in den Fischergebieten ein. Wie schon erwähnt, trifft das Unglück nicht nur den Nordfahrer, auch der Ausreeder geht in dem saugenden Strudel der Entwicklung unter. Aber er findet immer noch zu dem stärkenden Heimatboden Deutschland zurück, das Schicksal der Nordfahrer jedoch war das Unglück ihrer Heimat.

Noch eins wird an der Entwicklung deutlich: Geschäftsformen haben ihre Zeit und überleben sich. Das Ausreedungssystem, auf einem persönlichen Vertrauensverhältnis aufgebaut, paßte nicht mehr in eine Zeit, in der neue Formen und Mächte des Wirtschaftslebens aufstiegen. Es verging mit dem Mittelalter.

V.

Die Preisgestaltung im Nordfahrergeschäft.

Es galt als Grundsatz, daß der deutsche Kaufmann „na der tyd“ verkaufte. Eine nähere Erklärung hierzu findet man in den Aufzeichnungen über vereinbarte und unbeschlossen gebliebene Artikel der Städtischen Beschwerden bei den Verhandlungen zu Kopenhagen 1447. Beschlossen wurde — also im Einverständnis mit der dänisch-norwegischen Reichsregierung¹ —, der Kaufmann solle seinen Verkauf nach der Zeit halten, habe er guten Kauf, so gebe er guten Kauf, habe er teuren Kauf, so gebe er seine Ware danach². Das heißt, der Preis der Ware wird nicht vom Kaufmann bestimmt, sondern richtet sich nach dem Einkaufspreis, ist abhängig von Angebot und Nachfrage. Infolgedessen gab es keine Festpreise.

Nach Bruns, Bergenfahrer, S. LXXXIV, kostete z. B. in Lübeck³:

1399	1 Faß Robbentran	3 $\frac{1}{2}$ —4 Mark Lüb.
1400	1 „ „	5 $\frac{1}{2}$ Mark Lüb.
1421	1 „ „	7 Mark 2 Schilling
1422	1 „ „	5 Mark Lüb.
1469	1 „ „	5 Mark Lüb.
1493	1 „ „	9 Mark Lüb.
1528	1 „ „	9 Mark Lüb.

⁵⁴ HUB. VII, 1. Teil, Nr. 542/543.

¹ Schreiner bezweifelt allerdings, daß norwegische Reichsräte dabei waren, meint, sie müßten dann in der Minderzahl gewesen sein, aber jedenfalls „in jegenwardigeyt her Oleff Negelsson (Olav Nilsson), hovetmans to Bergen unde des oldermans to Bergen“ . . . „under velen herden worden van beyden siden . . .“ HR. II, 3, Nr. 311, §§ 15, 17.

² HR. II, 3, Nr. 312, § 5.

³ Alle Zahlenangaben sind in den folgenden Ausführungen, wenn nicht besonders vermerkt, Bruns, Bergenfahrer entnommen.

Man sieht, die Preise schwanken. 1421 war ein gutes Geschäft mit Robbentran zu machen, ein Jahr später ist es damit vorbei. Im allgemeinen ist jedoch eine stetige Aufwärtsbewegung des Preises festzustellen, und zwar schon im 15. Jahrhundert, nicht erst im 16. Bis 1460 beteiligt sich auch der Stockfisch daran. Für Öre (getrocknete Lachsforelle) gilt ähnliches wie für den Robbentran, es gilt vor allem für die Ware, die der Nordfahrer in erster Reihe braucht: Mehl. Von 1398 bis 1491, also in etwa 100 Jahren, stieg der Roggenpreis in Lübeck von 6 auf 24 Mark lüb. und mehr, also um 300%, natürlich mit Schwankungen, 1452 bekam man Getreide zu 12 Mark lüb. die Last, 1458 kostete sie 25 Mark, 1474 wieder 12¹/₂ Mark und 1482 gar 30 Mark lüb. Aber die Tendenz ist fest: das Getreide wird immer teurer. Auch Malz steigt von 1386 mit 10 Mark lüb. die Last bis 1528 auf 17 Mark, also um 70%. Leinwand, um einen Artikel der Webwaren zu nehmen, kostet

1399	1 Faß Leinwand	4 ¹ / ₂ , 18, 20	Mark lüb.
1400		4 8	11 Mark lüb.
1492—95 . .		— 30	60 Mark lüb.

Die billigste Qualität ist überhaupt verschwunden, die teuerste ist um 200% gestiegen. Für den Nordfahrer, der mit der sinkenden Kaufkraft des Nordlandes zu rechnen hat, bedeutet der Sprung von 4¹/₂ auf 30 Mark eine Preissteigerung von über 500% im Laufe des 15. Jahrhunderts.

Das Einfuhrgut des Norwegers stieg also im Preis, am gefährlichsten zog der Getreidepreis in Lübeck an, aber Norwegens Hauptausfuhrgut, der Stockfisch, stieg am wenigsten, und das nur bis etwa 1460. An zwei Sorten, Lotfisch und Lenge, läßt sich der Preisanstieg bis 1460 beleuchten:

1383 kosten 100 Lotfische in Bergen	5	Mark lüb.
1460		in Lübeck 9 Mark lüb.
1383 kosten 100 Lenge in Bergen	10	Mark lüb.
1460		in Lübeck 18 Mark lüb.

Gegenüber dem Getreidepreis 1460, der mit 20 und 24 Mark die Last notiert wird, im Vergleich zu 1398 um mindestens 200% gestiegen ist, hat der Preis für Markenfische von 1383—1460 um 80% angezogen. Von 1460 ab kommt der Fischpreis aber fast gar nicht mehr weiter. Die zweitbeste Sorte, Lobben, wird z. B. 1504 mit 10¹/₂ Mark für 100 Stück notiert, das bedeutet sogar einen Preisrückgang gegen 1460, und Rotscher, die gängigste Marke, steigt von 1460—1530, also in 70 Jahren, von 3 Mark 13 Schilling die Tonne auf 4 Mark 12 Schilling, d. h. um 25%. Wenn 1477 der deutsche Kaufmann für 100 Fische nicht mehr 5 bis 6 „Stück“ Mehl gab, angesichts der auseinanderklaffenden Preisentwicklung für Korn und Fisch konnte er 1477 einfach nicht mehr den alten Tauschsatz innehalten. Es ist aber beachtenswert, daß diese Klagen erst mit dem Zeitpunkt auftreten, wo sie begründet sind und der Ausreeder ebenso im Recht ist. Daß er die Preise willkürlich festsetzte, kann nicht behauptet werden. Man kann diese Preissteigerung auch nicht dem deutschen Kaufmann zur Last legen, denn sie war eine allgemeine europäische Erscheinung. Die aus Flandern eingeführten

Tuche beteiligen sich ebenso daran wie der norwegische Robbentran. Auch Butter, ein weiterer wichtiger Exportartikel Bergens, stieg von 1400—1529 von 3 Mark lüb. die Tonne auf 12 Mark und verzeichnete einen Preisanstieg von 300%. Ausgerechnet das Produkt der Nordfahrer war in der Preisentwicklung benachteiligt. Ihnen wurde es verhängnisvoll, daß der Warentausch mit dem billigsten Gut, dem Fisch, getätigt werden mußte und daß dies Gut außerdem in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts schon seine Märkte zu verlieren begann. Das ursprüngliche Tauschverhältnis, 5 bis 6 „Stück“ Mehl für 100 Fische, muß als recht günstig gelten. Nach Bruns, S. LIV, wog nämlich 1 Stück Mehl = 1 Schiffspfund. Auf eine Last gehen 12 Schiffspfund Mehl⁴. Der Kaufmann gab also, nach Sorten gestaffelt, die sich in Größe und Wohlgeschmack steigerten, 5 bis 6 Stück Mehl für Fische, für 100 Lenge z. B. eine halbe Last Mehl. Will man das etwa als Ausbeutung bezeichnen?

Bis hierher ergibt sich, daß die Preisgestaltung im Nordfahrergeschäft abhängig war von der allgemeinen europäischen Preisgestaltung. Sie wurde im 15. Jahrhundert zu Ungunsten des Nordfahrers entschieden durch die Preissteigerung, hinter der die Fischpreise weit zurückblieben.

Im allgemeinen war der Hansekaufmann bis zum Ende des 15. Jahrhunderts in der Preisgestaltung dem ausländischen Kaufmann überlegen und bot z. B. den Nordleuten noch 1486 günstigeren Kauf als der englische Konkurrent, wie die bewegliche Klage der englischen Kaufleute 1486 beweist⁵. Sie beklagen, daß sie in Bergen wie Island von den Hansen verdrängt werden (§ 1). Die zweite Benennung von Bergen im § 2 wird auf Brügge zu beziehen sein, da es in „dess hertogen landen“ genannt wird. Dennoch ist der Abschnitt wegen der Preise der Hansen wichtig: sie können so teuer einkaufen, d. h. die beste Qualität kaufen, und so billig verkaufen, daß die englischen Kaufleute, die ihrem König so hohe Zölle entrichten müssen, mit den Hansen nicht konkurrieren können. Die englischen Kaufleute sehen den Grund für ihren Mißerfolg in den Vorzugszöllen, die dem deutschen Zwischenhandel in England eingeräumt werden, aber zugleich machen sie unfreiwillig ein wichtiges Zugeständnis: der deutsche Kaufmann läßt den Käufer an seinem Vorteil teilnehmen: „... and wor als de kopers willen gaen, dar se mogen den besten kopp hebben, de gain alle to den Oisterlingen, und so stain de Engelschen koplude ledich.“ — Die Käufer hatten also augenscheinlich bei dem Hansekaufmann den besten Kauf. Im allgemeinen konnte er wegen der Zollbegünstigung, die er genoß, die Preise ausländischer Konkurrenten unterbieten. Auch in Norwegen hat er nicht den üblichen Zoll, 10 Schilling pro Last, bezahlt, worüber sich beispielsweise 1477 die Norweger beschwerten⁶.

⁴ Bruns, Bergenfahrer, Niederstadtbuch, Nr. 28. — Vgl. F. Frensdorff, HGBll. 1897, S. 137 f.

⁵ HR. III, 2, Nr. 31.

⁶ HR. III, 1, Nr. 60.

Dennoch erklärt der Vorzugszoll allein noch nicht das Geheimnis der Hansepreise. Das lag in der Weiträumigkeit der Planung und Organisation. Der Kaufmann hatte seine sicheren Lieferanten, die das Handelsgut in riesigen Massen lieferten. Ein fester Markt europäischen Ausmaßes, der sich bis Marseille und Genua nachweisen läßt, nahm die Ware ab. Die Sicherheit des Umsatzes bedingte eine sichere Kalkulation, infolgedessen war das Absatzrisiko gering und — berücksichtigt man die Massen, die umgesetzt wurden⁷ — bedingte einen geringeren Gewinnaufschlag. Hier soll nicht behauptet werden, daß es sicher ist, aber scheinbar verfuhr der Hansekaufmann nach dem Prinzip, den Gewinn aus dem Massenumsatz mit geringerem Nutzen herauszuholen, einem Kalkulationsprinzip, das heute wieder zu Ehren kommt. Aber die Voraussetzung für dies Kalkulationsprinzip war der sichere Wareneingang und der sichere Absatz. Man versteht daher, warum Lübeck so versessen darauf war, auf der einen Seite die Nordfahrer zu halten, auf der anderen den Markt. Um die Stabilität seines Handelssystems zu sichern, war es zu Opfern bereit, wie das Verhältnis der Preise für Roggen und Exportmehl in Lübeck um die Mitte des 15. Jahrhunderts beweist.

Nach Bruns, S. LII und LIII, kostet:

<i>Roggen</i>	<i>Roggenmehl</i>
1452 1 Last 12 Mark,	1453 1 Last 11 Mark lüb.,
1458 1 Last 25 Mark,	1459 1 Last 12 ³ / ₄ Mark lüb.,
1460 1 Last 24 Mark	
(Kämmereirolle),	<i>Weizenmehl</i>
1 Last 20 Mark	1460 1 Last 24 Mark
(Hl.-Geist-Hospital)	(Hl.-Geist-Hospital)

Man sieht auf den ersten Blick, daß die Preise für Exportroggenmehl nach Bergen trotz der Teuerung Ende der 50er Jahre sich kaum verändern und, am Roggenpreis gemessen, etwa 50—60% unter den normalen Selbstkosten liegen. Roggenmehl wird aber nach dem Frachttarif für Bergenfahrer gleich fertig in Säcken zu einem Schiffspfund verschifft als das „Stück“ Mehl, das der Kopnote bekommt. Man wird diese unter Opfern gesenkten Preise also wohl als Nordfahrerpreise ansehen müssen. Weizenmehl ist ja bedeutend teurer, das scheint nicht gesenkt zu sein, spielte aber auch im Verkehr mit Norwegen keine nennenswerte Rolle^{7a}. Sehr aufschlußreich wäre, wenn diese Preispolitik für einen größeren Zeitraum aktenmäßig untersucht werden könnte. Jedenfalls stellt sie eine ganz auffallende Maßnahme dar, deren Grund allerdings zu erkennen ist. Die Konkurrenz der Süderseestädte im Nordfahrergeschäft führte in jener Zeit zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen ihnen und dem Kontor. Um die Nordfahrer zu halten, brachte man Opfer, und sie waren groß. In Norwegen hatte diese Preispolitik Erfolg: 1469 wurden die Handelsrechte der Holländer in Bergen durch Christian I. erheblich beschnitten, und auch die Süderseestädte setzten ihren Willen im Nordfahrergeschäft nicht durch, der Vergleich von 1476 bewies noch

⁷ Vgl. Fritz Rörig, *Mittelalterliche Weltwirtschaft*, S. 12f., 22f.

^{7a} Bruns, *Bergenfahrer*, S. LIII.

einmal die herrschende Stellung der wendischen Städte. Aber es war ein Pyrrhussieg; denn der rheinische Markt ging Lübeck dennoch verloren.

Die Gründe, warum das geschah, sind bekannt. Indessen fällt es auf, daß die Abkehr vom Lübecker Fisch stets von Klagen über dessen sinkende Qualität begleitet ist. Teils wirft man dem Bergenkaufmann vor, er mische Islandfisch unter die guten Marken, teils beanstandet man das unzureichende Gewicht der Markenfische. Die Klagen über die sinkende Qualität des Bergenfisches im 15. und 16. Jahrhundert haben nicht nur symptomatische Bedeutung als Zeichen des schrumpfenden Marktes, sondern einen handgreiflichen Grund: der Stockfisch war nicht mehr die Edelware von früher. Auch die Leistung der Nordfahrer sank. Das wird am besten klar, wenn man Sortierung und Gewicht der Fische beachtet.

Schon 1447 spielte bei den Verhandlungen in Kopenhagen über die Bedingungen im Nordfahrgeschäft das Gewicht der von den Kopnoten zu liefernden „Stücke“ Fisch eine Rolle. Man blieb bei dem alten Brauch des Vertrauensverhältnisses, sich über das Gewicht in Güte zu einigen oder zu vergleichen⁸. 1477 erwies es sich jedoch als nötig, für den Stockfischhandel auf dem Kontor zu Bergen einen festen Gewichtstarif anzusetzen⁹, dem 1540 ein zweiter folgte¹⁰. Diese Tarife galten für den Bergenfahrer, den deutschen Kaufmann, wie für den Kopnoten. Er lieferte seine Stücke zu 100 Fischen sortiert ab, wie aus den Verhandlungen 1494 hervorgeht. Unsortierter Kauf, „huepkop“, war verboten¹¹. Das Kontor setzte nun das Mindestgewicht für die einzelnen Sorten fest, weil die Nordfahrer zu kleine Fische in ihre Sortierung schmuggelten. In der Folge setzte sich aber die Sortierung der Nordfahrer durch, wie der Gewichtstarif von 1540 zeigt.

Gewichtstarif.

Zahl:	Sorte:	1477:		1540:	
		Lispunt netto:	Lispunt brutto:	Lispunt netto:	Lispunt brutto:
150	Königslenge . . .	40	—	—	—
150	Gemeine Lenge . .	30	—	—	—
150	Königslobben . . .	34	—	32	34
150	Gemeine Lobben . .	24	—	18	—
200	Gemeine Lobben . .	—	—	24	26
200	Rackfische	24	—	—	20
300	Lotfische	28	—	—	25
400	Halfwassene . . .	30	—	—	28
500	Kropelinge	30	—	—	30
1000	Titlinge	—	36	—	—

Bei Gegenüberstellung der Gewichtstarife von 1477 und 1540 fällt sofort auf, daß im neuen Tarif die größte und wertvollste Fischart,

⁸ HR. II, 3, Nr. 312. § 10.

⁹ HR. III, 1, Nr. 38.

¹⁰ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXIV.

¹¹ HR. II, 7, Nr. 393, § 2.

die Lenge, fehlt, und das vorgeschriebene Mindestgewicht aller Fischarten gesunken ist, teilweise in erheblichem Maße. Besonders deutlich wird das am Beispiel „gemeine Lobben“. Während 1477 das Mindestgewicht für 150 Lobben 24 Lispunt betrug, begnügt man sich 1540 mit 18 Lisp., d. h. 25% weniger. In diese Gewichtsklasse rücken also Fische ein, die früher zu klein und zu leicht dafür waren, nämlich die der nächstniedrigen Klasse, die Rackfische. 1477 packte man Lobben auch nur in Ballen zu 150 Stück, die hatten das vorgeschriebene Gewicht: 24 Lisp. 1540 muß man aber schon 200 Lobben nehmen, wenn das alte Gewicht erzielt werden soll, das sind aber genau die 200 Rackfische von 1477. Gewicht und Zahl der als „gemeine Lobben“ bezeichneten Ballen von 1540 decken sich also mit denen der Rackfische 70 Jahre früher. Entsprechendes gilt von den anderen Sortierungen.

Der Nordfahrer lieferte also 1540 nicht mehr die besten Fische zur Bezahlung der Schuld an den Ausreeder ab, die Lenge fehlen in dem Gewichtstarif. Vermutlich verwandte er sie, um mit den wertvollsten Stücken einen möglichst großen neuen Kredit oder neue Ware einzuhandeln. Das Verhältnis Kaufmann—Nordfahrer äußert sich hier ganz anders als früher, wie man sieht. Der Nordfahrer ist nicht mehr ein Teil der Firma, an ihrem Gedeihen interessiert, sein Verhalten ist das eines Schuldners.

Für den Kaufmann ergibt sich aus dem Gewichtstarif von 1540 ein Nachteil für den Vertrieb der Ware. Der größere und fettere Fisch schmeckt besser, zarter, mit dem Gewicht sinkt auch die Qualität der Sorte. Daher sträubt sich der Kaufmann, Rotscher aus Fisch unter halber Größe (halfwassene) auf die Schuld zu verrechnen, sog. „cleyden rotscher“. Sicher hat auch das Sinken der Qualität einen gewissen Einfluß darauf ausgeübt, daß der Stockfischpreis so gar nicht anziehen wollte. Der Kaufmann hat ihn gewiß nicht diktiert, denn in seinem Interesse lagen doch steigende Fischpreise. Auf die Dauer hatte weder der Kaufmann noch der Nordfahrer einen Vorteil durch das Sinken der Qualität, denn es verstimmte und machte den Markt bereit für die Aufnahme des Islandfisches¹².

Das Sinken der Qualität ist immer ein Zeichen des Niedergangs. Das gilt auch für Lübeck, das grundsätzlich immer dafür eingetreten war und noch eintrat, daß der Kaufmann nur gute Ware lieferte¹³. Dem Sinken der Warenqualität entsprach auch ein Nachlassen der Unternehmerkräfte. Das Kontor reicht 1514 eine Denkschrift ein und beklagt sich bitter darüber, daß die Oberländer, die sonst Bergenfisch bezogen, dem nicht mehr nachfragen, sondern Islandfisch in Mühlen weichklopfen, den sie ungleich lieber wollen¹⁴. Aber sie finden keinen Weg mehr, der Gefahr zu begegnen. Die Lübecker von 1500 sind nicht mehr die beweglichen, unternehmungsmutigen Leute von 1250, sie sind

¹² Vgl. die Beschwerden Straßburgs 1462 und Frankfurts 1452. Bruns, Bergenfaher, S. LXXII f.

¹³ Dem Kaufmann war alles Gut, „dar he nicht vul mede don mach“, als Kaufmannsgut verboten. Kontorsordinanz 1369. HR. I, 1, Nr. 511.

¹⁴ Bruns, Bergenfaher, S. 213.

erstarret und gereizt. Hier wiederholt sich, was an Norwegens Wirtschaft im frühen Mittelalter festzustellen war: an den Außenpositionen wird zuerst der Verfall des Organismus sichtbar. Das Kontor war müde und alt, Lübeck wurde müde und alt, mit seiner Leistung ging es zurück.

Des deutschen Kaufmanns Vorteil war gewesen, daß er wenig Zoll bezahlte und ein festes Absatzgebiet hatte. Deshalb konnte er bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts den Nordfahrern günstige Bedingungen bieten. Er brachte Massenware nach Lübeck, aber er fand auch für seine Massenware Abnehmer, weil sie gut war. In Bergen hatte er direkten Kontakt mit den Produzenten; die Ware wurde nach seinen Anweisungen bearbeitet. Brachte er sie nach Lübeck, brauchte sie nur verteilt zu werden in die Adern und Äderchen eines ungeheuren Kreislaufes, dessen Herz Lübeck war. Das änderte sich, als der Markt für den Bergenfisch schrumpfte. Der Fischpreis blieb zurück hinter der allgemeinen Preisbewegung, und diese Entwicklung, nicht Ausbeutung, entschied das Schicksal der Nordfahrer.

Der Gewinn, den der Hansekaufmann aus der Verteilung zog, war nicht so groß, wie norwegische Darsteller vermuten. Es trifft nicht zu, daß der deutsche Kaufmann den ganzen Zwischenhandelsgewinn eingestrichen hätte. Der Zwischenhandel nach Nordnorwegen lag in der Hand des Nordfahrers, des norwegischen Fischerkaufmanns. Er wickelte sich unter fairen Bedingungen für diesen ab, denn das Verrechnungsverhältnis Mehl : Stockfisch war für ihn günstig. Schon, daß sich ein System über 250 Jahre gehalten hat, spricht eigentlich zu seinen Gunsten. Wie beim Einkauf in Brügge ging es dem deutschen Kaufmann auch in Norwegen um die Qualität, nicht den Preis. Man wird daher im Stockfischgeschäft nicht den Einkauf als die eigentliche Gewinnquelle ansehen dürfen.

Der Einkauf war durch Risiko und Unkosten belastet. Die langfristigen Kredite an die Nordfahrer bedeuteten ein Risiko, das manchen Bergenkauflmann scheitern ließ, besonders in der Zeit des Niedergangs, aber auch der schwankende Marktpreis auf dem Festland konnte ihm gefährlich werden, dafür ist ein Preisverhältnis aus den 1380er Jahren aufschlußreich. Bruns notiert für 100 Rackfische in Bergen im Jahre 1383 $7\frac{1}{2}$ Mark lüb., in Lübeck kosten sie aber 2 Jahre später nur 5 Mark¹⁵. Von einer Gewinnabschöpfung kann da doch wohl nicht die Rede sein. Aber auch die Unkosten, die mit dem Norwegengeschäft verbunden waren, belasteten den Einkauf: Fehden und Kriege, Befriedung der See gegen Seeräuber, das Erhalten des Kontors, der Privilegienerwerb und Schiffsverluste. Von den Schiffsverlusten der Jahre 1523 und 1524 sagt das Schüttingsrechnungsbuch¹⁶, nachdem es sie einzeln aufgezählt hat: „Item sint in al desse schepe 12, scholden hyr tho Lubeke gewest hebbe“, und dann fügt es noch zwei weitere Verluste hinzu.

Dennoch waren die Preise des Hansekaufmanns bis 1500 günstiger als die der ausländischen Konkurrenz. In Norwegen sollte man ihm eigentlich Gerechtigkeit widerfahren lassen, denn er brachte Mangelware.

¹⁵ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXIV.

¹⁶ Bruns, Bergenfahrer, S. 391 f.

Man mußte an unseren Nachkriegsverhältnissen erst wieder einmal einsehen, was das heißt, was Mangel an lebensnotwendigen Gütern bedeutet, wie der Bedarf alle Preisverhältnisse verschiebt und den Verkäufer zum Diktator macht. Und man wird zugeben müssen, daß die Preisgestaltung im Nordfahrergeschäft den Vorwurf der Ausbeutung nicht rechtfertigt.

Wenn der Hansekaufmann trotz des Risikos aus dem Fischgeschäft Gewinn zog, lag es daran, daß er ein riesiges Handelsgebiet beherrschte, in dem eine glänzende Organisation seinen Massengütern sicheren Absatz garantierte, es lag an seiner überlegenen Planung und Verteilung. Man lieferte nach Bergen deutsches Mehl, das immer knapper wurde, das darf nicht vergessen werden, und empfing dafür Fisch, den man statt des Korns verteilte. Arbeit und Wagnis, Einsatz von Leben, Gut und Jahren trugen Pfenninge und Schillinge zusammen und ließen sie zu Mark werden, aber deutsche Pfenninge, nicht norwegische. Und deshalb war es für Lübeck wichtig, den Markt für den Bergenfisch zu halten. Nicht in Norwegen lag der Gewinn, sondern hier, wo das Korn gewachsen war, auf dem Festland. Im übrigen war das ein berechtigter Gewinn, denn die Entwicklung der norwegischen Fischproduktion wie Aufbau und Organisation des hansischen Handelssystems waren ja das Werk des Hansekaufmanns.

Aber deswegen wurde Norwegen nicht um seinen Lohn betrogen. Sein Gewinn war die Sicherung der Ernährung für aufblühende Landesteile, für eine wachsende Bevölkerung und darüber hinaus ein gewisser Wohlstand der Fischereigeiete, der sich von den Verhältnissen der Pachtbauern abhob. Der Gewinn kam nicht wenigen Unternehmern zugute, sondern ging in die Breite, nicht ein paar Bergener Kaufleute schluckten ihn, sondern die Masse der namenlosen Fischer und Nordfahrer spürten seinen Segen.

VI.

Raub und Mord.

Mit dem Angriff auf die Wirtschaftspolitik des Kontors tritt Schreiner in Gegensatz zu C. Koren-Wiberg, der in seiner glänzenden und objektiven Darstellung „Hanseaterne og Bergen“ auch das Verhältnis des deutschen Kaufmanns zu Bergen in der unruhigen Zeit des 15. Jahrhunderts behandelt hat. Die Quelle, auf die Schreiner seinen Angriff stützt, und eine Reihe ähnlicher Klageschriften des 15. Jahrhunderts lehnt Wiberg mit überzeugender Begründung als irreführend für eine objektive Beurteilung ab. Die Analyse der Quelle ergibt die Bestätigung seines Urteils.

Was nun Schreiners Vorwürfe angeht, die Hanse habe Raub und Mord als Mittel der Wirtschaftspolitik angewandt¹, so muß zunächst festgestellt werden, daß hier eine Anschuldigung schwerster Art vorliegt, die um so mehr befremdet, als sie allen Grundsätzen hansischer und besonders lübischer Politik überhaupt widerspricht. Schreiner läßt auch keinen Zweifel darüber bestehen, daß er nicht zügellose Untaten Einzelner

¹ Schreiner, *Hanseaterne og Norges nedgang*, S. 114.

meint, sondern ein Raub- und Mordsystem des Kontors gegen die Nordfahrer, um sie in ständig größere Abhängigkeit zu bringen, und zwar im Kampf gegen die Konkurrenz in Bergen.

Wenn er die Untaten Einzelner angegriffen hätte, wäre es zu verstehen, denn keine andere Handelsverbindung der Hanse ist mit soviel Übergriffen und Untaten belastet gewesen wie gerade die mit Norwegen und Schonen; aber es hätte Schreiner nicht verborgen bleiben dürfen, daß hier beide Parteien klagen, auch die Hansen. Ebensovienig durfte dabei übersehen werden, welche Haltung Lübeck und die wendischen Städte diesen Vorfällen gegenüber einnehmen. Raub und Mord als grundsätzliche Kampfmittel der Hansen gegen ihre Konkurrenten zu bezeichnen, trifft nicht zu.

Daß gerade in Norwegen soviel Untaten geschahen, lag in dem Unglück des Landes beschlossen, daß nämlich der norwegische Staat in seinem Niedergang unfähig war, Recht und Ordnung im eigenen Lande zu sichern, wozu gewiß das Unionsbeamtentum beitrug. Was aber geschah, will als ein Teil, ein Stück seiner Zeit erfaßt werden. Man darf dabei nicht vergessen, daß es sich um mittelalterliche Zustände handelt, die nach mittelalterlichem Maß gemessen werden wollen, nach den Anschauungen, die im Mittelalter herrschen und die uns vielfach so fremd geworden sind wie das Fehderecht. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man die Zusammenstöße auf norwegischem Boden als einen Sieg älterer Rechtsanschauungen über die fortschrittlichen Ideen wertet.

Die Welt des Widerstandsrechts lebte ja bis ins 16. Jahrhundert mit einer Kraft weiter, daß modernes Denken vielen Erscheinungen des Mittelalters hilflos und verständnislos gegenübersteht. Ohne den germanischen Friede- und Rachedenken ist z. B. der ganze Olav-Nilsson-Komplex, der 60 Jahre lang Lübecks Politik belastet, gar nicht zu verstehen oder manche Züge der norwegischen Politik, die wir heute als höchst verwerflich empfinden. Ebensovienig aber ist das Verhältnis des Kontors zu den Ämtern wie zu den „vorlophenen Dudeschen“ ohne Berücksichtigung der mittelalterlichen Bindungen der Genossenschaften richtig zu bewerten. Moderne Anschauungen werden dem nicht gerecht. Die Berücksichtigung der allgemeinen mittelalterlichen Zustände für die Beurteilung der Hanse hat Dietrich Schäfer in seinem Hansebuch gefordert². Brunner hat nachgewiesen, daß man bei Verwertung mittelalterlicher Berichte auch das mittelalterliche Fehderecht berücksichtigen muß. Seiner Auffassung stehen die folgenden Ausführungen nahe³.

Auch die Quelle, auf die Schreiner seinen Angriff stützt, ergibt bei sachgemäßer Interpretation ein anderes Bild, als er es malt: „Die Hanseaten verfolgten die Landsleute, die Schildgenossenschaft mit dem Kontor gehabt hatten und norwegische Bürger geworden waren, und besonders rücksichtslos traten sie gegen die Nordfahrer auf. Der Kaufmann auf der Brücke schreckte nicht zurück vor Raub und Mord, wenn es galt, seine ökonomische Macht über sie zu befestigen. Dies Verfahren war ein wichtiges Mittel im Kampf gegen Lübecks Handelsrivalen in Bergen.

² Dietrich Schäfer, *Die deutsche Hanse*, S. 92.

³ Otto Brunner, *Land und Herrschaft*. 3. Aufl., S. 1—123. München/Wien 1943.

Um sie außerhalb zu halten, suchte das Kontor die nordnorwegische Fischerbevölkerung in ständig größere Abhängigkeit zu bringen⁴.“ Schreiner bezieht sich dabei auf Bergens Klageartikel gegen den deutschen Kaufmann daselbst⁵. Dem Inhalt des Abschnittes nach geht es hier um Kopnoten oder nordnorwegische Fischer, ausdrücklich wird noch einmal die nordnorwegische Fischerbevölkerung genannt. De facto enthält die Klageschrift aber keine Unterlagen über Gewalttaten an Kopnoten oder nordnorwegischen Fischern, sondern an Bürgern Bergens und Holländern. Die darin enthaltenen drei Nordfahrerfälle beziehen sich alle auf Bürger Bergens.

Der erste Fall: „Als Hans Koep auf der Brücke weilte, hat er das Haus eines Nordfahrers, Jon Skot, gewaltsam aufgebrochen und 1400 Fische herausgeholt, gegen Gesetz und Recht, mithilfe der Gewalttätigkeit der (deutschen) Kaufleute⁶.“

Es handelt sich hier um eine Schuldeinziehung auf dem Wege der Selbsthilfe. Das Kontor hatte im Kriege der Wendischen Städte gegen Erich von Pommern 1427—1433 Bergen geräumt. Nach der Rückkehr fanden die deutschen Kaufleute begreiflicherweise eine völlig veränderte Lage in Bergen vor. Neben der inzwischen erstarkten englischen und holländischen trat ihnen eine junge Konkurrenz aus der Bürgerschaft der Stadt entgegen. Aber diese Konkurrenten hatten z. T. früher in ihren eigenen Reihen gestanden. Der Nordfahrer, dem Hans Koep 1400 Fische gewaltsam aus dem Hause holt, ist zweifellos vor 1427 sein Kopnote gewesen. Inzwischen hat er ein Haus in Bergen erworben oder gemietet und ist Bürger Bergens geworden. Da die Kaufleute sich nicht scheuten, Hans Koep Hilfe zu leisten, pochen sie auf ein Recht, das ihnen zustand, hier die Beschlagnahme der ausstehenden Schuld, die Pfändung. Die Pfändung steht dem Kaufmann zu und wird allgemein geübt, ungesetzlich ist jedoch, daß sie mit Gewalt vorgenommen wird, nicht durch den Vogt auf dem Rechtsweg. Deshalb wird 1447 bei den Verhandlungen zu Kopenhagen festgelegt⁷, daß der Kaufmann nicht mehr zur Selbsthilfe greifen soll. Ungesetzlich ist bei dieser Pfändung also die Gewaltanwendung, nicht die Pfändung an sich. Aber deshalb liegt hier noch kein Raub vor, denn nach mittelalterlicher Schuld-auffassung sind die Fische ja Hans Koep verhaftet. Außerdem ist an diesem Fall ohne weiteres klar, daß dieser Nordfahrer nicht mehr zur nordnorwegischen Fischerbevölkerung zu rechnen ist, denn er hat ja in Bergen sein Haus, lagert dort eine Menge Fische, treibt also Handel. Nebenbei bemerkt: es spricht nicht gerade für die Richtigkeit der Ausbeutungstheorie, wenn so ein wirtschaftlich höriger, schuldverknecteter, ausgebeuteter Kopnote, nur weil sein Ausbeuter ihm einmal die Schuld nicht abfordert, gleich selbst ein erfolgreicher Geschäftsmann wird.

Der zweite Fall ist schwieriger. „Heinrich Lytzkou hat von einem Nordfahrer unter Bedrohung seines Lebens Fische verlangt. Einige

⁴ Schreiner, *Hanseatene og Norges nedgang*, S. 114.

⁵ HUB. VII, 1. Teil, Nr. 542/543.

⁶ Ebd. Nr. 543 § 2.

⁷ HR. II, 3, Nr. 312, § 11.

Tage war der Mann verschwunden und wurde dann tot von der See angeschwemmt; Heinrich aber hat seine Fische nach Willkür an sich genommen.⁸ Auch hier werden wie im ersten Fall Fische von einem Nordfahrer gefordert und genommen. Aber der Nordfahrer verliert sein Leben. Die Drohung Heinrich Lytzkous lenkt den Verdacht der Täterschaft auf ihn. Wir haben also hier wie im ersten Fall ein altes Schuldverhältnis zu einem Nordfahrer, der inzwischen selbst Kaufmann in Bergen geworden ist und seine Schuld nicht bezahlen will; denn die Fische sind ja da, ein echter Nordfahrer hätte die Ablieferung nicht verweigert, da er ja vertraglich zur Ablieferung verpflichtet ist. Von einem Bergener Nordfahrer aber kann der Kaufmann keine Fische fordern, noch dazu unter Bedrohung seines Lebens. Offenbar hat Lytzkou sich an die harten Bestimmungen über den flüchtigen Schuldner nach Kaufmanns Recht gehalten⁹. Der flüchtige Schuldner war ja recht- und schutzlos, friedelos. Da aber der Nordfahrer niemals in Kaufmanns Recht gestanden hat, ist die Friedlosigkeit hier nicht anwendbar. Lytzkou verletzt durch seine Drohung die Rechtsgrenze und findet deshalb nicht die Unterstützung des Kontors wie Hans Koep im ersten Fall. Die Klageschrift ist darin genau, sie vermerkt die Beteiligung der Kaufmannschaft in jedem Falle. Hier schweigt sie davon. Der Mord — nehmen wir an, es handelt sich wirklich um einen Mord, obwohl er nicht bewiesen ist — fällt also einem einzelnen zur Last, nicht dem Kontor. Wie im ersten Fall ist das Nehmen der Fische jedoch nicht als Raub zu beurteilen, sondern als Beschlagnahme des entfremdeten Gutes, als Privatpfändung. Auch hier handelt es sich nicht mehr um einen nord-norwegischen Nordfahrer, sondern einen Bergener, denn die ganze Klageschrift befaßt sich nur mit Untaten der Deutschen gegen die Stadt Bergen und ihre Einwohner einschließlich der ausländischen Kaufleute¹⁰.

Die größten Schwierigkeiten bereitet der dritte Fall. „Als Hermann Luckou in Bergen war, hat er eine verheiratete Frau verführt, als sie von Nordland mit Fischen gekommen war, die ihr Mann gesandt hatte, um Waren dafür zu kaufen. Aber Hermann Luckou hat die Frau zurückgehalten und die Fische mit ihr verzehrt. Als ihr Mann von Nordland heimkehrte, erhob er Klage gegen Hermann auf Herausgabe seiner Frau und Güter; als er aber vor Gericht stand, kamen die Kaufleute und haben dem armen Mann sein Recht mit Gewalt vorenthalten. Bald darauf ist der Mann verschwunden und keine Spur mehr von ihm zu entdecken.“¹¹

Auch dieser Fall betrifft einen Bürger Bergens, der mit Fischen handelte. Auch hier liegt scheinbar ein Mord vor, aber nicht um eine Schuld. Was den Fall so deutlich macht, ist die Beteiligung der anderen Kaufleute. Warum haben sie vor Gericht „dem armen Mann sein Recht mit Gewalt vorenthalten“? Der Vergleich mit den anderen beklagten Fällen deutet darauf hin, daß hier ein Deutscher aus Kaufmannsrecht entwichen und wie der ebenso geheimnisvolle Fall im § 11 verhanst war.

⁸ HUB. VII, 1. Teil, Nr. 543, § 5.

⁹ HR. I, 2, Nr. 91, § 1.

¹⁰ HUB. VII, 1, Nr. 542.

¹¹ HUB. VII, 1, Nr. 543, § 4.

Warum läßt er den Wareneinkauf in Bergen von seiner Frau besorgen und bleibt selbst im Nordland? Das ist doch nicht üblich. Sein Wohnsitz ist Bergen, denn er erhob Klage, als er „von Nordland heimkehrte“. Wie in den beiden anderen Fällen ist dieser Nordfahrer ein Bergen-Nordfahrer, und das Sachvergehen ist kein Raub. Wie im zweiten Fall liegt auch hier scheinbar eine Tötung vor, aber nicht um eine Schuld, auch nicht einmal um die Frau, sondern der Strafvollzug an einem verhansten Deutschen.

Aus diesen drei Fällen leitet Schreiner die Behauptung ab, daß 1. der Kaufmann vor Raub und Mord nicht zurückschreckte, um seine ökonomische Gewalt über die Nordfahrer zu befestigen, und 2. das Kontor die nordnorwegische Fischerbevölkerung in ständig größere Abhängigkeit zu bringen suchte. Sie ergeben jedoch einwandfrei, daß es sich in allen drei Fällen um Bergener Nordfahrer handelt und nicht um nordnorwegische Kopnoten oder Fischer. Raub liegt dabei in keinem Falle vor. Auch hier hat scheinbar die Unklarheit einer mittelalterlichen Wortbedeutung den norwegischen Vorwurf ausgelöst; denn im norwegischen Recht ist jede Sachklage Klage um „Raub“, d. h. um unrechtmäßige Vorenthaltung einer Sache.

Interessant ist nun das Verhalten des Kontors in diesen Fällen. Bergener Nordfahrer sind ja Konkurrenten. Wir sehen, daß die Kaufleute im ersten Falle die Pfändung mit Gewalt durchführen, weil der Kaufmann zur Pfändung berechtigt ist, im zweiten Falle mit der Sache nichts zu tun haben wollen, weil Heinrich Lytzkou über sein Recht hinausgeht, im dritten Falle rücksichtslos die Rache der verratenen Genossenschaft durchführen. Nach der Darstellung der Quelle erscheinen diese Untaten auf den ersten Blick alle brutal, aber bei näherem Zusehen erklären sich die meisten aus mittelalterlichem Recht. Zur Politik des Kontors gegenüber der Konkurrenz gehört auch der Überfall auf die Holländer (§ 3): „Die deutschen Kaufleute haben die Buden der Holländer auf der Strandseite aufgebrochen, haben die Holländer tätlich mißhandelt und ihre Güter und Waren in den Kot unter ihre Füße getreten, ohne daß die armen Holländer zu ihrem Recht gelangen konnten¹².“ Wieder beteiligen sich die deutschen Kaufleute an der Aktion geschlossen.

Dieser Überfall gehört in den Krieg zwischen Lübeck und Holland 1438—41, ist eine Kriegsunternehmung. Nach mittelalterlichem Fehderecht waren die Kaufleute verpflichtet, den Gegner, wo sie konnten, zu schädigen. Das Schadentrachten ist ja überhaupt charakteristisch für die Kriegs- und Fehdeführung im Mittelalter. Sogar Staatsgrenzen halten die Unternehmung nicht auf. Die Stadt Bergen klagt selbstverständlich auf Verletzung ihrer Rechte, ihres Friedebezirkes; aber der Kaufmann führt den Krieg nach dem Fehderecht. Natürlich entstanden Verwicklungen, wenn wie hier dadurch die Rechte eines fremden Staates verletzt wurden. Das enthob aber die Parteigänger nicht ihrer Pflicht. Bezeichnend, daß den englischen Kaufleuten, die doch während der Abwesenheit des Kontors weit gefährlichere Konkurrenten geworden

¹² HUB. VII, 1, Nr. 543, § 3.

waren, nichts geschieht. Mit England bestand eben kein Fehde- oder Kriegszustand.

Das Verhalten des Kontors gegenüber der Konkurrenz ist in diesen Fällen nicht von überheblicher Machtgier diktiert, sondern von Gesetzen bestimmt, die im mittelalterlichen Leben herrschen. Kaufmannsrecht wird durchgesetzt in der Pfändung, im Strafvollzug am verhaften, friedlosen Verräter der Genossenschaft, das Fehderecht im Überfall auf die Holländer. Diese Gesetze gelten jedoch nicht nur gegenüber der Konkurrenz, sondern gleicherweise allen gegenüber. Mittelalterlich hart ist das Verfahren auch gegen die übrigen Deutschen, die Bergenbürger geworden sind.

Die Zugehörigkeit zu einer Genossenschaft gab den Gliedern den „Frieden“, Schutz, gegenseitige Hilfe und Beistand, und das war besonders im Ausland wichtig, wo einst außerhalb der Genossenschaft der Fremd-ist-feind-Grundsatz galt. Der Friede der Genossenschaft bedeutete dort vor allem das gesicherte, unverletzte Recht des Kaufmanns. Und dies Recht scheint den mittelalterlichen Menschen soviel bedeutet zu haben wie uns die Freiheit. Es war seine Ehre. Die Genossenschaft im Ausland zu verlassen, war verständlicherweise Verrat, Entehrung der Genossen und zog wie in germanischer Zeit die volle Feindschaft der Gemeinschaft nach sich, die Ächtung, die Friedlosigkeit. Man sieht es ja, nur der Tod sühnt die Kränkung. Die Genossen wissen es. Dennoch sind zu allen Zeiten einzelne Deutsche Bergenbürger geworden, ohne diese Todfeindschaft zu erfahren. Es müssen also hier erschwerende Momente hinzukommen, die in den Zeitverhältnissen begründet sind.

Die „verlophenen Dudeschen“ vermeiden es, mit dem Kaufmann zusammenzustoßen. Der Bergener Nordfahrer (§ 4) hält sich im Norden auf und läßt die Geschäfte von seiner Frau besorgen. Ein anderer Kaufmann, der sich am Strand niedergelassen hat, „geht seiner Wege“, als sein Geschäft angegriffen und zerstört ist (§ 11). Einem Handwerker (§ 9) wird die Werkstatt zertrümmert, einem anderen (§ 10) die Finger zerschlagen, daß er sein Handwerk nicht mehr ausüben konnte, „weil er dem König als Bürger dienen will“.

Hier, im Strafvollzug, äußert sich die ganze Härte der „Fremd-ist-feind“-Welt. Auch die Zusammenstöße mit den Norwegern selbst tragen diesen Charakter. Das tatsächliche Geschehen herauszulösen, ist wegen der subjektiven Darstellung schwer. Wie bei der Pfändung liegen auch den Gewalttaten der Deutschen gegen Norweger Tatsachen zugrunde, die übergangen oder schöngefärbt sind, die für die Beurteilung des Geschehens aber wesentlich sind. Im § 12 der Klageschrift ist das noch erkennbar:

„Die deutschen Kaufleute haben aus Übermut Herrn Peter Bordssons (Probst der Apostelkirche) Knecht mit Namen Teder Hansson zu Tode geschlagen, weil er versehentlich mit einer Axt, die er auf der Schulter trug, einen Weinkran berührt hatte.“

Nun ist diese Darstellung offensichtlich nicht sachlich. Das versehentliche Berühren mit einer Axt, die man auf der Schulter trägt, ruft keine solche Tat hervor. Aber wenn man mit der Axt, die man vorher auf

der Schulter trug, einem Faß Wein zuleibe geht, womöglich in einem Streit, in dem Drohungen gefallen sind, dann ist der Ausgang dieses Unternehmens unter Umständen auch heute lebensgefährlich. Auffallend, daß auch bei dem zweiten Totschlag (§ 13) ein „Knecht“ das Opfer ist, diesmal ein Knecht des Bischofs von Bergen. Daß der Knecht in diesem Falle Drohungen des Bischofs gegen den Kaufmann vertreten hat, geht aus der Reaktion der Deutschen hervor, denn sie stürmten in hellen Haufen gegen das Tor des Bischofs und wollten es einschlagen. In beiden Fällen liegt Totschlag vor, was auch die Klageschrift vertritt, nicht Mord.

Aus den Untaten, die die Klageschrift dem deutschen Kaufmann zur Last legt, schält sich also mühsam die wirkliche Lage des Kontors in Bergen um 1440 heraus. Feindschaft herrscht damals zwischen Bischofsitz und Kontor, auch der Probst der Apostelkirche steht auf der Gegenseite. Das alte gute Verhältnis zwischen dem deutschen Kaufmann und den Vertretern der Kirche ist zerstört. Ereignisse der großen Politik beschatten die Vorgänge. Der Unionskönig Erich von Pommern ist 1438 von seinem eigenen Reichsrat abgesetzt worden. 1440 erheben die dänischen Großen, 1441 die schwedischen Christoph von Bayern als Nachfolger auf den Thron. Der norwegische Reichsrat ist dabei übergangen worden und, verärgert darüber, hält zu Erich von Pommern, solange er auf Unterstützung von ihm hoffen kann. Aber Erich von Pommern unterliegt. Erst 1442 wird Christoph in Norwegen als König anerkannt.

In dieser Beleuchtung gewinnen die in der Klageschrift angeführte Gewalttat auf der Ratsstube und das Vorgehen gegen die Bergener auf See ihren Sinn.

§ 15: „Am Dienstag nach St. Peters Tag¹³ ist die Gewalttat auf der Ratsstube geschehen, als die Deutschen in die Ratsstube eindrangten mit Äxten und Schwertern, mehr als 100 Mann, und wir mußten die Ratsstube räumen und durften kein Wort dagegen sagen, andernfalls wir schwere Schläge bekommen hätten¹⁴.“

Es ist eine kriegerische Unternehmung; denn die Kaufleute sind mit Äxten und Schwertern bewaffnet. Auch der Knecht des Propstes trug ja eine Axt auf der Schulter. Zweifellos sah man im deutschen Kaufmann den Schuldigen, der Norwegens König verjagen und einen neuen König machen wollte, und war entschlossen, den Kaufmann zu verjagen. Die von den beiden geistlichen Herren gehaltenen Knechte sind vermutlich Kriegsknechte, um König Erichs Sache zu verfechten.

Welche akute Frage das Eingreifen des Kaufmanns veranlaßte, ist der Quelle nicht zu entnehmen. Jedenfalls ist der Rat der Stadt Bergen durch die eindrucksvolle Demonstration des Kaufmanns an einer wichtigen Beschlußfassung gehindert worden. 1440 hat er sich nicht verjagen lassen, aber der Kampf war zu offener Feindseligkeit übergegangen. Wir begreifen nun die Härte des Urteils gegen den Deutschen, der in dieser Situation die Genossen verläßt, und erkennen in der wiederholten Verweigerung der Schuldzahlung, welcher Mittel sich die gegnerische Partei

¹³ 23. Februar 1440.

¹⁴ HUB. VII, 1, Nr. 543, § 15.

bedient, um Parteigänger zu gewinnen: man verspricht ihnen, die Schuld solle erlassen sein. Deshalb wenden sie sich ja alle an das Gericht. Man zieht Nordfahrer und deutsche Überläufer aus des Kaufmanns eigenen Reihen heran, um einen Bergener Nordfahrerstand zu schaffen, der die Stellung des Kaufmanns im Nordfahrergeschäft untergraben soll. Sie können selbst in die Fischereigegebiete fahren und den Fisch an Ort und Stelle aufkaufen; denn Bergener sind zur Nordfahrt berechtigt, allen Ausländern ist sie verboten. Wie sich das Kontor dazu stellte, berichtet der erste Klagepunkt.

„Als unsere Bürger ihre Schifffahrt von Bergen aus und ihre Kaufmannschaft zur See ausüben wollten, um ihren Lebensunterhalt zu gewinnen als freie und der kgl. Majestät steuerpflichtige Leute, da sind die Deutschen hinter ihnen hergefahren und haben sie mit Tätlichkeiten und übermütiger Gewalt zur Rückkehr gezwungen, ohne daß ihnen Gesetz und Recht, Freiheiten und Privilegien etwas nutzen konnten¹⁵.“

Wie auf der Ratsstube geht der deutsche Kaufmann hier mit Gewalt vor, Tote gibt es nicht; aber er duldet nicht, daß Leute, die er als Verräter und Schuldverweigerer betrachten mußte, ihm in aller Ruhe das Wasser abgraben. Es war ein Fehler gewesen, Maßnahmen zu treffen, die sein Recht verletzen; denn jedem einzelnen wie jeder Genossenschaft steht im Mittelalter das Recht des Widerstandes zu, wenn ihnen Unrecht zugefügt wird. Aber darüberhinaus war ja zwischen dem deutschen Kaufmann und dem norwegischen Reichsrat seit der Absetzung Erichs von Pommern der Fehdezustand eingetreten. Norwegen vergab nicht, daß die Wendischen Städte mit der Absetzung einverstanden waren. Im Herbst 1439 war für Norwegen eine eigene Regierung unter Sigurd Jonsson errichtet worden, den Erich von Pommern zum Drottsete ernannte. Auch in Ostnorwegen wurde in dieser Zeit der Kampf gegen den deutschen Kaufmann, in dem man den Feind des Königs sah, eröffnet. Es war also eine nationale, politische Bewegung, die sich in Norwegen erhob, geführt von den Mitgliedern des Reichsrates, den Großen, die ihre Interessen gegenüber Dänemark und Schweden verfochten. Der Kampf gegen den deutschen Kaufmann entsprang nicht dem Ziel, wirtschaftliche Interessen des Volkes zu wahren, sondern richtete sich gegen den Verbündeten Dänemarks. Der norwegische Reichsrat hat sich ja später gegebenenfalls auch hinter den Kaufmann gestellt, wenn beider Interessen gegen die Krone zusammengingen. Jetzt war Fehde gegen die Feinde des Königs und wurde vom Reichsrat wie vom Kaufmann mit ihren Mitteln und nach den im Mittelalter geltenden Gesetzen geführt, und die Vorfälle in Bergen wollen als Vorgänge in Kriegszeiten aufgefaßt werden.

Die Klageschrift enthüllt sich also als politisches Kampfmittel, um dem norwegischen Reichsrat die Unterlagen in die Hand zu geben, dem deutschen Kaufmann seine Rechte in Norwegen zu entziehen. Über das Verhältnis zwischen Kaufmann und nordnorwegischen Nordfahrern enthält sich nicht ein Wort, und der Kampf gegen die Handelsrivalen in Bergen entspricht den Gesetzen der mittelalterlichen Fehdeführung. Für die Behauptungen, die Schreiner daraus ableitet, fehlt jede Grundlage.

¹⁵ HUB. VII, 1, Nr. 543, § 1.

Es wäre aber auch merkwürdig, wenn die Hanse sich sonst immer zu Rechtsgrundsätzen bekannte und dem Kontor Untaten gestattetete. Geschah eine Gewalttat wie die Heinrich Lytzkous, so verfiel der Täter dem norwegischen Gericht. In den Privilegien waren wohl Bestimmungen zugunsten des deutschen Kaufmanns verbrieft, die ihn gegen böswillige Behandlung im Rechtsgang schützen, aber die Zuständigkeit des norwegischen Gerichts war nirgends in Frage gestellt. Die Städte selbst hielten darauf, daß Untaten der gerechten Bestrafung zugeführt wurden. So beschließen z. B. 1373 die Wendischen Städte, nicht nur Gewalt- und Übeltäter selbst, die sich dem in den Privilegien vereinbarten Rechtsgang in Norwegen durch Flucht entzogen haben, sondern auch deren Helfer in jeder Hansestadt dem Gericht zuzuführen¹⁶. Den deutschen Städten war an einem rechtlich geregelten Verhältnis mit Norwegen gelegen, den deutschen Kaufleuten im Interesse des Geschäfts ebenfalls.

Wenn beiderseitig so viel Klagen erhoben werden über Gewalttaten und Rechtsbeugung, wird wie immer im Mittelalter die subjektive Darstellung der Vorgänge in den Quellen schuld an der falschen Deutung der Ereignisse sein. Um ein objektives Bild zu bekommen, wird man die allgemeinen mittelalterlichen Verhältnisse berücksichtigen müssen. Diese schon von Dietrich Schäfer und dann von C. Koren-Wiberg erhobene Forderung bleibt auch heute bestehen.

VII.

Der Standpunkt der deutschen Forschung.

Als Ganzes behaupten die norwegischen Thesen, die Hanse habe den Niedergang Norwegens im Mittelalter verschuldet. Selbstverständlich wird hier nun nicht dagegen behauptet, diese Thesen seien in allen Einzelheiten widerlegt. Dazu bestand, wie schon eingangs erwähnt, in diesem Rahmen und unter den heutigen Umständen nicht die Möglichkeit. Aber immer deutlicher zeichnete sich eine Linie ab, die von der norwegischen Auffassung des 19. Jahrhunderts, besonders Sars und Munchs, und auf deutscher Seite Dietrich Schäfers über Walther Vogel hinüberleitet zu dem Standpunkt der heutigen deutschen Hanseforschung.

Fritz Rörig hat wiederholt das Hanse-Norwegen-Problem behandelt¹. Die norwegischen Thesen beantwortete er 1938 auf dem internationalen Historikertag in Zürich mit seinem Vortrag „Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum“², dann in seinen grundlegenden Ausführungen „Hanse, Ostseeraum und Skandinavien“³. Dort stellte er fest:

1. Die Hansen haben in Norwegen für das Land notwendige Funktionen übernommen, die das Bergener Bürgertum nicht ausreichend erfüllen konnte.

¹⁶ HR. I, 2, Nr. 53.

¹ Hier sei nur verwiesen auf seine Ausführungen in: Fritz Rörig, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*. 1928. — *Mittelalterliche Weltwirtschaft*. Jena 1933. — *Propyläen-Weltgeschichte*, Bd. IV: *Die europäische Stadt*. 1932. — *Vom Wesen und Werden der Hanse*. 3. Aufl. 1943.

² Herausgegeben in: *Vom Wesen und Werden der Hanse*.

³ Erschienen in: *Völker und Meere*. Herausgegeben von Egmont Zechlin. Leipzig 1944.

2. Sie haben die Urproduktion Norwegens nicht angetastet, sondern gefördert durch Schaffung eines europäischen Absatzmarktes und eine angemessene Relation zwischen Einfuhrgut und Ausfuhrgut.

3. Nicht Ausbeutung, sondern ein Vertrauensverhältnis zu seinen Lieferanten, dem Nordfahrer, war die Grundlage des Hansch Handels in Norwegen.

Diese Entgegnung Rörigs bedeutet eine entschiedene Absage an die Behauptungen der norwegischen Schule, zugleich aber auch einen Weichenwechsel im Werk Rörigs selbst, der sich für seine früheren Darstellungen von den älteren üblichen Meinungen abhängig bekennt. Für die Hanse-Norwegen-Forschung bedeutet sein Eingreifen die Rechtfertigung der Auffassung des 19. Jahrhunderts, Sars, Munchs und Dietrich Schäfers. Sie wird wieder aufgenommen, aber erweitert und vertieft durch neue wirtschaftshistorische Erkenntnisse. Neu vor allem ist der Hinweis auf das Vertrauensverhältnis, das Rörig der behaupteten Ausbeutung entgegenstellt.

Für den Zugang zu den wirklichen Verhältnissen im mittelalterlichen Norwegen ist sein Hinweis auf das Vertrauensverhältnis deshalb wichtig, weil es den Schlüssel liefert für die Beziehungen des deutschen Kaufmanns zum norwegischen Produzenten, und zwar dem Großgrundbesitzer, dem Bauern und dem Fischer.

Die norwegische Geschäftsblüte des 13. Jahrhunderts erweist sich als Verbindung des westdeutschen Kaufmanns mit dem norwegischen Großgrundbesitzer. Diese Verbindung bewirkt die erste Entwicklung der norwegischen Stockfischproduktion in den 20er Jahren des 13. Jahrhunderts sowie die Belebung des norwegischen Englandhandels. Der westdeutsche Kaufmann stellt dafür seine Englandverbindungen und seine Koggen zur Verfügung. Er eröffnet Norwegen den englischen Markt, nicht, daß Norwegen durch den deutschen Kaufmann auf dem englischen Markt verdrängt wäre. Nach seinem Ausscheiden aus dem norwegischen Geschäftsleben — eine Folge der Auseinandersetzung der deutschen Städte mit Norwegen und Bremen 1284/85 — zieht sich der norwegische Großgrundbesitzer aus dem Geschäftsleben zurück, die norwegische Geschäftsblüte verwelkt rasch, und der Englandhandel verfällt. Diese Geschäftsverbindung zwischen westdeutschem Kaufmann und norwegischem Großgrundbesitz ist auch die Erklärung, warum Westnorwegen keine Koggen gebaut hat. Nicht ein selbständiger bürgerlicher Kaufmannsstand war der Träger des Englandhandels, sondern der Großgrundbesitzer und seine Partnerschaft, daneben auf Langschiffen der Bauernhandel und der allerdings nicht bedeutende bürgerliche Handel.

Das Vertrauensverhältnis zwischen ostdeutschem Kaufmann und norwegischem Fischer, als dessen sichtbarer Ausdruck das Ausreedungssystem bis zum Ende des Mittelalters bestand, war schon im 13. Jahrhundert eine wichtige Voraussetzung für Lübecks Fischeinkauf in Norwegen. Die Herrschaft über steigende Getreidezufuhr stärkte seine Stellung in Bergen, sein Sieg in der Blockade 1284/85 gab ihm die Möglichkeit, Bremen vom nordnorwegischen Fischgeschäft der Großgrundbesitzer in Drontheim abzuschneiden durch das Verbot der Nordfahrt,

das 1294 in das Privileg für die deutschen Städte aufgenommen und 1302 auf alle Ausländer ausgedehnt wurde. Es sicherte Lübeck den Eingang des begehrten Nordfisches, dessen Qualitätsmarken europäischen Ruf hatten. Das Vertrauensverhältnis der Fischer zu ihrem Ausreeder beruhte auf den günstigen Preis- und Handelsbedingungen und der Sicherheit des Absatzes auf dem europäischen Markt. Auf dieselben Bedingungen geht schließlich auch das dauernd gute Verhältnis des deutschen Kaufmanns zu dem norwegischen Bauern zurück, was auch bei der Umstellung von Ackerbau auf Viehzucht zu beobachten ist.

Aus dem Vertrauensverhältnis des deutschen Kaufmanns zu dem norwegischen Produzenten geht hervor, daß es nicht wirtschaftliche Gründe waren, die die Beziehungen der Hanse zu Norwegen erschwerten; man kann der Auffassung von Sars und Munch nicht die Zustimmung versagen. Man fragt nach den Gründen, die die abweichende Haltung der norwegischen Wirtschaftsforschung veranlaßt haben, und findet, daß es die Voraussetzung war, von der ausgegangen wurde, und die Forschungsmethode.

Die norwegische Wirtschaftsforschung geht von der Voraussetzung aus, daß Norwegen im 13. Jahrhundert, als der deutsche Kaufmann in das Geschäftsleben Norwegens einzog, noch ein gesunder Organismus war. Dazu verführte die Geschäftsblüte, die aus der westdeutsch-norwegischen Partnerschaft entsprang. De facto ist Norwegen aber schon damals vom Niedergang gezeichnet, das beweist das rasche Welken der Geschäftsblüte nach Ausscheiden des westdeutschen Partners. Auch Bugge hat schon Züge des Verfalls erkannt, nämlich den Rückgang der Schifffahrt und des Außenhandels um 1250. Dieser Verfall setzte ein, bevor der deutsche Kaufmann in Norwegen einzog. Er ist offenkundig in Gebietsverlusten, in der sozialen Struktur, dem Elend der breiten Massen und der Rückständigkeit der Landwirtschaft. In diesem Verfall erscheint der deutsche Kaufmann nicht als Ausbeuter, sondern als belebendes Element, vor allem in der Stockfischproduktion. Den Niedergang aufzuhalten oder gar in die inneren Verhältnisse einzugreifen, war nie und nimmer eines fremden Kaufmanns Aufgabe. Ihn für den Niedergang verantwortlich zu machen, ist daher nicht berechtigt.

Das zweite Moment, das zur Mißdeutung des Hansehandels in Norwegen führte, war die Forschungsmethode der Wirtschaftshistoriker, vor allem die Neigung, moderne Begriffe auf die gänzlich anders gearteten mittelalterlichen Gebilde zu übertragen. Aus den Mißständen im Trucksystem folgte man die Ausbeutung im Ausreedungssystem,⁴. Auch das Beurteilen der Reibungen zwischen Norwegern und Deutschen nach heutigen Begriffen dient nicht dazu, das Bild der Beziehungen zwischen Hanse und Norwegen zu klären, denn es waren Ausnahmereisenercheinungen, wie Fehden und Kriege irreguläre Erscheinungen im deutsch-norwegischen Handelsverkehr waren. Die Regel stellt doch

⁴ Vgl. Fritz Rörig, in: „Völker und Meere“, hrsgbn. von E. Zechlin, Leipzig 1944, S. 145.

der Rechtszustand dar⁵, und es lag im Interesse jedes ausländischen Kaufmanns, den Rechtszustand zu erhalten, auch im Interesse des deutschen Kaufmanns. Lübeck hat immer ehrliche Partnerschaft gesucht und vertreten, dafür bieten die Hanserezesse genug Beweise; aber mittelalterliche Welt unterliegt anderen Gesetzen als moderne, und mittelalterliches Recht ist anderes Recht. Mittelalterliche Quellen aus Fehdezeiten nach modernen Rechtsbegriffen zu beurteilen, führt in die Irre, da sie geschrieben sind, den eigenen Standpunkt durchzusetzen, nicht, um objektiv Tatbestände festzuhalten.

Wird an der quellenkritischen Behandlung der Klageschrift Bergens deutlich, daß die Berücksichtigung des mittelalterlichen Rechts und des Fehderechts für eine gerechte Beurteilung des Hanse-Norwegen-Problems erforderlich ist, so weist der Niedergang des norwegischen Kaufmannsstandes und des Bauernkaufmanns nachdrücklich auf die sozialen und verfassungsrechtlichen Zustände hin. Das Großgrundbesitzersystem besonders das dazu gehörige Pachtsystem, hat zur Verelendung Norwegens weit mehr beigetragen, als zugegeben wird. Es trieb die Großen in den Gegensatz zu dem bürgerlichen und dem Bauernkaufmann. Der eine war lästig als Konkurrent, der andere entzog dem Pachthof eine Arbeitskraft. Der Bauernhandel, der auch am Englandhandel beteiligt war, besonders mit Holz und Holzprodukten, wurde dann auch glücklich durch staatliche Maßnahmen umgebracht⁶.

Eine endgültige Klarstellung des Hanse-Norwegen-Problems ist daher erst nach erschöpfender kritischer Verarbeitung der Quellen zu erwarten, und zwar im Rahmen der allgemeinen Geschichte, die Politik, Recht, Wirtschaft, Kultur, soziale Struktur und Volkssubstanz berücksichtigt und die Entwicklung in Norwegen in Zusammenhang mit dem allgemeinen europäischen Geschehen bringt. Es ist anzunehmen, daß dann auch die norwegische Forschung zu einer anderen Auffassung über die Stockfischproduktion und den Nordfahrer kommen wird. Rörigs Ausführungen dürften sich dabei in ihrer konzentrierten Form als fruchtbarer Ausgangspunkt erweisen. So mögen sie hier abschließend zu Worte kommen:

„Der Gewinn des hansischen Kaufmanns bestand keineswegs, wie immer fälschlich behauptet wird, in der erpresserischen Bevorschussung der norwegischen Fischer. Ihnen lieferte er vielmehr das für ihren Lebensunterhalt notwendige Getreide zu so günstigen Bedingungen, daß die norwegische Literatur den Hansen vorgeworfen hat, den norwegischen Getreidebau unrentabel gemacht zu haben. Der Gewinn, den der Hanse aus dem norwegischen Handel zog, beruhte auf der Verteilung der Fertigware, des norwegischen Stockfisches, in ganz Europa: die Bevorschussung der Fischer war nichts weiter als eine notwendige Vorbereitung für die

⁵ Fritz Rörig, *Mittelalterliche Weltwirtschaft*, S. 33f.

⁶ 1421 werden die Kauffahrten der Pachtbauern gänzlich verboten, da dadurch „das Land verwüestet“ und die Einnahmen der geistlichen wie weltlichen Grundbesitzer verringert würden. Auf neues Regen des Bauernhandels hin werden ihnen 1490 nur kleine Boote von 3—4 Lasten „zu eigenem Gebrauch innerhalb des Reiches“ erlaubt.

ausreichende Gewinnung dieser Fertigware, keine eigentliche Gewinnquelle. Auf den Gewinn aus dem Handel mit Stockfisch hatten die Hansen vollen Anspruch: nur ihnen allein war es zu verdanken, wenn Norwegens Fischreichtum einen Absatzmarkt gewann, wie ihn der Norweger allein sich nie hätte schaffen können. Die gewaltige Steigerung seiner eigenen Urproduktion: das ist der Gewinn, den Norwegen aus der angeblichen hansischen Ausbeutung gezogen hat⁷.

⁷ Fritz Rörig, Volk, Raum und politische Ordnung in der Hanse. S. 15. Berlin 1944.

HANSISCHES SEERECHT UM 1700

VON

WILHELM EBEL

Das 17. und 18. Jahrhundert ist in der Rechtsgeschichte eine stille Zeit. Das 16. Jahrhundert hatte, nach der Übernahme des römisch-kanonischen Prozeßrechts und im Zusammenhange mit der ersten Rezeption des römischen Privatrechts, in vielen Teilen Deutschlands eine umfangreiche Gesetzgebung hervorgebracht, die in der Gestalt von Land- und Stadtrechtsreformationen, Hof-, Kammer- und Halsgerichtsordnungen usw. das Rechtsleben der folgenden Zeit weitgehend bestimmte. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts, im Gefolge von Aufklärung und Naturrecht, setzt eine neue Welle der Gesetzgebung ein, diesmal in Großräumen wirksam und zu der Periode reichsrechtlicher Gesetzgebung — diese wieder stark und innerlich romanisierend — überleitend.

Der hansische Bereich hat, diesem Verlauf der Entwicklung entsprechend, zu Ende des 16. Jahrhunderts gleichfalls umfangreiche gesetzgeberische Arbeit aufzuweisen; neben den Stadtrechtsreformationen etwa von Lübeck (1586) und Hamburg (1602) steht auch die Hanse selbst mit der Hansischen Schiffsordnung von 1591/1614, einer letzten bedeutsamen Leistung des Bundes auf dem Gebiete des Seerechts. Dieses hansische Vertragsgesetz hat die Hanse lange überlebt. Es lag den Entscheidungen der See- und Frachtgerichte ehemals hansischer Städte noch zugrunde, als das Wort „Hansestadt“ nur noch eine historische Titulatur bedeutete; es war nach dem Untergange der Macht, die es geschaffen, zur Gewohnheitsrechtsquelle geworden und ist überdies — ein bemerkenswertes Unikum — niemals ausdrücklich aufgehoben worden. Die handelsrechtliche Gesetzgebung des 19. Jahrhunderts, das ADHGB. von 1861, das Reichshandelsgesetzbuch von 1897, führte in den freien Hansestädten und den Ländern mit hansischen Städten (Mecklenburg) zur Aufhebung des bis dahin dort geltenden Stadtrechts; an das hansische, staatsrechtlich nirgends beheimatete, sozusagen auf dem Wasser schwebende Seerecht wurde nicht mehr gedacht.

Dabei hatte, etwa im lübischen Bereich, das hansische Seegesetz durchaus in Geltung gestanden. Zwar war in der lübischen Stadtrechtsrevision von 1586 das lübische Seerecht (Stadtrecht 6. Buch) nicht vergessen worden, doch galt später, nach dem Zeugnis des Joachim Lucas Stein¹, in allen lübischen Städten primär die hansische Schiffsordnung und nur zu deren Ergänzung das Stadtrecht.

In Lübeck bedeutete die Errichtung des besonderen Seegerichts im Jahre 1655 eine gewisse erste gesetzliche Festlegung des anzuwendenden Rechts. Während vorher in Lübeck kein besonderes Gericht für Seesachen bestanden hatte, erließ der Rat im Jahre 1655 eine Seegerichtsprozeßordnung, da er „verspüret, daß viele Sachen weitläufftig gemachet und deren Prozesse von den Sachwaltern verlängert werden,

¹ Joachim Lucas Stein, Abhandl. d. lübischen Rechts, Teil V (Rostock 1745) § 6 f.

welches insonderheit bey den Seehändeln zu verhüten und abzuschneiden für höchst nöthig erachtet“. Demgemäß wurde verordnet, daß vor diesem Seegericht „ein summarischer kurzer Proceß geführt und keine schriftliche Handlungen zugelassen werden soll“; Advokaten und Prokuratoren waren nicht zugelassen, die Zeugen ohne schriftliche Disputationen zu verhören, eine Appellation (an den Rat) nur bei einem Streitwert von mehr als 1000 Mark lüb. gestattet. Dabei sollten die vor das Gericht gehörigen Seesachen „nach dieser Stadt Seerechten und der Hansischen Schiffs-Ordnung entschieden und geurtheilt werden“. Dieses lübeckische Seegericht hat indes nicht lange bestanden².

Anders im entfernten Reval (Tallinn), der Stadt lübischen Rechts. Auch als die Stadt 1561 unter schwedische Herrschaft gekommen und seit 1584 der Rechtszug gescholtener Ratsurteile nach Lübeck aufgehoben und durch die Appellation an das Königliche Hofgericht in Stockholm ersetzt war, behielt sie ihr lübisches Recht mit der ganzen Zähigkeit des baltischen Deutschtums bei. Die Lübecker Stadtrechtsrevision von 1586 (mit ihrem Seerechtsbuch) kam in Reval ebenso in Gebrauch wie die Hansische Schiffsordnung von 1591/1614. Das gleiche gilt von der lübeckischen Seegerichts-Prozeßordnung von 1655³. Das See- und Frachtgericht (meist „Frachtgericht“ genannt) der Stadt Reval entsprach dem Lübecker besonderen Seegericht, hat aber eine wesentlich längere Lebensdauer gehabt; es findet sich schon früher (um 1600) und hat bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden, verfuhr später gemäß der Lübecker Ordnung, summarisch und in mündlicher Verhandlung, entschied jedoch schriftlich⁴.

Von diesem Revaler Frachtgericht stammt die kleine Sammlung seerechtlicher Urteile, die hier mitgeteilt werden^{4a}. Von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts reichend, geben sie uns einen Einblick in die seerechtlichen Verhältnisse einer Zeit, in welcher kein neugeschaffenes Gesetz eine Anpassung an technische, nautische und rechtliche Veränderungen vorgenommen hat. Zwar bewegten sich, grob gesehen, Handel und Schifffahrt noch in den hergebrachten Bahnen und Formen, indes wird ein innerer Wandel der rechtlichen Erfassung ebenso deutlich, wie er in technischer Hinsicht hinter den Dingen spürbar wird. Das Revaler Frachtgericht, selber mit Kaufleuten besetzt, zeigt hier ebenso Sachkenntnis wie ein gesundes Judiz.

Nur selten sind die Urteile auf eine benannte Rechtsquelle gestützt, geschweige denn auf eine einzige von ausschließlicher gesetzlicher Geltung (im heutigen Sinne). Die „usance der See“, die „ausgemachten Seerechte“, die „hiesigen practicablen Seerechte“, „alle wohlbeschriebenen Seerechte“ werden, wenn überhaupt eine Norm und Autorität,

² Vgl. *Wehrmann*, Das Lübeckische Seegericht 1655. Lüb. Blätter 1900, S. 619ff.

³ „Lübeckische Seegerichtsordnung ist hieselbst practicable“. Konzeptbuch des Revaler Frachtgerichtes 1782, 18. Juli.

⁴ Bericht des Rats über das gerichtliche Verfahren usw. von 1784; *Bunge*, Die Quellen des Revaler Stadtrechts Bd. 1 (1844), S. 330; vgl. auch *Bunge*, Bd. 2, S. 477 (Senats-Ukas von 1842).

^{4a} Archivalische Standortangaben der — nicht numerierten — Konvolute (früher sog. 3. Archivraum) sind heute ohne Wert.

zur Rechtfertigung der Urteile herangezogen. Als solche Norm gilt, außer dem ungeschriebenen Gewohnheitsrecht, wohl an erster Stelle das Hansische Schiffsrecht. Jedenfalls vermerkt das Konzeptbuch des Frachtgerichts noch zum Jahre 1782, in Seehändeln werde „nach den Hansischen Seerechten und der Stadt Lübeck Seegerichts-Ordnung erkannt“; daß die letztere ihrerseits auf lübisches Stadtrecht und hansisches Recht verwies, wurde bereits erwähnt. In einigen Urteilen wird von dem „hierselbst practicablen lübischen Seerecht“ gesprochen, und nach Konzeptbuchsnotizen von 1766 (1. Dezember) und 1790 (6. Juni) galt in Reval „das 6. Buch der lübischen Rechte und Hanseatisches Seerecht“. Es fehlt dagegen völlig an einer Erwähnung des schwedischen Seerechts (Seegesetz von 1667). Etwas unklar liegt die Sache mit der Geltung des sog. Wisbyschen Seerechts. Als grundsätzliche Erklärung des Revaler Rats haben wir ein spätes Urteil von 1782 (25. Oktober), wonach: „Wisbysches und Hamburgisches Seerecht hiesigen Ortes keine gesetzliche Kraft haben und die vom Frachtgericht geschehene Allegierung derselben und der Langenbeckischen Anmerkungen (sc. zum Hamburger Stadtrecht) vom Magistrat oberrichterlich gemäßbilligt“ wird. Wie es indes mit dem Wisbyschen Seerecht in Reval um 1700 stand, wird aus einzelnen Urteilen deutlich werden.

Wenden wir uns nunmehr diesen selber zu.

Verhältnisse der Schiffsleute.

Eine in unseren Rechtsquellen nicht vorgesehene Folge ungehöriger Verheuerung setzte das Frachtgericht im Jahre 1717 (1. Juli). Da hatte sich einer als Lotse für die Reise von Reval nach Abo in Finnland verdingt, das Schiff aber aus Unkenntnis nicht zum Bestimmungshafen bringen können. Es stellte sich heraus, daß er nur dreimal als Passagier dorthin gefahren war. Außer erheblicher Verzögerung der Reise war durch seine Unfähigkeit auch ein Verlust an Takel und Tau verursacht worden, und das Frachtgericht verurteilte ihn zum Ersatz des Verzugs wie des Sachschadens — eine Entscheidung, die uns sachlich weder auffällig noch überhaupt bemerkenswert erscheinen könnte. Und doch ist sie wesentlich. Sie hat keine Grundlage im geschriebenen Recht und ist eben deshalb symptomatisch für den inneren Wandel des Rechts. Das lübische Recht von 1586 (Buch 6, Tit. 1, Art. 1) ließ nach Vorbild der alten lübischen Rechtshandschriften⁵ und in Übereinstimmung mit dem Högsten (Wisbyschen) Waterrecht (Art. 2)⁶ als Folge dessen, daß einer sich als Schiffer, Steuermann oder Bootsmann ausgegeben und dann versagt hatte, Rückzahlung der Heuer zuzüglich der Hälfte davon als Strafe eintreten; die Hansische Schiffsordnung (Tit. 4, Art. 4) machte daraus: „derselbe sol seiner Heure verlustig sein und darüber nach Ermässigung (= Ermessen) gestraffet werden“. Beides, untereinander nur in unwesentlichem verschieden, entsprach dem Pönaldenken des alten deutschen Rechts, dessen wesensgemäßer Ausdruck der Begriff der Buße mit seiner Verquickung von Strafe und fixiertem

⁵ *Hach* III, Art. 215; dort ist der Lotse (letsage) ausdrücklich miterwähnt.

⁶ *Schlyter*, Corp. jur. Sveo-Goth. Vol. VIII, S. 185ff. Lund 1853.

Schadenersatz gewesen war. Wie auf anderen Gebieten, sehen wir auch hier im Seerecht, daß sich die Rechtspraxis — ungeachtet unveränderter „Geltung“ des geschriebenen Rechts alten Stils — von dieser archaischen Denkform des germanischen Rechts längst freigemacht hat und zum (römischen und) modernen zivilrechtlichen Denken in Interessenlagen übergegangen ist. Daß dies keine Pioniertat des Revaler Frachtgerichts war, dürfen wir ruhig als sicher annehmen; es zeigt indes, daß die „ausgemachten Seerechte“ nicht ein verbindlicher Schrifttext, sondern lebendes, längst fortentwickeltes Recht waren.

In demselben Prozeß hatte die Mannschaft vom Kaufmann eine Erhöhung der vereinbarten Heuer wegen der Reiseverlängerung verlangt. Diese Forderung wies das Frachtgericht mit der Begründung zurück, der Kaufmann sei selber geschädigt, und beide möchten sich an den Lotsen halten. Die Abweisung des Anspruchs entsprach ersichtlich dem Herkommen und auch dem geschriebenen Recht. War das Schiffsvolk, wie üblich, „auf die Reise“ geheuert, so kam es auf die Dauer der Fahrt nicht an; das „Versegehn“ wurde erst dann lohnrechtlich erheblich, wenn ein unvorhergesehener Hafen angelaufen und die Reise dadurch beendet war.

Umwege auf See wegen nautischer Fehler oder höherer Gewalt waren zu häufig, als daß eine bestimmte Reisedauer auch nur stillschweigend die Grundlage der Reiseheuer hätte bilden können. Durchaus mit Recht — wenngleich eigentlich nur ein hintergründiges Argument — wird die Gefahren- und Schadensgemeinschaft von Kaufmann und Schiffsvolk im Urteil herangezogen. Daß freilich der Mannschaft ein unmittelbarer Anspruch gegen den unberufenen Lotsen zugebilligt wird, ist wieder neues Rechtsdenken in jeder Beziehung. Der altrechtlichen Buße des geschriebenen Rechts, aus dem sträflichen Bruch der dem Dienstherrn (und nur ihm) gelobten treuen und guten Dienste abzuleiten, tritt hier eine völlig freie und neue Rechtsfindung *ex aequo et bono* entgegen. Zwischen unserem Urteil und den „geschriebenen Rechten“ liegt rechtsgeschichtlich eine Welt.

Daß das lebende Recht nicht überall und allenthalben über die alten Satzungen hinausgewachsen war, ergibt indes ein Urteil von 1678 (14. August) zwischen der Mannschaft (unter Führung des Steuermannes) und dem Schiffer eines von Stockholm gekommenen Schiffes, das jetzt in Reval lag und keine Rückfracht erhalten konnte. Der Schiffer hatte daher die Mannschaft entlassen und diese, für die Reise Stockholm—Reval—Stockholm geheuert, verlangte ihren vollen Lohn („fracht“). Den sprach ihr das Frachtgericht auch zu, da „im lübschen dieses Orts practicablen Seerechten expresse enthalten, daß wenn ein Schiffer seinem Schiffsmann vor vollendeter reise urlaub giebet, derselbe gehalten seyn solle, ihm die volle heuer und führung⁷ zu bezahlen“. Die hier — allerdings nur sinngemäß — angeführte Stelle des lübischen Stadtrechts (6, 1, 4) ist ebenso altes Recht (Hach III, 216) wie Water-

⁷ Führung hieß bekanntlich das dem Schiffsvolk zustehende Recht, unentgeltlich gewisse Mengen Waren auf eigene Rechnung im Schiff mitzuführen. Vgl. hierzu *Ebel*, *Gewerbl. Arbeitsvertragsrecht im Mittelalter* 1934, S. 65 ff.

recht (Art. 3) und, soweit unser Fall in Frage steht, auch in der Hansischen Schiffsordnung (1591, Art. 42, 1614, IV, 5) mittelbar ausgesprochen „Bynnen der haven mach en scipher synes schypmannes los werden mit halven lone, unde buten der havene mit ganseme lone, also vere else he eme nene broke bewysen en mach.“ Dieser alte Seerechtssatz gilt entsprechend auch für den Frachtvertrag, der bis zur Aussegelung einen Rücktritt gegen Zahlung der halben Fracht (Fautfracht) gestattet. Das Ganze steht unter dem Gesichtspunkt des Reurechts — wobei das Hansische Seerecht statt der herkömmlichen Hälfte des Lohnes bereits ein Drittel als ausreichend erachtete. Seit dem 18. Jahrhundert tritt mehr und mehr die Zeitheuer an die Stelle der Reiseheuer, und das hatte eine allmähliche Abstufung der Entschädigung je nach dem Orte der Entlassung zur Folge. Das preußische Seerecht von 1727 (IV, 18) und das Preußische Allgemeine Landrecht von 1794 (§ 1552, II, 8) setzten die Entschädigung noch — ein Übergang — auf zwei Monatsgagen (vor Antritt der Reise) bzw. vier Monatsgagen (nach Reiseantritt) fest; dann später, im ADHGB. § 545 und in der Seemannsordnung von 1872 schwand mit der Abstufung nach der Entfernung vom Heuerort die Erinnerung an den alten Reugeldcharakter mehr und mehr.

Die Heuerzahlung entfiel, wenn der Schiffsmann wegen „brockhafftigkeit“ entlassen wurde. Lag dergleichen nicht vor, so kam es nicht darauf an, ob der Schiffer dabei willkürlich oder notgedrungen handelte. Das letztere mochte in unserem Falle, wegen „manquement von Fracht“, vorliegen, befreite aber — altrechtlich wie noch nach späterem Recht — nicht von der Pflicht zur Zahlung der vollen Heuer.

Was dem Schiffsvolk recht war, war dem Schiffer billig. Wollte der Schiffsmann vom Heuervertrage los, so hatte er nach lübischem (und Wisbyschem) Seerecht den empfangenen Lohn ganz und dazu die Hälfte aus eigenem an den Schiffer zu zahlen; die Hansische Schiffsordnung legte ihm, wenn er nach halber Reise (also im Bestimmungshafen, vor der Rückreise) seinen Abschied (Urlaub) haben wollte, die Zahlung der ganzen, auch der noch nicht empfangenen Heuer auf. In diesen Zusammenhang gehört ein Revaler Frachtgerichtsurteil vom Jahre 1700 (26. März), das auch einen Hinweis auf die damalige Seefahrtspolitik Englands bietet. Niclas Harmsen, ein aus Holland gebürtiger Bootsgeselle, war mit einem englischen Schiff in Reval eingelaufen und wollte hier seinen Abschied haben, um „allhier seine erlernte Wissenschaft, Kattun zu drucken, zu exerciren“. Er war bereit, einen geeigneten Ersatzmann für die Rückreise nach England zu stellen, doch wollte sich der Schiffer darauf nicht einlassen, da er „vermöge ihrer Engelländischen rechten so viel volcks, als er von Engelland brächte, wieder hinbringen müsse“. Welchen Anteil an der Entwicklung Englands zur Seemacht mit ihrem Bedarf an seefahrenden Männern ein solches Gesetz gehabt haben mag, läßt sich leicht abschätzen. Das Frachtgericht zu Reval verwarf die Argumentation des englischen Schiffers: „alldieweil der Bootsgesell Harmsen kein Engelländer, sondern ein Holländer von abkunft, auch sich erbeut, einen capablen man an seiner stelle zu verschaffen“, so solle er, wenn letzteres geschehen, des Dienstes ledig sein;

er habe aber an Lohn nicht mehr zu beanspruchen, als was er bereits genossen und empfangen hätte. Die Unabhängigkeit dieser Entscheidung vom geschriebenen Recht ist offenbar. Abgesehen von der für die Begründung wesentlichen Richtigstellung bezüglich des englischen Gesetzes (die Zahl, nicht die Identität der Seeleute entscheide) ist bemerkenswert, daß der Holländer von der Zahlung der ganzen oder gar anderthalbfachen Heuer befreit wurde, im Gegenteil man es sogar für nötig fand festzustellen, daß er nur den bisher bezogenen Lohn zu beanspruchen habe — eine freirechtliche und neurechtliche Betrachtungsweise, die dazu den Übergang von der Reiseheuer, die den alten Satzungen zugrunde lag, zur Zeitheuer andeutet. Ob auch die Aussicht, einen holländischen Kattundrucker in das baltische Reval zu bekommen, ein wenig auf die Fortentwicklung des Heuerrechts in diesem Falle Einfluß gehabt hat?

Nicht um die Lösung des Vertrages, sondern um Lohn geht es in anderen Urteilen.

Da hatte ein Schiffer aus Amsterdam in Reval Winterlager halten und zum Teil löschen und dann von neuem laden müssen. Die Mannschaft verlangte dafür Erhöhung der Heuer; der Schiffer wollte nicht zahlen, bis die Reise vollbracht und das Schiff wieder in Amsterdam angelangt wäre — eine Auffassung, die jedenfalls dem geschriebenen Recht entsprach. Das Winterlager, ehemals ein wesentlicher Faktor in der mittelalterlichen Seefahrt, war auch um diese Zeit noch eine durchaus praktische Erscheinung. Bemerkenswert ist indes die Verschiebung in der Behandlung der Mannschaft: Das alte hamburgisch-lübische Schiffsrecht des 13. Jahrhunderts hatte dem Schiffer glattweg das Recht gegeben, die Schiffsmannschaft mit einem Wochenlohn zu entlassen. Die Hansische Schiffsordnung von 1591/1614 ging davon aus, daß die für die ganze Reise geheuerte Mannschaft vom Schiffer „redlicher Weise durch den Winter gebracht und in seiner Kost gehalten worden“ sei; dann war es der Mannschaft bei Strafe verboten, auf eine Erhöhung der Heuer zu dringen. Sie blieben also ohne besonderen Vorteil im Brot. Und nun, ein Jahrhundert später (10. März 1725), entschied das Revaler Frachtgericht im besagten Falle: Es sei Recht, daß der Schiffer dem Volk die halbe Heuer für das Löschen, Laden und Überwintern hier in loco alsbald bezahle — womit die hansische Satzung glattweg übergegangen wurde.

Daß dies kein Einzelfall war, zeigt ein weiteres Urteil von 1720 (4. April). Hier hatte ein Schiffer in Danzig Volk nach Petersburg geheuert. Wegen eines fehlenden Boots lief er Reval an. Da erhielt er von der Obrigkeit (von Kais. Majestät Oberkommandanten) Befehl, die Güter zu löschen. Im Frühling wurde ihm bedeutet, er möge wieder einladen und nach Petersburg reisen. Dies wollte das Schiffsvolk nur gegen einen Extralohn tun, da sie mit der Löschung — wenngleich nicht im Bestimmungshafen — das Ihrige getan hätten; die Sache kam vor das Frachtgericht, wo sie eine Erhöhung ihrer ursprünglichen Heuer um ein Drittel verlangten. Vergeblich verwies der Schiffer darauf, daß auch er einstweilen ohne Frachterhöhung weiterfahren müsse und den

ganzen Winter gelegen habe. Auch ihm stand die Hansische Schiffsordnung zur Seite (Tit. 4, Art. 23): „Würde ein Schiffer außerhalb Landes von fremden Potentaten oder ander Oberkeit angehalten, oder er müßte auf Fracht warten oder aus anderen Ursachen den Schiffsfreunden zum Besten stille liegen, so soll er deswegen dem Schiffsvolk über Kost und Trank ein sonderbares Liegegeld zu geben weder schuldig noch bemächtigt sein . . .“ Nichtsdestoweniger entschied das Revaler Frachtgericht: „Da es ausgemachten Seerechten, daß, wo die eingeladenen güter gelosset, auch die arbeit ratione der auslöschung gethan, die mit den Schiffsvölekern bedungene Heuer von selbigen verdienet“, so müsse der Schiffer für die Wiedereinladung bezahlen, und zwar ein Viertel der Heuer; er möge sich an die Befrachter halten.

Diese ganze Entwicklung läßt erkennen, wie der Gedanke des Zeitlohnes, der dem Reiselohn stillschweigend zu Grunde gelegten Reisedauer und voraussehbaren Arbeitsleistung, mehr und mehr an Gewicht gewinnt. Der alte Gesichtspunkt der Gefahrengemeinschaft, des auf gemeinschaftliches Risiko laufenden Kampfes gegen See und Wind, tritt mehr und mehr zurück.

Erhalten blieb er indes soweit, daß für jede Lohnzahlung die Erhaltung des Schiffes Voraussetzung war. Ging das Schiff unter und wurde nichts geborgen, so entfiel auch der Heueranspruch der Mannschaft. Konnte indes soviel von Gerät und Takelwerk gerettet werden, wie die Heuer der Mannschaft ausmachte, so stand ihr auch die volle Heuer zu — ein soziales Privileg, das freilich ebenfalls erst im Revidierten Lübischen Stadtrecht von 1586 (VI, 3, 7) und danach im Hansischen Schiffsrecht erscheint. Ganz entsprechend beruft sich auch ein Revaler Frachtgerichtsurteil von 1727 (1. Dezember) auf die „Anleitung der hieselbst practicablen lübischen Seerechte“, als es in dem Falle, wo die gerettete Schiffsgeschäftschaft nicht einmal die Heuersumme ausmachte, verfügte: die Gerätschaft werde „dem Schiffer und dessen Leuten adjudiciret und zugeeignet, daß sie, weil diese zur Befriedigung nicht zureichen, sie zu veräußern und best sie können sich hieraus bezahlt zu machen berechtigt sein sollen“.

Hier befand sich unter den klagenden Schiffsleuten auch der Schiffer. Daß zu seinen Gunsten das gleiche galt, wird noch durch ein weiteres Urteil (vom 15. Juli 1724) bestätigt. Da verlangte ein „auf Gage“, nicht „auf Reise“ angestellter Schiffer, dessen Schiff gleichfalls gescheitert war, seine Gage, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, wo er das gerettete Schiffsgeschäftsgerät abgeliefert hatte. Seine Forderung wurde ihm zugesprochen, soweit das gerettete Gut reichte, allerdings unter der Voraussetzung, daß er beschwöre, von dem geretteten Gut nichts veruntreut zu haben — ein im Seerecht aus naheliegenden Gründen bei Haverei und Bergung übliches Verfahren, der sog. Veruntreuungseid.

Vom Heueranspruch unabhängig war der Bergelohn, den das Schiffsvolk verlangen konnte, wenn es bei Schiffbruch einen Teil der Ladung rettete. Hier hatte schon das alte lübische Recht (Hach IV, 20) der Mannschaft, die verpflichtet war, „dem copman sin gudt to bergen alse se können“, ein „redelik arbeideslon“ zugestanden. Das Wasserrecht

(Art. 17), das Revidierte Lübische Stadtrecht (VI, 3, 3) und die Hansische Schiffsordnung (Tit. 4, Art. 29) übernahmen diesen Satz, und unter unseren Urteilen führt eines (vom 26. Oktober 1722) ganz in diesem Sinne — als die Schiffsmannschaft eines bei der Insel Dagö gesunkenen englischen, von London nach Petersburg bestimmten Schiffes gegen den Kommissionär der Ladungsinteressenten klagte — und wortreich aus:

„Demnach . . . erhellet, daß sämtliche klagende Schiffsleute bey verunglückung des Schiffes viele mühe, ungemach, arbeit und gefahr in rett- und bergung Schiffes- und Kaufmannsgüter angewandt, selbige nicht nur in salvo gebracht und bewahret, sondern auch das gerettete nachgehends in ein anderes Fahrzeug eingeladen und, was geborgen, anhero geschiffet, also kann ihnen nach allen wohlbeschriebenen See-Rechten, da sie leib und leben gewaget und ihren Schiffer in der noth trewlich assistiret, keinen fleiß, vordruß noch andere inconvenientien gespart und geachtet, eine so billige geforderte belohnung nicht denegiret werden, gestalt dann ein jeden nach advenant ihrer condition eine zwey monateliche gagie hiemit veraccordertermaßen dafür zugeleget und bestanden, welche Beklagter Commissionär an ihnen folglich auszukehren gehalten, indehme er die waaren annoch in Händen und unter seiner disposition und daran sich wieder zu erholen hat, da Kläger nach der anerbothenen correspondence zu warten nicht vermögend, weilen sie arm und dürftig ohne subsistence, auch auf ihrer rückreise nach Engelland mit einem alhir fertig liegenden Schiffe begriffen seyn. VRW.“

Davon, daß auch der Schiffseigner Ansprüche gegen den Schiffer haben konnte, spricht ein letztes Urteil aus dieser Gruppe. Es betrifft die Haftung des Schiffers für die Mannschaft. Ein Steuermann hatte gegen das Verbot des Schiffers ein Boot — die Boote wurden im Schlepp des Schiffes geführt — mit Sand beballastet, und das Boot war in bösem Wetter gesunken. Der Schiffes- und Bootseigner verklagte den Schiffer auf Ersatz, und das Frachtgericht entschied (1678): Obwohl principaliter der Steuermann den Schaden verursacht habe, „weilen aber ein Schiffer in solchen Fällen für seine völcker stehen muß“, sei der Beklagte zum Ersatz verpflichtet. Woran besonders bemerkenswert ist, daß die Handlung des Steuermanns gegen das Verbot des Schiffers, also wohl ohne dessen Verschulden geschehen war.

Frachtverträge.

Die Mehrzahl aller Prozesse und Urteile betrifft naturgemäß Frachtsachen; nicht umsonst hatte sich für das Revaler Seegericht die Bezeichnung „Frachtgericht“ eingebürgert.

Zwei aufschlußreiche Entscheidungen knüpfen sich an den Fall, daß ein Frachtvertrag schon zu Beginn nicht ausgeführt werden konnte, weil die Ausreise des Schiffes durch Verfügung von hoher Hand verhindert wurde.

In dem einen Falle (10. März 1724) hatte ein Revaler Kaufmann eine Befrachtung mit Talg, Hanf usw. nach Stockholm abgeschlossen. Noch vor der Ausreise des Schiffes erging jedoch (oder wurde in Reval bekannt) eine schwedische Verordnung (vom 10. November 1724), durch

die allen fremden Schiffern bei Verlust von Schiff und Gut untersagt wurde, andere Waren in Schweden einzuführen als solche, die in ihrem eigenen Lande hergestellt worden oder gewachsen waren. Dieses Verbot hielt die Revaler Kontrahenten ab, die Fracht auszuführen. Die Ware war noch nicht eingeladen. Nun verlangte der Schiffer vom Befrachter die halbe Fracht — und das Frachtgericht entschied, es befinde „denen See-Rechten Art. 3, 2. Capitels allerdings conform zu seyn, daß Herr Citatus citantischem Schiffer die veraccordirte halbe fracht zu entrichten schuldig sei . . .“

Hier ist zunächst einmal das Zitat merkwürdig. Irgendeinen geschriebenen Rechtssatz des Inhalts, daß bei nachträglicher, von keinem der beiden Kontrahenten herbeigeführter oder verschuldeter Undurchführbarkeit der Reise dennoch der Befrachter die halbe Fracht zahlen müsse, hat es nie gegeben. Ein solcher Fall war zu singulär, um seinen Niederschlag in schriftlichen Satzungen oder Ordelen zu finden. Dem Zusammenhange nach hat das Frachtgericht den alten Seerechtssatz im Auge: So we so huret en schip, unde schepet he dar in ofte nicht, unde wil he utschepen, er dat schip tho seghele geit, he schal gheven halve schipvrucht; seghelt aver dat schip ene kenninge weg⁸ to der se wert, he schal gheven vulle schipvrucht deme schipheren“. Dieser Satz, im hamburgischen See- und Stadtrecht aller Rezensionen wiederkehrend, hat in Lübeck nur in dem (aus Hamburg bezogenen) Schiffsrecht von 1299 (Art. 18) schriftliche Fixierung gefunden. Weder das alte lübische Stadtrecht noch die Revision von 1586 noch auch die Hansischen Schiffsordnungen von 1591 und 1614 erwähnen ihn. Nicht als ob der Rechtssatz im späteren Lübeck nicht angewandt worden wäre! In der Praxis des Rats von Lübeck als Oberhof der lübischen Städte begegnen zahlreiche Urteile aus dem 15. und 16. Jahrhundert, die an seiner Geltung keinen Zweifel lassen — ist er doch sogar noch in das Reichshandelsgesetzbuch von 1897 (§§ 580, 282 HGB.) übergegangen. Daß er auch in Reval rechtens war, ist unbezweifelbar. Er findet sich aber, wie bemerkt, weder im lübischen Stadtrecht von 1586, noch in der Hansischen Schiffsordnung, noch auch im Wisbyschen Waterrecht verzeichnet, geschweige denn als Art. 3 eines 2. Kapitels. Nun behandelt allerdings der dritte Artikel des Waterrechts einen ganz analogen Fall, nämlich die — bereits erwähnte — Befugnis des Schiffers, den geheuerten Schiffsmann innerhalb des Heuerhafens gegen Zahlung der halben Heuer zu entlassen, während bei Entlassung nach der Aussegelung die volle Heuer zu entrichten ist. Man möchte meinen, daß die Revaler Frachtherren im Bestreben, für den prekären Fall einen Anhalt im geschriebenen Recht zu finden, diesen Artikel „konform“ fanden, da der entsprechende Frachtrechtssatz ungeschriebenen Rechtens war⁹.

⁸ Die Entfernung, bis zu der das Schiff zu erkennen ist = 3 Meilen. Dre mile weghe hat auch das hamburgische Schiffsrecht von 1292, Art. 15, und das hamburgische Stadtrecht von 1497 und 1603.

⁹ Welcher Art allerdings die Handschrift war, die ihnen zur Verfügung stand (falls die obige Deutung zutrifft), muß dahingestellt bleiben, da in allen bekannten Handschriften (vgl. die Beschreibung der Handschriften und Drucke bei *Schlyter* a. a. O. Företal) und Drucken des Waterrechts eine durchgehende Zahlungstattfindet.

Sowohl der den Heuervertrag betreffende Artikel 3 des Waterrechts (der dem Art. 4 Tit. 1 des lübischen Seerechts von 1586 entspricht) wie der gleichlautende Frachtrechtssatz haben bekanntlich ein Rechtsinstitut im Auge, das unserem Fall jedenfalls prima facie nicht entspricht, nämlich den Rücktritt vom Vertrage mit Zahlung des halben Lohns als Reugeld. Wie oben (beim Heuervertrage) schon bemerkt, kam es nach der alten deutschrechtlichen Auffassung nicht darauf an, ob der Rücktretende den Vertrag nicht einhalten wollte oder es nicht konnte. In unserem Falle kommt hinzu, daß hier auch der Gegenpart — der Schiffer — infolge des Verbots nicht in der Lage war, den Vertrag zu erfüllen. Auch ihm war verboten, mit solchen unter Einfuhrverbot stehenden Gütern nach Stockholm zu reisen. Indes hat das Frachtgericht die Verantwortung für die unerlaubte Ladung — die zur Zeit des Vertragsschlusses allerdings noch eine erlaubte war — offenbar dem Befrachter allein zugesprochen, so daß nur er nicht in der Lage war, die bedungene Verschiffung durchzuführen.

Ganz in der gleichen Linie liegt der zweite Fall (18. Juli 1699): Hier hatte ein Schiffer Packgüter und Roggen geladen; der Roggen war mit obrigkeitlichem Beschlag belegt worden, und jetzt wollte einer der Befrachter seine Packgüter wieder löschen, ohne die — vom Schiffer geforderte — Fracht zu zahlen. Nicht ohne Bedeutung erschien auch dem Frachtgericht der Umstand, daß die zurückverlangten Güter mit 65 Packen Hopfen bestaut waren, deren Eigner die Wiederausladung nicht begehrte, und daß der Schiffer auch schon die Ungelder für die ganze Ladung erlegt hatte. Entscheidend aber war, „daß solches, daß der Schiffer an seiner Reise gehindert, ohne des Schiffers verursachung von Hoher Hand gekommen“, und so fand das Frachtgericht, die zurücktretenden Befrachter müßten dem Schiffer die halbe Fracht bezahlen.

Die Mehrzahl aller Urteile betrifft ausgeführte Frachten, die zu Beanstandungen Anlaß gaben.

Da hatte einmal die Mannschaft ein gefrachtetes Faß Wein heimlich ausgetrunken, was sie beim Veruntreuungseid zugeben mußte. Der Befrachter verlangte vom Schiffer Schadenersatz, und das Frachtgericht sprach ihm (5. Juni 1727) den Ersatz mit der gleichen Begründung zu, die uns schon begegnete: der Schiffer sei „bey so gestalten sachen vor seinem Volke hoc in passu nach den hiesigen practicablen Seerechten zu responderen schuldig, um so viel mehr als er wissen und sich versehen muß, was vor Leut er in seinen Dienst bestellet, auch nicht ihnen, sondern dem Schiffer die Kaufmannswaren überzuführen anvertrauet worden“.

Nicht das Schiffsvolk, sondern die Schiffsratten hatten in einem anderen Falle die Waren beschädigt, und die Befrachter wollten von den beschädigten und verminderten Gütern keine Fracht zahlen. Auch sie erhielten Recht (25. Mai 1695), wobei das Frachtgericht sich grundsätzlich und in erster Linie auf das Konnossement berief — ebenfalls ein Gesichtspunkt, der in den geschriebenen Rechten keine Rolle spielt, obwohl die Frachtzettel bekanntlich zumindest seit dem 15. Jahrhundert durchaus in Übung stand.

„Demnach aus den producirten Cognossementen erhellet, daß der Schiffer Johann de Heer die in Amsterdam eingenommene wolconditionirte Güter alhir gut liefern und dagegen seine Fracht haben solle, der Schiffer aber obwol vermüge seines Schiffsvolecks eydtlich gethane aussage das in Amsterdam empfangene Guth wolgestauet und sie auff dem Schiff Ratzen gehabt, dennoch zuwieder obermeldten Cognossementen die Wahren, worunter auch Laken, von den Ratzen beschädiget . . . und ander guth verderbet, solchem nach befindet das Gericht, daß diejenigen, welche von besagtem Schiffer die Güter beschädiget und vermindert bekommen, keine Fracht zu geben schuldig.“

Dem Anschein nach ist hier also nicht von Schadenersatz, sondern von Frachtfreiheit der beschädigten Güter die Rede. Daß der Schiffer für den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes grundsätzlich ersatzpflichtig war, besagte auch das geschriebene Recht: Revid. Lüb. Recht VI, 1, 9: „würde etwas von den Gütern verloren oder sonst Schaden darzu kommen, so muß der Schiffer dar von Rechnung geben“ (im alten lübischen Recht: „dar moste de schipper vor antworden“).

Von der Fracht heißt es zwar (VI, 3, 2) = „das Gut, welches nicht zur Stette kompt, sondern in der See bleibt oder sonsten durch Schuld des Schiffers verdorben, darvon gibt man keine Fracht“, und die Hansische Schiffsordnung übernahm den letzten Satz wörtlich und fuhr im Sinne der erstgenannten Bestimmung fort (9, 2): „und muß der Schiffer darüber zum Schaden, der durch seine Schuld verursacht, antworten“. Der Zusammenhang ergibt indes, daß unter dem „verdorbenen“ Gut hinsichtlich der Frachtzahlung nicht (vielleicht ganz leicht) beschädigtes, sondern verdorbenes Gut im Sinne von „verloren gegangen, völlig wertlos geworden“ zu verstehen ist; es kommt nicht zum Bestimmungsort, ist in der See geblieben oder jedenfalls nicht mehr als Frachtgut anzusprechen. Von Gut, das man nicht erhalten hat, gibt man keine Fracht. Wenn nun unser Urteil gleichwohl auf Frachtfreiheit erkennt, so muß entweder die Beschädigung durch Rattenfraß eine vollständige Wertvernichtung gewesen sein oder aber es handelt sich in Wahrheit um Schadenersatz, den man damals üblicherweise durch Abzug von der Fracht, durch Aufrechnung also, realisierte, wie verschiedene andere Urteile zeigen. Da unser Urteil von „beschädigten oder verminderten“ Gütern spricht, möchte man die zweite Auslegung als die wahrscheinlichere ansehen.

In anderen Fällen wird freilich unmittelbar von Schadenersatz gesprochen und die Fracht für das beschädigte Gut außerdem erwähnt. So im Jahre 1718 (18. August), als ein Schiffer in Amsterdam Papier für Reval eingeladen hatte und dieses bei der Löschung naß gewesen war, so daß man einen Teil nur als Makulatur verwenden konnte. Der Schiffer behauptete, der Schaden sei durch Wasserstürzung in der See (Sturzsee) entstanden; seine Einrede wurde dadurch widerlegt, daß das Papier erwiesenermaßen unten im Schiff gelegen hatte, die oberen Waren aber trocken geblieben waren. Auch hier bezog sich das Frachtgericht auf des Schiffers Konnossement, in welchem er eigenhändig bekannt habe, vom Amsterdamer Kommissionär des Klägers „trucken und wol conditionirte Kaufmannswahren daselbst empfangen“ zu haben; so wurde sein Ver-

schulden als erwiesen betrachtet und er zum Ersatz des auf 40 Mark veranschlagten Schadens verurteilt — jedoch mit dem Zusatz, daß er „die gänzliche Frachtgelder in ansehung des ersetzten Schadens billig zu genießen hat“, d. h. also auch hinsichtlich der verdorbenen Teile frachtberechtigt sei. Von einer Frachtfreiheit des Papiers ist keine Rede!

Auf dem gleichen Standpunkt steht ein zweites Urteil (vom 4. Oktober 1719). Hier hatte der auf Schadenersatz verklagte Schiffer ein Faß mit Kramwaren erwiesenermaßen ganz unten im Schiff auf den Boden, und zwar dicht an die Pumpe stauen lassen, so daß die Ware bei der Löschung völlig durchnäßt und schimmelig gewesen war, wie durch Zeugnis des geschworenen Lizentverordneten, des Aufsehers im Lizenthause (wohin die Ware aus dem Schiff gebracht war) becheinigt wurde. Auch hier gab wieder das Konnossement die Rechtfertigung der Haftung ab; auch hier hatte der Schiffer darin „ohn allen Beding und Reservat eigenhändig unterzeichnet und zugestanden, daß er die Ware trocken und wolconditionirt erhalten, dazu unter Verpfändung Schiffs und seiner Person (!) sich verwillkuret, es bey seinem arrivement dergestalt hinwiederumb auch abzuliefern“. So wurde er nach allen wohlbeschriebenen Seerechten, insbesondere dem lübischen, zum Ersatz des Schadens verurteilt, „wogegen der Kläger die Fracht zu zahlen hat“.

Eine singuläre, aus freier Würdigung der Verhältnisse geschöpfte Regelung der Art und Weise, wie der Schadenersatz durchzuführen sei, läßt schließlich in diesem Urteil die Frachtgerichtsherren als Kaufleute erkennen: dem Kläger (Empfänger) könne nicht zugemutet werden, „zu schwäch- und kränkung seines credits, handels und nahrung“ die Kramware abzunehmen (und weiterzuverkaufen); deshalb müsse der Schiffer sie zum Einkaufspreis „nebst 12% avance“ übernehmen. Eine solche Verdienstspanne (entgangener Gewinn) des Kaufmanns erscheint als mäßig angesetzt, dem Schiffer aber zumutbar, die verschimmelten Waren auf eigene Rechnung bestens zu verkaufen.

Stets ist, wie ersichtlich, das Verschulden des Schiffers Voraussetzung für seine Haftung. Dabei wurde, wenn das Gut beschädigt war, zunächst vermutet, daß dies durch Verschulden des Schiffers geschehen sei. Ebenso anerkannt wurden aber auch die Gewalten der See und Zufälle, wie sie bei der Seefahrt unvermeidlich waren. Beispielhaft hierfür ein Urteil von 1713 (12. September) wegen eines ausgelaufenen Ohms Bacharacher Weins, das der Schiffer ersetzen sollte: „da er beigebracht habe, ein sonst wol gestauetes und fest gestopfet gewesenes faß müsse durch den in der See gehabt großen Sturm aus seiner Lage im Schiff aufgehoben worden und im Niederfallen an Herrn Klägers Weinfaß gekommen sein“, so sei der Schade ohne des Beklagten Fahrlässigkeit und Zutun geschehen, er also nicht haftpflichtig.

Zum Ausgleich sprach jedoch das Gericht dem Befrachter einen Regreß gegen die anderen Ladungsinteressenten in demselben Schiffe zu, die verpflichtet wären den Schaden des Klägers anteilig mit tragen zu helfen. (Über die Haverei vgl. weiter unten.)

Ein Amsterdamer Schiffer hat in Amsterdam durch öffentlichen Anschlag kundmachen lassen, er werde ohne Konvoi mit dem ersten guten

Winde nach Reval segeln. Eine solche Alleinreise hatte ihre Vorteile wegen der schnellen Beförderung, da Monate vergehen konnten, bis ein ganzer Konvoi zusammenkam, um dann im Schutz von Orlogschiffen in Admiralschaft zu reisen. Der Nachteil der Reise war das erhöhte Risiko, das der Schiffer lief, und deshalb waren die Frachten im Konvoi erheblich billiger, in unserem Falle um die Hälfte.

Dem Schiffer war auf seine Ankündigung hin vom Amsterdamer Kommissionär des Revaler Befrachters (und jetzigen Klägers) eine Partie Obstbäume und Rosensträucher — die man in den kalten Ostseeprovinzen nicht selber zog — eingeschifft worden. Nun hatte der Schiffer doch noch über drei Monate in Amsterdam gelegen, so daß die Bäume, wie der Kläger dartauf, dort schon vor der Abreise verdorrt und verdorben waren. Dann war er doch noch im Konvoi abgesegelt. Jetzt auf Schadenersatz verklagt, wies der Schiffer aber nach, des Klägers Kommissionär habe von der Änderung der Reisepläne gewußt und deshalb mit seinem Reeder einen neuen Akkord, auf die Hälfte der Fracht, abgeschlossen. Aus diesem Grunde sprach das Frachtgericht (16. August 1718) ihn frei: der Kommissionär sei am Schaden selber schuld, weil er „einen neuen Akkord beliebt und zwar zu solcher Zeit, da die Bäume . . . schon verdorben gewesen, vielmehr es ihm obgelegen für seinen Principalen zu sorgen und dessen Recht vermittelt eingelegeter protestation tempestive zu überwachen“. Der Kläger solle sich an seinen Kommissionär halten.

Nun war zwar, wenn wir die Sache bedenken, der Schiffer mit seiner ankündigungswidrigen Verzögerung der Abreise und Änderung seines Entschlusses eigentlich an dem schon damals eingetretenen Güterverderb schuld. Um die daraus entstandenen Ansprüche zu erhalten, hätte es aber der sofortigen Protestation und Rechtsverwahrung seitens des Kommissionärs bedurft. Statt dessen hatte er in Kenntnis der schon entstandenen Schädigung den neuen Vertrag geschlossen und damit des Befrachters Ansprüche verwirkt.

Einen besonderen Fall mangelhaften Transportes bildete der vor allem bei Salzfrachten vorkommende Schwund, die „minnmasse“. Hier wurde nicht nur um Verschulden und Haftung gestritten, sondern noch um die Frage, ob der Schiffer überhaupt so viel eingeladen hatte oder nicht. Daß hier das Konnossement des Schiffers und dessen Mengenangaben von Bedeutung war, liegt auf der Hand.

Das älteste unserer Frachtgerichtsurteile (vom 11. September 1639) zeigt den Streit völlig auf die vollständige Ladung beschränkt. Klaus Gultgloff (auch Gultslebe genannt) hatte im Auftrage (commendum) Peter ten Hersens spanisches Salz dem Schiffer Klaus Winter (wohin?) zur Fracht geladen, und der Empfänger P. ten Hersen forderte vom Schiffer 5½ Tonnen heraus, die aber nicht vollzählig da waren. Der Schiffer konnte mit Zeugen beweisen, daß er sich beim Vertragsschluß ausdrücklich vorbehalten habe, er wolle mit dem Ein- und Ausmessen nichts zu tun haben (dies sollte Hersens Junge besorgen und auf der Schute zwecks Zählung zugegen sein) und daß er darauf hingewiesen habe, die Schute sei „licht“ (voll). Das Frachtgericht sah deshalb die Menge des tatsäch-

lich geladenen Salzes als ungeklärt an und gab dem Schiffer auf, den Veruntreuungseid zu leisten; danach sprach es ihn frei.

Das Konnossement spielt in diesem Falle keine Rolle, wohl aber in den folgenden.

Im Jahre 1700 (17. Mai) klagten die Revaler Befrachter gegen den Schiffer der „Amicitia von Reval“ wegen 2 Lasten und 13 Tonnen zu wenig gelieferten Salzes, das von Amsterdam nach Reval gefrachtet war. Die Kläger legten das Konnossement des Schiffers vor, laut dessen er 600 Stück Salz (Amsterdamer Maß) eingenommen hatte und also „nach der gewöhnlichen Masse“ hier 32 Last hätte ausliefern sollen, aber nur 29 Lasten und 5 Tonnen¹⁰ geliefert hatte. Mit seiner Mannschaft sagte der Schiffer „auf ihr Gewissen“ aus, sie hätten im vergangenen Herbst auf der Höhe von Norwegen „bey der Nees“ (Kap Lindesnaes) so heftigen Sturm gehabt, daß „von denen heftig anstürmenden Wellen die Nähden von der gernehring sich dermaßen von einander gegeben, daß das Wasser von dem Salz gekommen, so die Minnmasse verursacht“ habe. Als so die Schuldlosigkeit des Schiffers ersichtlich wurde, wollten die Kläger, „da der Schade von unten gekommen“, das Recht der Havarei genießen. Auch dies lehnte das Frachtgericht ab; die Befrachter hätten indes von 100 Stück eingeladenen Salzes $5\frac{1}{4}$ Last (Revaler Maß) zu verlangen, könnten also, wenn es daran fehle, bei demjenigen Regreß nehmen, an welchem sie solches zu suchen befugt zu sein vermeinten (d. h. an den Lieferanten).

Die Frage, welches Umrechnungsverhältnis zwischen Amsterdamer Einlademaß und Revaler Auslieferungsmaß bestehen müsse, hat das Frachtgericht noch mehrmals beschäftigt. Am 16. Mai 1719 entschied es: wenn der Befrachter behauptete, „nach hiesiger usance“ müßte von je 100 Stück $5\frac{1}{3}$ Lasten Revalschen Stadtmaßes ausgeliefert werden, so habe sich immerhin „doch befunden, daß die Maße jederzeit ungleich und zuweilen mehr oder auch weniger gewesen, daß also nichts gewisses davon zu nehmen oder ein consistible quantum zu determiniren, wieviel lasten 100 Stück sich betragen müßten“. Da in den beiden völlig gleichlaufenden Prozessen dieses Tages der jeweilige Schiffer sich zum Veruntreuungseid erbot, wollte das Frachtgericht ihn von der Haftung freisprechen, wenn er und seine Leute den Eid leisteten. In beiden Fällen legten jedoch die Befrachter Appellation an den Rat ein; das Frachtgericht gestattete sie, und die Vereidigung der Schiffer wurde solange ausgesetzt.

Der Revaler Rat entschied am 20. Juli 1719, $5\frac{1}{3}$ Last sei das Auslieferungsmaß, und daran hat sich auch das Frachtgericht künftighin, zum Teil unter Anführung des Präjudikats, gehalten. In einem solchen Urteil (28. Mai 1720) wird ausdrücklich bemerkt, daß „diesem praejudicato zuwider keine Änderung getroffen werden kann“ — eine Bindung des Untergerichts an die Präjudizien also in einem Sinne ausgesprochen, der dem Ratsurteil mehr Gewicht beimißt als einem obergerichtlichen Urteil gemeinhin zukommt: nicht nur der in Rede stehende Prozeß, in welchem das Ratsurteil erging, sondern alle künftigen Rechtsfragen galten als entschieden¹¹.

¹⁰ 1 Last = 18 Tonnen.

¹¹ Das ist noch heute die englische Auffassung von Präjudiz.

Fehlte es am vollen Maß, so oblag dem Schiffer der Beweis des mangelnden Verschuldens. Konnte er ihn nicht führen, so erschien trotz des Veruntreuungseides der Verdacht begründet, daß er die Fracht nicht richtig behandelt oder sein Schiff nicht ordentlich im Stand gehalten hatte. Die Vermutung des Verschuldens reichte nach mehreren Urteilen (z. B. 28. Mai, 23. September und 3. November 1720) hin, den Schiffer zu verurteilen, wenn er zugestand, „kein Ungemach, Wetter, Wasserstürzung oder andere Leckagie gehabt zu haben“. Eine wichtige Rolle spielte hierbei immer das Konnossement, indem der Schiffer in ihm erklärt hatte, „daß er das Salz zu Amsterdam richtig erhalten und es trocken und wolconditionirt wie er es erhalten abliefern wolle“.

Nur scheinbar weicht von dieser Linie ein Prozeß von 1718 (26. September) ab, bei dem der Befrachter behauptet hatte, die Minnmasse des nach Reval gebrachten Salzes gingen auf des Schiffers Unvorsichtigkeit zurück, der nasse Ware, Wein und Branntwein, auf das Salz geladen gehabt hätte, der aber diese Behauptung nicht beweisen konnte. In Anbetracht dessen sowie des Umstandes, daß der Befrachter den Schiffer „nicht angehalten und vor gericht sothaner nun geforderter minnmasse halben citiren, besondern ihn von hinnen reisen lassen“, erkannte das Frachtgericht auf den Veruntreuungseid, nach dessen Leistung der Schiffer vom Ersatz des Schadens befreit sein solle.

Scheinbar, wie gesagt, kommt hier die Unerweislichkeit eines Verschuldens dem Schiffer zugute. Tatsächlich aber liegt ein Fall der Verwirkung — wirklicher oder jedenfalls möglicher — Ansprüche vor.

Ein Gegenstück zu diesem Fall bietet ein Urteil von 1719 (17. Mai): Dort hatte der Schiffer ebenfalls zugestanden, keinen Sturm und keine Wasserstürzung erlitten zu haben, und dennoch sei sein Schiff, das er in Amsterdam zweimal kalfatert und gekielholt haben wollte, auf See leck geworden. Hier sprach gegen ihn, daß er bei seiner Ankunft in Reval dem Ladungsempfänger erklärt hatte, es sei alles in Ordnung, und daß er ohne Haverei zu zeichnen die Luken geöffnet hatte. Damit war nach Seebrauch für den Befrachter die Möglichkeit vorbei, im Wege der Havereifeststellung die übrigen Ladungsinteressenten und die Reeder (das Schiff) an seinem Schaden zu beteiligen. So erkannte denn auch das Frachtgericht, dem Schiffer käme, zumal er noch „bei seinem arrivement auf sein hazard verfahren und gelöscht, die minnmasse allerdings zur gravitation . . ., jedoch hat davon zuerst seine Frachtgelder und holländisch und hiesigen Unkosten zu decourtiren“.

Indes ließ das Revaler Frachtgericht die Haftung des Schiffers nicht immer in voller Höhe eintreten. Bei geringem Verschulden konnte es auch einmal nach Billigkeit verfahren. So 1716 (20. September), als ein Schiffer in Amsterdam 20 Oxhöft Wein eingeladen, in Reval aber nur 19 Oxhöft abgeliefert hatte. Es stellte sich heraus, daß das fehlende „durch einen im Schiff sich zugetragenen Zufall, indehm frembde, darvor gelegene weine ausgelosset werden sollen und bey deren aushebung die handspade an den Boden (des 20. Fasses) unversehens gekommen“, ausgelassen war. Die Unvorsichtigkeit der Ladearbeiter wurde dem Schiffer zugerechnet; er sollte dem Befrachter den Einkaufspreis und die Un-

kosten ersetzen, nicht aber den entgangenen Verdienst (avance), „weilen es ein zufällig unglück gewesen“.

Zu einer vollkommenen Teilung des Schadens schritt das Frachtgericht im Jahre 1640 (16. September), als Gerste, von Reval nach Enkhuizen in Holland gefrachtet, dort warm angekommen war. Der Schiffer behauptete, sie sei bereits bei der Einschiffung feucht gewesen, konnte dies aber nicht mehr beweisen. Nichtsdestoweniger, „nachdem dem schiffer gebüret hätte acht zu haben darmit ihm trucken gut eingeladen worden“, beschied das Frachtgericht „auf approbation eines Erb. Rahts“: ex aequo et bono solle der Kaufmann und der Schiffer den Schaden je zur Hälfte tragen.

Nachdem die Frachtherren selber auf die nachzusuchende Approbation des Rats hingewiesen, ihr Urteil also als freie Rechtsfindung hingestellt hatten, appellierten auch beide Parteien dorthin, doch ist über die Entscheidung des Rats nichts bekannt.

Zur Fälligkeit unstreitiger Frachtforderungen sei letztlich noch ein Urteil von 1723 (1. Oktober) erwähnt, wonach die Aufrechnung mit nicht fälligen (illiquiden) Gegenforderungen vom Gericht abgewiesen und dabei außer diesem allgemein gültigen Gesichtspunkt der Illiquidität der Gegenforderung noch hervorgehoben wurde, daß „Klägers connossement ein instrumentum liquidum, und frachtgelder prompte zu bezahlen seien¹².

Haverei.

Die Haverei, die unverschuldete Beschädigung von Schiff und (oder) Ladung, zeigt sich dem geschriebenen Recht gegenüber insoweit weiterentwickelt, als die Havereizeichnung zur Formalvoraussetzung für die daraus erhobenen Ansprüche geworden war. Der Havereibrief mußte von den Ladungsinteressenten und dem Schiffer unterzeichnet werden, bevor die Luken geöffnet wurden. Dies zu unterlassen war, wie gesehen, für den Schiffer folgenschwer. Aber auch das Gegenteil empfahl sich nicht, wenn der Schaden sich nachträglich als verschuldet herausstellte. Wegen versuchter unrichtiger Havereizeichnung wider besseres Wissen erhielt 1722 (1. September) ein Schiffer eine Strafe von 12 Mark. Überdies wurde die Havereizeichnung annulliert und der Schiffer zum Ersatz des Schadens verurteilt, den die Ladung erlitten hatte. Bei seiner Ankunft in Reval hatte er den Interessenten erzählt, das Schiff habe auf See ein Leck bekommen. Unbesehen hatten sie ihm geglaubt und den Havereibrief unterzeichnet. Dann wurde aber durch Aussagen der Mannschaft festgestellt, daß das Schiff schon in Amsterdam undicht gewesen war — womit die Haverei entfiel.

Gegenüber der besonderen (damals „gemeinen“ genannt) Haverei, bei welcher, wie im ebengenannten Falle, jeder Geschädigte seinen Schaden selber tragen mußte, kam der großen Haverei wegen der Verteilung

¹² Über die Privilegierung der Frachtforderungen im Konkurs des Frachtschuldners, ihre durch die Lübecker Praxis vorgenommene Zurechnung zur ersten Klasse (als Fall der „Heuer“ gemäß Buch 1, Tit. 1, Art. 11 des Rev. Stadtrechts von 1586) vgl. *C. N. Carstens*, *Beyträge z. Erl. d. Lüb. Rechts 1801*, S. 163f. und die dort angeführten Urteile des 18. Jahrhunderts.

des Schadens über Schiff, Ladung und Fracht erhebliche Bedeutung zu. Ihr Hauptfall war der Seewurf, dessen rechtliche Behandlung vom griechisch-römischen Recht (*lex Rhodia de jactu*) über die mittelalterlichen Rechte bis in unsere Tage (HGB § 706) im Grundsätzlichen die gleiche geblieben ist. Im lübischen Recht (Hach II 134, Revid. Stadtr. VI, 2, 1) erscheint er ebenso wie in der Hansischen Schiffsordnung (Tit. 8) und im Waterrecht (Art. 7). In allen diesen Quellen wird freilich nur der alte Hauptfall der großen Haverei genannt, nämlich daß zur Errettung aus Seenot Masten, Segel, Taue gekappt oder Güter über Bord geworfen werden. Das Revaler Frachtgericht spricht bereits — wie das heutige Recht — auch von weiteren Schäden, etwa den Kosten der Leichterung des Schiffes und Pilotage. In einem dieser Urteile (28. Mai 1720) wird die Grenze zwischen großer und gemeiner Haverei nachdrücklich gezogen:

„Demnach in allen wolbeschriebenen und practicablen See-Rechten deutlichen und klar enthalten, daß auf solchen Fall eine Haverei Zeichnung nachgegeben werden und stattfinden kann, wann zur conservation Schiffs, Menschen und Güter Masten, Ancker, Takel, Tauen und ander Schiffsgerät samt einige Güter in der größten Not gekappt und über Bord geworfen worden“, so könne hier keine „Haverei groß“ anerkannt werden, weil der Schaden nach Erklärung des Schiffers und der Mannschaft, an Salz und anderen Gütern, „durch viel in der See erlittenen ungemachs, Sturm und wasserstürtzung, auch ander ausgestandener gefahr entsprungen sey, wofür der Schiffer, da es ohne dessen Schuld und Versehen sich zugetragen, . . . keineswegs responsible zu seyn verbunden“. Die Befrachter müßten ihren Schaden selbst tragen und könnten ihn nicht über Schiff und Ladung verteilen.

„Indessen kommet die von dem Schiffer formirte Rechnung wegen lichter geldes und Pilotage billig in consideration . . . und billigermaßen unter Haverei groß gerechnet wird, welches ein jeder der Herren Interessenten nach advenant seiner Güter zunebst dem Schiffer nach usance der See mit tragen und refundiren helfen muß, und dieses v. R. W.“

Schiffbruch.

„Die Havereiverteilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise gerettet worden ist“ (§ 703 HGB). Das gleiche Merkmal wie heute, wenn auch — als selbstverständlich — unaufgezeichnet, schied auch im alten Seerecht die Haverei (mit ihrer Schadenverteilung über Schiff und Gut) vom Schiffbruch und seinen Rechtsfolgen. Gelangte das Schiff trotz erlittenen Schadens zum Bestimmungshafen, so war von dem Frachtgut, das „zur Stätte“ kam, volle Fracht zu geben, das in der See verbliebene gab auch keine Fracht. Brach aber das Schiff in der See und konnte es die Reise nicht vollenden, „so seind die Frachtleute nicht mehr als die halbe Fracht von den geborgenen Gütern zu geben schuldig“¹³.

¹³ Rev. Stadtrecht VI, 3, 1; Hans. Schiffsordn. Tit. 3, 1; Waterrecht Art. 13. Der entsprechende Artikel im alten lübischen Recht (Hach II, 146): *de vrucht lude scholen ome gheven halve vrucht, ist dahin zu ergänzen: von den geborgenen Gütern.*

So die geschriebenen Quellen. In der Spruchpraxis der hansischen Gerichte — auch des Rats von Lübeck — tritt indes schon im 15. Jahrhundert gelegentlich die Distanzfracht auf, als Einzelfall zunächst in besonders gelagerten Fällen, anscheinend unter dem Gesichtspunkt der Billigkeit, bis im neuzeitlichen Seerecht der Satz allgemein wird, daß bei Schiffbruch nicht starr die Hälfte der Fracht zu zahlen sei, sondern „na avenante des weges“ (Lübeck 1463), „im Verhältnis der zurückgelegten zur ganzen Reise“ (§ 630 HGB).

In unseren Revaler Urteilen finden wir beide Rechtssätze in Übung. Als im Jahre 1718 ein von Königsberg nach Reval gefrachtetes Schiff kurz vor seinem Bestimmungshafen bei der Insel Dagö strandete, wobei ein Teil der Ladung Salz verloren, ein geringer Teil — nach Kappung von Anker und Tau — auf die Insel gerettet wurde, wollte der Schiffer die volle Fracht von der ganzen eingenommenen Ladung haben. Das Frachtgericht sprach ihm (18. Oktober) nur so viel zu, „als was er nach advinant der reise verdienet, gestalt ihm von dem geborgenen und auf Dagö befindlichen Saltze, soviel selbiges nach der Revalschen Stadt Saltz maaße wird angemessen und in empfang genommen werden, jede Last 10 fl. Holl. cour. zugeleget wird“. Wieviel die volle Fracht bis Reval für die Last ausgemacht hätte, wird leider nicht gesagt.

Dagegen wurde die Kappung von Anker und Tau seitens des Frachtgerichts als Haverei angesprochen, da sie „allerdings der Ladung zum Besten geschehen, indem er sonst nicht weiter in dem Stande gewesen das Schiff zu dirigiren und auff den Fall alles verloren gegangen, allermaßen dann auch das Geborgene re vera noch in dem Schiff gelegen und dadurch conserviret worden“; dieser Schade müsse also über Schiff und Gut gerechnet werden.

Die begriffliche Scheidung ist bemerkenswert: der Gesamtvorgang des Scheiterns wird zerlegt, die ersten Maßnahmen zur Rettung der Ladung als Haverei abgetrennt, weil das Salz in diesem Zeitpunkt sich noch im Schiff befand.

In einem anderen Falle (26. März 1700) hat dagegen das Revaler Frachtgericht auf Halbfracht erkannt. Hier war das Schiff „Die Liebe von Reval“, mit Korn beladen, im Revaler Hafen durch Sturm gesunken, ein Teil des Kornes war trocken geborgen worden, und für diesen Teil erkannte das Gericht dem Schiffer die halbe Fracht zu. Man könnte meinen, daß die Halbfracht als das Mindeste galt, was der Befrachter bei Schiffbruch zu zahlen hatte, und daß die Zahlung „na avenante des weges“ dann zum Zuge kam, wenn bereits mehr als der halbe Weg zurückgelegt gewesen war.

In unserem Falle verlangte der Schiffer auch für den nassen, aus dem Wasser gefischten Roggen die halbe Fracht. Damit fiel er indes zu kurz. Das Frachtgericht sprach ihm hiervon nur den Bergelohn und den Ersatz der zur Rettung aufgewandten Unkosten zu.

Und zum Abschluß ein Beispiel dafür, wie flüssig die Grenze zwischen verschuldetem Schaden und Haverei sein konnte, zugleich auch dafür, wie scharf das Revaler Frachtgericht den Tatbestand juristisch zu analysieren vermocht hat. Ein mit Brettern befrachtetes Schiff war auf der

Reise von Helsingfors nach Reval bei der Insel Wulf (Wulffsund) gesunken; ein Teil der Ladung und das Schiffsgerät wurde gerettet. Es stellte sich heraus — und wurde vom Schiffer auch nicht bestritten —, daß das Schiff schon bei der Abreise in Helsingfors so leck gewesen war, daß man beständig hatte pumpen müssen. Da nun „denen bekannten SeeRechten zufolge ein jeder Schiffer für die Festigkeit seines Schiffes Sorge zu tragen verbunden ist“, sollte der Schiffer dem Befrachter den Schaden bezahlen. Dagegen wäre — wie auch das Frachtgericht hervorhob — nichts einzuwenden gewesen, wenn nicht der Befrachter vom Zustand des Schiffes gewußt hätte! Das Schiff hatte nach zwei Tagen Gegenwind wieder umkehren müssen. In Helsingfors hatte ein Matrose dem Befrachter mitgeteilt, welches Leck das Schiff habe; und dieser hatte ihm — einen Sack mit Spreu (kaff) gegeben, um das Leck damit zu stopfen, und auf der Ausreise am nächsten Morgen bestanden, andernfalls er die Ladung wieder herausnehmen wolle; „als wodurch er deutlich zu verstehen gegeben, daß der Schiffer anderer gestalt, wann der Wind favorable seyn würde, mit dem ihm bekannten lecken Fahrzeuge zur See gehen sollte“, wie das Frachtgericht sein Verhalten auslegte, mit der rechtlichen Folgerung, „er habe also sich freiwillig aller Gefahr unterworfen und seinen Konsens, die Ladung mit dem schadhafte[n] Fahrzeug zu wagen, sattsam declarirt, den ihn betroffenen Schaden also selbst zu tragen“. So wurde aus dem Fall eine Haverei, und das galt auch für den Frachtanspruch des Schiffers: ihm sollte „ein mehrers nicht als die Hälfte derselben für die hierselbst abgelieferten Bretter zugebilligt werden“, also das, was Havereirecht war.

Auch die „stille Zeit“ des 17. und 18. Jahrhunderts war keine Zeit des Stillstands im Recht. Blieben auch die „wolbeschriebenen Rechte“ aus der großen Zeit der Hanse, aus dem Geiste mittelalterlichen Rechtsdenkens geboren, in Ansehen, so änderte sich doch der Stil der juristischen Tatbestandserfassung. An die Stelle der komplexen Betrachtung des Falles tritt seine Zerlegung, Analyse und sein logischer Wiederaufbau. Anstatt der im Bußdenken befangenen Vertragsbruchfolgen des alten Rechts erscheint die moderne zivilrechtliche Folgerung des reinen Schadenersatzes. Die zunehmende Zuverlässigkeit der Schifffahrt hinsichtlich der Reisedauer, vornehmlich auf die nautische Entwicklung zurückzuführen, drückt sich in dem schon erkennbaren Übergang zur Zeithuer aus. Als Relikt germanischen Rechtsdenkens behauptet sich der Veruntreuungseid; der zweitausendjährige Rechtsgedanke vom Seewurf erweist seine Unsterblichkeit. Das wirkliche lebendige Recht auch dieser Zeit zeigt selbst in unserem kleinen Ausschnitt, daß die große rechtsschöpferische Kraft der Hanse mit deren Zerfall als politischer Macht nicht erloschen war.

IN MEMORIAM

GEORGE A. LÖNING

Was *George Anton Löning* der rechts- und wirtschaftsgeschichtlichen Wissenschaft bedeutete, ist von berufener Seite gesagt worden: *Fritz Rörig* setzte dem Schüler und jüngeren Freunde in „Forschungen und Fortschritte“¹ ein eindrucksvolles Denkmal. *H. A. Schultze-v. Lasaulx* schilderte in der „Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte“² feinsinnig Werden und Schicksal seines Münsterer Fakultätskollegen und gab eine umfassende, gerecht abwägende Würdigung seines wissenschaftlichen Lebenswerkes, der wir nichts hinzuzufügen haben.

An dieser Stelle mag deshalb ein Wort am Platze sein, das den Menschen Löning in den Vordergrund stellt. Ich darf von persönlichen Erinnerungen ausgehen. Das Leben hat mich früh mit George Löning, dem gerade um ein Jahr Älteren, zusammengeführt. Schon 1919 gab mir eine erste vorübergehende Begegnung mit dem schlanken Marburger Studenten einen entscheidenden bleibenden Eindruck von seinem ausgeprägten und zugleich bescheidenen Wesen. Irgendwie hat diese frühe Begegnung, als uns zwölf Jahre später der Lebensweg wieder zusammenführte, den Grund zu der Freundschaft gelegt, die ich seitdem für ihn und seine Frau empfand.

Löning hatte inzwischen in Jena 1921 das Referendarexamen bestanden und 1923 bei *Hedemann* promoviert, war Assistent am Jenaer Institut für Wirtschaftsrecht gewesen und hatte sich mit einer Anzahl kleiner Aufsätze wissenschaftlich die Sporen verdient³. 1928 ließ er sich als Rechtsanwalt in seiner Vaterstadt Bremen nieder, wo er mit der Tochter eines angesehenen Bremer Anwalts, Ruth Degener-Grischow, den Bund fürs Leben schloß. Doch obwohl dadurch seine Laufbahn vorgezeichnet schien, führte ihn seine tiefinnere Verbundenheit mit wissenschaftlicher Arbeit bald an die Universität zurück, und 1929 habilitierte er sich in Jena. Seine breit angelegte und mit großer Sorgfalt durchgeführte Habilitationsschrift „Die Grundstücksrente als dingliches Recht“ (1930) brachte mich zu der Überzeugung, daß Lönings eigentliche Begabung nicht, wie er selbst glaubte, auf dem Felde des Wirtschaftsrechts, sondern auf dem der Rechtsgeschichte liege; und so holte ich ihn, kurz vor meiner Übersiedlung von Kiel an die Handelshochschule Berlin, mit einem Lehrauftrag an die Universität Kiel, an der er bis zu seiner Berufung nach Greifswald im Herbst 1934 wirkte. Die gemeinsame Liebe zu Bremen, dessen mittelalterliche Rechtsquellen ich damals im Auftrage der Bremischen historischen Gesellschaft edierte und dessen Rechts- und Wirtschaftsgeschichte Löning später so

¹ 25. Jg., Nr. 7/8, April 1949.

² German. Abt., Bd. 66, S. 586—595. Weimar 1948.

³ Einzelnachweise bei Schultze-v. Lasaulx, a. a. O. S. 588 f.

wertvolle Untersuchungen gewidmet hat⁴, führte uns rasch zusammen. Die Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Bremen 1931 mit der unvergeßlichen Dampferfahrt nach Helgoland knüpfte auch die Bande zwischen den Familien. Als ich, 1933 nach Kiel zurückgekehrt, dort das Deutschrechtliche Institut begründete, wurde Löning mein getreuester Helfer; neben Friedrich Keßler, Hermann Krause, Hans-Kurt Claußen, Hans Tägert — um nur diejenigen aufzuführen, die die akademische Laufbahn eingeschlagen haben — habe ich ihn dankbar als Mitarbeiter an den von mir herausgegebenen „Gesetzen des Karolingerreiches“, speziell des zweiten Bandes, genannt.

Von all den jungen Gelehrten, die damals oder später durch mein germanistisches Seminar gingen, unterschied sich Löning durch die eigenartige Mischung von Aufgeschlossenheit und vorsichtiger Zurückhaltung, von Bescheidenheit und doch völliger Selbständigkeit im Denken. Er kannte kein ungestümes Vorwärtsdrängen; niemals übersprang er gedankliche Zwischenglieder. Schritt für Schritt arbeitete er sich bedachtsam und unermüdetlich in neue Materien, in ungewohnte Methoden ein. So verschmähte er es auch nicht, in Kiel und Greifswald wieder Vorlesungen über geschichtliche Hilfswissenschaften und nordische Sprachen zu hören. In *Fritz Rörig* begegnete ihm, nach Hedemann, die zweite starke Lehrerpersönlichkeit, die ihn in ihren Bann zog. Beiden vereint hat er gehuldigt, als er in seinem Beitrag zur *Hedemann-Festschrift* „Staat und Wirtschaft unter Heinrich dem Löwen“ (1938) die überragende Rolle der rheinisch-westfälischen Kaufleute bei der Kolonisation des Ostseeraumes ganz im Sinne *Rörigs* behandelte⁵.

Wie Lönings wirtschaftsrechtliche Arbeiten den Rahmen des Hedemannschen Instituts voraussetzen, wie seine vielseitigen bremischen Studien Zeugnisse unlöslicher und inniger Verbundenheit mit der Heimat sind, wie seine, zweifellos erst im Anfang stehenden Untersuchungen zur Vor- und Frühgeschichte der Hanse durch den Einfluß *Fritz Rörigs* aufgelöst wurden, so ist auch das letzte Arbeitsgebiet, dem sich Löning zuwandte, ohne solche persönliche Bindung nicht denkbar: Die beiden wertvollen Aufsätze zur neueren schwedischen Rechtsgeschichte⁶ wurzeln in der ganz starken Liebe, die Löning zum skandinavischen Norden, insbesondere zu Schweden empfand. Was immer er schrieb, war ihm Herzenssache.

⁴ „Aus den Tagebüchern und der Lebensbeschreibung des Ältermann Justin Friedrich Wilhelm Löning“ (1933), mit einer Stammtafel der Lönings. — „Die Münzrente des bremischen Domkapitels im Mittelalter“ (1935). — „Das Münzrecht im Erzbistum Bremen“ (1937). — „Das mittelalterliche Münzrecht der Landesherrn und die Städte“ (1938). — „Frantz Adam Köhnens Fehltritt und Prozeß 1684—1688“ (1940). — „vorsate und vorrat“ (1941). — „Spätes Lob der Aktenversendung“ (1943).

⁵ Als weitere Beiträge aus dem hansischen Raum seien hier genannt: „Muntepenninge — eine mittelalterliche Abgabe in Norddeutschland“ (1939). — „Deutsche und Gotländer in England im 13. Jahrhundert“ (in dieser Zeitschrift 1942/43). — „Deutsche Ostseekaufleute in England in der frühen Hansezeit“ (1944). — „Vom Schöffentuhl zu Herford“ (1944). — „Schandlaken, Schandmantel, Schandkleid“ (1944).

⁶ „Zur Zufallshaftung im schwedischen Vertragsrecht“ (1942). — „Die Haftung des Entleihers in der neueren schwedischen Rechtsgeschichte“ (1947).

Nicht nur als Wissenschaftler, auch als akademischer Lehrer hat sich Löning relativ spät durchgesetzt. Seine ersten Dozentenjahre fielen in die turbulenten Zeiten vor und nach dem nationalsozialistischen Umbruch, an dem er keinen Teil hatte und seiner Wesensart nach keinen Teil haben konnte. So wurde er von studentischer Seite anfangs mit einem gewissen Mißtrauen betrachtet, ja gelegentlich — Welch eine Verkennung seines Wesens! — für arrogant gehalten. Doch immer stärker brach sich die Erkenntnis Bahn, mit welcher Gewissenhaftigkeit, welchem Verantwortungsgefühl dieser Dozent des Lehramts waltete, welches gute Rüstzeug er seinen Studenten mitgab, wie warm sein Herz für sie schlug. Mit dem äußeren Erfolg wuchs die eigene Sicherheit, die pädagogische Erfahrung. So gewann Löning von den Kieler Dozentenjahren (1930—1934) an, während des Greifswalder Extraordinariats (1934 bis 1938) und Ordinariats (1938—1941) und ebenso in Münster (seit 1941) einen festen Stamm ihm treu ergebener Schüler, die ihm über den Tod hinaus warme Anhänglichkeit bewahrten. Viel trug dazu die reizende Gastlichkeit seines Hauses bei, dessen echte Kultur und beglückende Harmonie sich unauslöschlich einprägte.

Es ist eine Tragik besonderer Art, daß dieser so fein besaitete Mensch, der so gar nichts Landsknechtsmäßiges an sich hatte, noch in die Wirren des Krieges hineingerissen wurde, daß er am 3. Mai 1945, wenige Tage vor der Kapitulation, in russische Gefangenschaft geriet, den langen Leidensweg des Kriegsgefangenen bis nach Samara und Kuybischew an der Wolga gehen mußte und schließlich kurz vor Vollendung seines 46. Lebensjahres im Januar oder Februar 1946 in einem namenlosen Barackenlager fern von seiner geliebten Frau und seinen beiden Kindern, fern von allem, was ihm Lebensinhalt war, an Entkräftung starb. Kameraden waren in den letzten Stunden um ihn, Kameraden betteten ihn in die mütterliche Erde. Erst anderthalb Jahre später brachte ein Heimkehrer seiner Frau, die unermüdlich, wenn auch vergeblich die Spur ihres Mannes zu verfolgen gesucht hatte, die Kunde von seinem Schicksal.

Mit seiner Vaterstadt Bremen trauern Hansischer Geschichtsverein und deutsche Rechtswissenschaft um den zu früh Vollendeten.

Karl August Eckhardt.

GOTTFRIED WENTZ

Der Ablauf des Lebens dieses Mannes und sein tragisches frühes Ende bedeuten mehr als ein bloßes Einzelschicksal: Zuviel von dem Los einer ganzen Generation, der Generation zwischen den Kriegen, spiegelt sich in ihm wider.

Zwanzigjährig, als Tübinger Student, ins Feld gerückt, konnte Wentz erst nach 5 Jahren Krieg das Studium wieder aufnehmen. Dreißigjährig erlangte er die erste Anstellung im Archivdienst. Der Zweite Weltkrieg verlangte zwar keine militärischen Dienste von ihm, wenn man von dem kurzen Volkssturmeinsatz im Frühjahr 1945 absieht. Aber er schwächte seine physische Widerstandskraft, so daß er im September 1945, eben als der Zusammenbruch des Dritten Reiches ihm den Zugang

zu einer verantwortungsvollen Stellung eröffnet hatte, einer akuten Erkrankung erlag. Allen, die ihm nahestanden, mit ihm auf einen neuen Beginn gehofft und die Zeit herbeigewünscht hatten, da man sich auf den alljährlichen Hansetagen wiedersehen würde, war die Nachricht von seinem Hingang unfaßbar.

Wentz war einer Familie entsprossen, die im süddeutschen Boden wurzelte; gar manche Züge seines Wesens sind daraus zu verstehen. Aber geboren und aufgewachsen war er im nördlichen Hannover, im Wendland, in einer Landschaft also, die sowohl dem hansischen Bereich wie dem kolonialen nahe verbunden war. In Lüneburg hat Wentz das altberühmte Johanneum besucht, und unter den von ihm besuchten Universitäten findet sich auch eine hansische, die junge Hamburger Hochschule. Aber für die Aufgaben der hansischen Forschung ist Wentz doch erst nach Abschluß seines Studiums erwärmt worden. Dietrich Schäfer gebührt das Verdienst daran. Nicht als ob sich Wentz als Schüler Schäfers bekannt hätte: Nicht ohne Stolz hob er selbst gern hervor, daß er zu keinem akademischen Lehrer in dem Verhältnis eines Schülers gestanden, daß er sich insbesondere den Gegenstand der Dissertation selbst gewählt habe. Heimatverbundenheit und eine damals, nach dem Ersten Weltkrieg, in der Luft liegende Aufgeschlossenheit für wirtschaftliche Fragen, die durch den kaufmännischen Geist des Elternhauses verstärkt worden sein mag, hatten ihn auf die Auswertung der Rechnungen des altmärkischen Klosters Diesdorf, unweit seiner zweiten Heimat Salzwedel, gelenkt. Der plötzliche Tod Michael Tangls, bei dem er zu promovieren gedacht hatte, wurde der Anlaß zu der Verbindung mit Dietrich Schäfer. Er übernahm das Referat über die Arbeit — sie wurde mit „eximium“ bewertet — und nahm einen Teil in die „Hansischen Geschichtsblätter“ auf. Von Schäfer überkam Wentz dann die Fortführung der Hanserezesse über das Jahr 1531 hinaus. Mit dieser Aufgabe ist Wentz erst recht eigentlich in die Arbeit des Hansischen Geschichtsvereins hineingewachsen. Von Jahr zu Jahr konnten die Berichte des Vereins das erfreuliche Fortschreiten der Arbeiten, ihre rasche und nachhaltige Förderung durch Wentz verzeichnen. Für zwei volle Bände hat Wentz das Manuskript fertigstellen können. Einer von ihnen konnte, 1941, auch im Druck abgeschlossen werden.

Aus der Arbeit für die Hanserezesse ist auch die Studie über Jürgen Willenwever erwachsen, die Wentz auf dem Hansetag von 1931 in Bremen zum Vortrag brachte. Ihr entsprang auch die Anregung zu der Beschäftigung mit dem Leben des Rostocker Archivars Koppmann, des ersten Herausgebers der Rezesse; aus Anlaß von Koppmanns 100. Geburtstag schilderte Wentz 1939 in Osnabrück das Leben dieses Mannes, in dem er eine Art Schicksalsverwandten sehen zu dürfen meinte.

Neben der Beschäftigung mit den jüngeren hansischen Quellen hatte das wissenschaftliche Werk des rastlos Tätigen noch einen zweiten Pol in der Mitarbeit an der Germania sacra. Auch sie war eingeleitet worden durch eine persönliche Verbindung zu einer führenden Persönlichkeit, zu Paul Kehr. Wentz ist es zu verdanken, daß dies schon lange geplante

und auch eingeleitete Unternehmen greifbare Gestalt annahm. Er hat die brandenburgischen Diözesen Brandenburg und Havelberg bearbeitet und in 3 Bänden zur Darstellung gebracht, außerdem einen vierten Band über das Domkapitel Magdeburg im Manuskript vollendet. Im Verlaufe der Arbeit ist er dem alternden Kehr in zunehmendem Maße ein Helfer und eine Stütze in allen Angelegenheiten der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, aber nicht nur in solchen, geworden.

Die Mitarbeit an der *Germania sacra* stand in engem Zusammenhang mit seiner Archivtätigkeit. Der Eintritt in den preußischen Archivdienst hatte die Verbindung zu Kehr geschaffen. Die weitere dienstliche Verwendung an den Staatsarchiven in Berlin (bis 1931) und Magdeburg und dann wieder in Berlin (seit 1936) war von der Rücksicht auf die *Germania sacra* mitbestimmt gewesen. Damit war Wentz die Möglichkeit geboten, sich mit der archivalischen Überlieferung der brandenburgischen und der magdeburgischen Geschichte gründlich vertraut zu machen. Seine Forschungsreisen, die ihn in eine große Anzahl von Archiven des Inlandes und des Auslandes führten — vor allem auch an das Preußische Historische Institut in Rom —, gaben ihm einen Einblick in den Aufbau fremder Archive, wie er heute leider selten ist. Dabei war sein Sinn durchaus auf die wissenschaftlichen Zwecke und Aufgaben des Archivdienstes gerichtet. Erst die Kriegsjahre, die ihm die Stellung eines Abteilungsleiters am Geheimen Staatsarchiv in Berlin-Dahlem brachten, nötigten ihn zu stärkerer Anteilnahme auch an Verwaltungsgeschäften. Mit großer Liebe und Hingabe erfaßte er die Aufgabe, an der Ausbildung des Archivarnachwuchses mitzuwirken. Auch seiner maßgeblichen Beteiligung an den Bergungsmaßnahmen in den letzten Kriegsjahren muß gedacht werden.

Äußerlich von größter Bescheidenheit und Zurückhaltung, fehlte es Wentz doch nicht am Bewußtsein des eigenen Wertes und der eigenen Leistung. Es hat ihn bitter gestimmt, daß ihm in der dienstlichen Laufbahn keine sichtbaren Erfolge beschieden waren, daß sie zumindest immer wieder in die Ferne gerückt wurden, wozu die frühere Zugehörigkeit zu einer Loge ihr Teil beitrug. Er hat sich daher selbst wohl als „Stiefkind des Glücks“ gefühlt, wie er es von Koppmann in seinem Osnabrücker Vortrag aussagte. Erst 1945 fiel ihm die Leitung des Geheimen Staatsarchivs zu. Aber es sollte ihm nicht vergönnt sein, sich des neuen Wirkungskreises lange zu erfreuen.

Wer Wentz genauer kannte, wird zweifeln, ob das äußerlich gehobene neue Amt ihm die wirkliche Befriedigung gewährt hätte. Sicher aber scheint uns nach 5 Jahren, daß ihn der Tod, so grausam er in sein Geschick eingriff, davor bewahrt hat, miterleben zu müssen, daß sein wissenschaftliches Werk durch die Abschnürung von den Quellen, aus denen es weiter hätte gespeist werden müssen, zum Stillstand verurteilt wurde.

Johannes Bauermann.

BESPRECHUNGEN

Walther Vogel (†): *Die Deutschen als Seefahrer*. Kurze Geschichte des deutschen Seehandels und Seeverkehrs von den Anfängen bis zur Gegenwart. Aus dem Nachlaß herausgegeben und ergänzt von Günter Schmölders. 201 S. 8°. Hamburg 1949, Hoffmann & Campe Verlag.

Walther Vogel hat seine vom Hansischen Geschichtsverein preisgekürnte „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt“ leider nur mit einem ersten Band, der die Entwicklung bis zum Ende des 15. Jahrhunderts darstellt, erscheinen lassen können: der Erste Weltkrieg hat die weitere Herausgabe des Werkes unterbrochen, und seitdem hatte der Verfasser vor vielfacher anderer Inanspruchnahme weder Muße noch Gelegenheit gefunden, den mit dem Erscheinen des ersten Bandes in Aussicht gestellten zweiten, der bis 1780, also bis an die Schwelle der Zeit der großen transozeanischen Fahrt, reichen sollte, und den gleichfalls verheißenen dritten, der diese selbst umfaßt haben würde, zu vollenden. Man muß das um so mehr bedauern, als der erschienene erste Band eine glänzende Aufnahme gefunden hatte: war er u. a. doch von keinem Geringeren als von Georg v. Below 1923 in einer kurzen Würdigung in der *Historischen Zeitschrift* (Bd. 128, S. 503) zu den „wertvollsten historischen Veröffentlichungen des letzten Jahrzehnts“ gerechnet worden. So hat sich Walther Vogel diesem Forschungsgebiet, das einen guten Teil seiner Lebensarbeit erfüllte, auch immer besonders verpflichtet gefühlt, und das wird ihn bewogen haben, die Lücke, die niemand so schmerzlich wie er selber empfunden hat, nun wenigstens durch eine gedrängte Darstellung des gesamten Stoffgebietes auszufüllen, in dem keiner so viel und so umfassend geforscht hatte, keiner so sehr Meister war wie er.

Indessen waltete auch über dieser „kleinen“ deutschen Seegeschichte kein guter Stern. Der Tod nahm ihrem Verfasser allzu früh die Feder aus der Hand: so mußten die beiden letzten Abschnitte, zeitlich etwa die Spanne umfassend, die Walther Vogel mit dem dritten Band seiner großen Darstellung im Sinne gehabt hatte, von einem anderen verfaßt werden, von Günter Schmölders, einem alten Mitarbeiter Vogels, der auch die Herausgabe des Gesamtwertes betreute. Aber unter welchen Opfern und Gefahren mußte dies geschehen! Denn wiederum hinderte der Krieg, ärger und schlimmer noch als das erste Mal. Zweimal vernichteten die Bomben die schon fertigen Druckbogen: es muß fast wie ein Wunder erscheinen, daß das Buch trotzdem nunmehr in sehr geschmackvoller Ausstattung vorliegt. Es ist dies das Verdienst seines Mitverfassers und Herausgebers, der sich hier als treuer Sachwalter des ihm anvertrauten Erbes bewährte. Ihm gebührt Dank, daß er dieses nachgelassene Werk Walther Vogels für uns gerettet hat.

Wir können von ganzem Herzen froh darüber sein; denn es handelt sich um viel mehr, als der schlichte Titel vermuten läßt. Natürlich kann man von den Deutschen als Seefahrern schreiben, wie es etwa Otto Höyer in seiner 1942 bei Rütten & Loening in Potsdam erschienenen „*Deutschen Seegeschichte*“ tut: im ganzen mit einer Beschränkung auf die eigentlich maritime Leistung, wenngleich auch hier die geographischen Grundlegungen wie die großen weltpolitischen und wirtschaftsgeschichtlichen Hintergründe zum Kenntlichmachen und Verstehen dieser Leistung nicht ganz entbehrt werden können. Aber während sie hier nur mit wenigen Strichen angedeutet werden, läßt Walther Vogel von einer souveränen Beherrschung des Stoffes aus auch die Einzelheiten sprechen, nun freilich keineswegs in ermüdender Aneinanderreihung oder undurchsichtiger Fülle, sondern überall so, daß ihre Breiten- und Tiefenwirkung, die großen Leitlinien der Entwicklung dadurch nur um so klarer hervortreten. So erhält sein Buch das große wissenschaftliche Gewicht, das einem Geschichtsforscher und Geschichtsschreiber von seinem Range zusteht. Es braucht kaum gesagt zu werden, daß in alledem auch ein gut Teil eigener Forschung steckt, noch über das hinaus, was Georg von Below schon bei Vogels großer „*Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*“, als Bereicherung der verschiedensten Zweige geschichtlicher Forschung zu loben fand. Erinnerung sei z. B. an seine Forschungen über die Wikorte der Zeit des friesischen Fernhändlerturns. Aber ebenso selbstverständlich hat er mit kluger Sichtung und Einordnung die Fortschritte

verwandt, die ihm die Forschungen anderer boten, sei es für die Zeit germanischen Altertums bis an die Schwelle des 12. Jahrhunderts, sei es bezüglich der eigentlich hansischen Zeit bis zum Ausgang des Mittelalters. Man lese die Abschnitte über die Erschließung des Ostens und das Zeitalter hansischer Größe: hier erhält man eine Geschichte der Hanse, die bei gedrängter Kürze doch ein umfassendes, klares Bild nach dem Stand der Forschung zeigt, wie er zu der Zeit gegeben war, da Walther Vogel dieses niederschrieb. Das besagt freilich, daß hier nicht nur von Seefahrt, Seeverbindungen, Seeverkehr, Seegelung die Rede ist, sondern auch von alledem, was sie bedingt und was sie bewirken, von der Wirtschaft dieser Zeit und ihren Ausdrucksformen, den Handelsbewegungen, dem Hin und Her der politischen Verwicklungen. Walther Vogels „Kurze Geschichte der deutschen Hanse“, die er 1915 als Pfingstblatt für den Hansischen Geschichtsverein schrieb, erlebt hier in wichtigen Teilen ihre Neubearbeitung, noch einprägsamer als das Urbild, vermehrt um den Ertrag weiterer Forschungen. Insofern ist dieses Buch also im besondere eine Angelegenheit hansischer Geschichte und damit des Hansischen Geschichtsvereins.

Handeln die bisher angedeuteten Abschnitte des Buches, etwa die kleinere erste Hälfte, von demselben Stoff, den sein Verfasser im dickleibigen ersten Band seiner großen Geschichte der deutschen Seeschifffahrt weiter ausspinnt, so entspricht der nächste vom „Verfall der Hanse“ dem Schlußabschnitt jener älteren „Kurzen Geschichte“. Eine völlige Neuschöpfung, auch was die forschungsmäßigen Unterlagen betrifft, die als solche ganz auf Vogels Rechnung kommt, ist erst der folgende Abschnitt von den den deutschen Seefahrern „verschlossenen Meeren“. Das Zeitalter der Merkantilwirtschaft und der Nationalstaaten an Deutschlands Grenzen bedeutete einen Tiefstand deutscher Betätigung zur See: den Städten, die bisher Deutschlands Seegelung getragen hatten, stand es mit diesen seinen Ausprägungen schnurstracks entgegen, was ja auch der wichtigste Grund des Verfalls der Hanse gewesen war. Der tapfere kurbrandenburgische Versuch einer Beteiligung an Seeschifffahrt, Seehandel und Kolonialpolitik war zu sehr auf eine einzelne, aus dem binnenländischen Wesensgefüge ihres Staates auf das Meer hinausschauende Herrscherpersönlichkeit abgestimmt, als daß er mehr als eine Episode hätte bleiben können. Walther Vogel bewahrt auch in diesen Abschnitten seines Buches seine Meisterschaft, die Fülle der Einzelercheinungen aus den allgemeinen Grundlegungen und Hintergründen plastisch hervorleuchten zu lassen, und es sind nicht nur das geschichtliche Bild, sondern ebenso für ihn, der die Wissenschaft der historischen Geographie als Hochschullehrer betreute, die geographischen Gegebenheiten, die die Einzelschicksale hier bestimmen. Wohl kaum ist von den wichtigsten eines vergessen worden. Für die Grönlandfahrt als die damalige „Große Fahrt“ der Deutschen bliebe etwa nachzutragen, daß zu den Städten, die sich damals um sie bemühten, wie das holsteinische Glückstadt auch das kleine Stade zählte, das mitten in seiner Schwedenzeit, wie Karl Richarz in zwei Aufsätzen im Stader Jahrbuch 1948 und 1949 nachgewiesen hat, eine kurze Blüte seiner Seeschifffahrt erlebte, zusammen mit diesem oder jenem noch kleineren Orte unserer Elbe- und Wesermarsch. Überhaupt kann deren Rolle für die deutsche Seeschifffahrt gar nicht hoch genug eingeschätzt werden, selbst wenn sie sich schließlich dienend in den Wirkungsbereich der großen Schiffsfahrtsplätze an diesen Strömen einfügten.

So hätte auch dessen Erwähnung getan werden können, daß diese im Gedächtnis der Schifferbevölkerung noch heute nachlebende Grönlandfahrt, die immerhin bis tief ins 19. Jahrhundert hinein betrieben worden ist, in dessen Mitte in der „Südseefischerei“ ein Gegenstück erhalten hat (vgl. Hermann Wätjen im Brem. Jb. Bd. 25, und die Arbeiten von Wanda Oesau), wie in den Jahren vor dem letzten Kriege auch die erfolgreiche Beteiligung unserer großen Nordseehäfen an der modernen Art des Walfanges an die alte Überlieferung wieder anknüpfte. Auch sonst hätte auf die Fischerei, vor allem auf die Hochseefischerei seit Ende des vorigen Jahrhunderts, hingewiesen werden können, zumal sie keineswegs nur eine Angelegenheit unserer Seestädte ist, ihren Mannschaftsbedarf z. B. bis weit in das Binnenland hinein deckt. Damit sind wir aber schon mitten in den in den letzten Abschnitten des Buches abgehandelten Stoffgebieten. Hätte man einem Werke, dessen Inhalt den „Deutschen als Seefahrern“ gewidmet ist, überhaupt wünschen mögen, daß auch über die praktische Handhabung der Seefahrt etwas mehr gesagt

worden wäre, über den Wandel im Schiffbau, die Schiffstypen u. dgl., so fällt dieser Mangel vor allem in eben diesen letzten Abschnitten auf. Es liegt wohl in der Entstehung des Buches und seinen Schicksalen begründet, daß hier die Darstellung, was die Schifffahrt selbst betrifft, etwas sehr kursorisch gehalten ist. Über die allgemeinen politischen Hintergründe und die wirtschaftspolitischen Entwicklungen werden wir gut aufgeklärt, und deren große Linien treten klar hervor; aber es ist eben, mehr als eine deutsche Seegeschichte, eine wirtschaftswissenschaftliche, die wirtschaftspolitischen Verhältnisse stark berücksichtigende Abhandlung, die das Wachstum aus den landesherrlichen Bindungen zur Nationalwirtschaft und über sie hinaus in allgemeinen Zügen den Eintritt in die Weltwirtschaft gut verdeutlicht. Bei alledem ist sie wohl zu sehr binnenländisch orientiert und wird der Rolle unserer großen Seestädte, ihrer Überseeaufleute und ihrer Reeder, wie auch ihrer staatlichen Führung nicht ganz gerecht. Der Anteil der anderen wird nicht geschmälert, wenn man auch im einzelnen darauf hinweist, daß der hanseatische Kaufmann der vaterländischen Wirtschaft die überseeischen Wirtschaftsfelder gewann, wie nachmals die Kolonien, daß Hamburger und Bremer Reedereien die ganze Welt mit einem dichten Liniennetz überzogen, daß beide Städte Millionen und Abermillionen in ihre Fluß- und Hafengebäuden steckten und dadurch für Deutschland die Tore der Welt offenhielten. Es war dieses 19. Jahrhundert in seinem weiteren Fortgange eine wahrhaft große Zeit im Wirtschaftsbild der beiden großen Nordseehäfen, würdig der Überlieferung, die sie in ihren Namen als Hansestädte ausdrücken. Der Überseeekaufmann, vormals und auf lange hinaus selber zugleich Reeder, sicherte sich maßgeblichen Einfluß bei den großen Schifffahrtsgesellschaften. Darum verdiente, um einige Einzelheiten zu nennen, bei der Gründung des Norddeutschen Lloyd nicht der geborene Berliner Eduard Crüsemann an erster Stelle genannt zu werden, sondern der Bremer H. H. Meier — er, der im Reichstage einmal erklären konnte: „Der Norddeutsche Lloyd bin ich.“ Und was die Gründung der ersten deutschen Kriegsflotte angeht, so zeigt ein näheres Studium bei den Verantwortlichen, und das waren der Bremer Senator, damalige Reichshandelsminister Arnold Duckwitz, übrigens ein Vorkämpfer für Deutschlands wirtschaftliche Einigung, und sein Admiral Brommy, doch mehr als einen „beinahe krankhaften Flottenenthusiasmus“: das hat kein Geringerer als Prinz Adalbert von Preußen dem Bremer Senator noch am 7. November 1871 in einem mir vorliegenden Brief bestätigt, und wenn einer, dann mußte er es wissen. Es stimmt auch nicht, daß diese Flotte „hauptsächlich von Hamburger Reedern gestiftet“ worden sei; die besten Einheiten waren aus amerikanischem Besitz erworbene oder in England neu erbaute Dampfschiffe. Derselbe Arnold Duckwitz hat das Beste an der Ingangsetzung der ersten regelmäßigen Dampfschiffslinie von Nordamerika nach einem deutschen Hafen getan. Daß Hamburg sich stärker auf die Baumwolleneinfuhr gelegt habe als Bremen, ist mir neu: Bremen ist der erste Baumwollhafen des europäischen Festlandes, wengleich die große Entwicklung des Baumwollhandels zeitlich nach der des Tabakgeschäftes liegt. In einem Buch über die deutsche Seefahrt hätte auch gut und gern von den Tabak- und den Reisfahrern die Rede sein können, als welche die großen Segler auch dann noch tätig waren, als sich das Dampfschiff bereits das Feld erobert hatte. Beispiele dieser Art ließen sich noch mehr anführen.

Hier, in der Darstellung solcher ureigensten Gebiete der Schifffahrt und des Handels, scheinen mir die schwachen Seiten, vor allem der letzten, an sich so begrüßenswerten Abschnitte des Buches zu liegen. Etwas mehr Seewind hätte man ihm hier schon wünschen mögen, derart, wie er etwa durch Hermann Wätjens „Nordatlantikfahrt“ weht. Was nach diesen Abstrichen aber verbleibt, ist immerhin bedeutend genug und sehr lobenswert, auch für die letzten Abschnitte. Und wir freuen uns, daß wir dieses Buch, eine Gesamtgeschichte der deutschen Seeschifffahrt, jetzt haben; es kann vielerlei Belehrung geben und ist im ganzen eine anziehende Darstellung des geschichtlichen Bildes deutscher Seegeltung.

Friedrich Prüser.

Fritz Rörig: *Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte*. Miscellanea Academica Berolinensia, Bd. II, 1 (Jubiläumsschrift der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin), 1950, S. 103—132.

Angekündigt in einem Vortrage auf der Tagung des Hansischen Geschichtsvereins in Stade 1948 und abschließend vor demselben Kreise in Lemgo 1950 aus-

schnittsweise dargeboten, kommen Rörigs Untersuchungen in doppeltem Sinne zur rechten Stunde. Sie geben einer Reihe von jüngeren Forschungsergebnissen¹ im Rahmen eines gesamteuropäischen Überblicks einen ganz neuen Standort. Nicht minder werden die Archäologie und die Historie für die Frühzeit vieler Städte zu gemeinsamer Arbeit angeregt, wie sie sich seit langem schon für Schleswig so außerordentlich bewährt hat² und auch unlängst in einer eigenen Untersuchung des Rezensenten über Braunschweig fruchtbar wurde³. Die Akademie-Abhandlung Rörigs knüpft dabei an die Spätantike als Genesis dieses Handels in seinem erkennbaren Ursprung an und gibt mit dem allmählichen Vorgehen zum Rhein, dann zur Elbe und anschließend mit dem Kolonisationsbeginn den Anschluß an den hansischen Vorstoß über Lübeck an die Ostsee im 12. Jahrhundert. Die besondere Arbeitsweise der Quellenverknüpfung zeigt wieder einmal, wie bei allen Rörigschen Arbeiten, daß die Fülle historischer Sammelarbeit an sich schier nichts gilt gegenüber einem einzigen großen beweisbaren Erkenntnistheorem. Die Frage nach der Entstehung Magdeburgs steht zwar letztlich im Vordergrund der Untersuchungen. Indes wird vorauf zu einer breiten Erkundung der Handelsverhältnisse des Gesamttraumes ausgeholt. Dieser scheinbar umständliche Umweg führt zu erstaunlich aufschlußreichen Ergebnissen, und zwar sowohl für die Weite des Handelssystems als auch besonders für Magdeburg als dessen wichtigster Exponent im Osten. Diese Folgerung aus den allgemeinen Verhältnissen für die Entstehung und Wandlungen Magdeburgs im 10. Jahrhundert gehört bei allen Fähnissen durch später zu erwartende Korrekturen der ortsgeschichtlichen Einzelforschungen, über die die Arbeit sich auch völlig klar ist, zu einem methodischen Meisterstück.

Das Bild eines gesamtränkischen Handels, besser schon ganz Europas, wird aus den Nachrichtenbeständen seit der ausgehenden Spätantike bis hinüber zur Ottonenzeit gerafft, erwiesen gleichsam als Leitmotiv an den Juden als Handels-träger und, soweit es die Handelsware angeht, am Sklavenhandel als legitimer und jahrhundertealter kontinuierlicher Handelszweig. Mit diesem Handel beschäftigen sich um 500 schon die kirchlichen Konzile, er läßt sich zwischen Ost-elbien mit dem Balkan bis hinüber nach Spanien (Cordoba) verfolgen. Um 700 darf er nicht zu den Heiden (Araber) ausgedehnt werden, später berichtet Ibrahim von dem Araberhandel mit dem Norden, und im 9. und 10. Jahrhundert läuft er mit den Venetianern nach Ägypten⁴. Das nahe Ende dieses immerhin eigenartigen Handelsbrauches zeigen des heiligen Adalberts Kummer über diesen Menschenhandel im Jahre 999, Heinrichs II. Einschreiten gegen Gunzelin von Meißen (1009) und Konrads II. Bestimmungen (1030) gegen den Kauf der Unfreien. Die übriggebliebenen Berufskaufleute des syrisch-griechischen Handels suchten im 7. Jahrhundert über Marseille und Narbonne und aus Spanien (Saragossa) Francien auf; das ist etwa der geographische Westrand dieses Handels. Nach dem Kapitular von

¹ *E. von Lehe*, Stade als Wikort der Frühzeit. *Stader Jb.* 1948, Sonderdr. S. 1—29. — *H. Wohltmann*, Die Anfänge der Stadt Stade. *HGbl.* 69. Jg. 1950, S. 46—63. — *B. Rohwer*, Der friesische Handel im frühen Mittelalter. *Kieler Diss.* 1937. — *F. Tischler*, Zur Frühgeschichte der Stadt Duisburg. *Forsch. u. Fortschr.* Jg. 25, 1949, S. 255—258. — *Fr. Timme*, Ostfalens früher Verkehr und die Entstehung alter Handelsplätze. *Braunschw. Heimat* 36. Jg. 1950, S. 107—136 (als Festausgabe zum 32. Niedersachsensentag).

² Neuestens *H. Jankuhn*, Ergebnisse und Probleme der Haithabugrabungen 1930—1939. *Z. d. Ges. f. Schlesw.-Holstein. Gesch.* 1949, Bd. 73, S. 1—86.

³ *Fr. Timme*, Ein alter Handelsplatz in Braunschweig. *Nds. Jb.* 1950, Bd. 22, S. 33—86 mit der Freilegung der Nicolaikirche durch *A. Tode*. Von großer Anregung war für die Historie auch die Tagung der Archäologischen Stadtkernforschung in Hamburg vom 5.—8. Juni 1950 für Schleswig, Hannover, Bremen, Paderborn, besonders für Magdeburg und Hamburg.

⁴ Kostbarkeiten byzantinischer Herkunft und aus Mesopotamien und ebenso koptische Arbeiten aus Ägypten enthält auch das 1939 bei Ipswich gefundene überaus prunkvolle Königsgrab aus der Zeit um 650. — *H. Kühn*, Die Entdeckung der angelsächsischen Schiffsbestattung. *Forsch. u. Fortschr.*, 25. Jg. 1949, S. 27—29.

805 kamen diese Kaufleute bis zur Elbe. In Raffelstetten 904 und in Magdeburg von 965 gab es Händler, „das sind Juden und die übrigen Kaufleute“, ähnlich 980 in Merseburg; und das ist damals im Osten etwa das Ende. Auf dem Wege dorthin sind diese Fernhändler in Gandersheim, Helmarshausen, Halberstadt und Quedlinburg zu beobachten, in Corvey sogar im Jahre 950 überraschend eine „domus mercatorum“. In der Kaufmannsgruppe von Großjena sieht Rörig recht überzeugend dort gerade weilende Wanderkaufleute auf Fahrt, die gerade in Naumburg angesiedelt werden sollten (1030), in den um 740 bei Fulda badenden Slaven (nach Sturmi) eines rastenden Handelstreeks hingegen Menschen als Handelsgut, nicht slawische Kaufleute; auch der heilige Eligius von Noyon kauft Sklaven, zu denen Sachsen und Thüringer zählten. Köln, Mainz am Rhein und Magdeburg an der Elbe waren die Brückenköpfe für diesen Westost-Handel. Und Aachen lenkte die gesamtfränkische Handelspolitik nahezu von Reiches wegen, wohin die Kaufleute um 800 jedes oder jedes zweite Jahr Mitte Mai kamen. Das alles zeigt immerhin ein Wirtschaftssystem auf, das es in seiner Ganzheit in allen Konsequenzen zu erfassen gilt, wenn auch des ferneren zu prüfen bleibt, ob das jüdische Element im Handel und die Sklaven als Ware derart führend waren und letztere den übrigen Handel in der Folge sogar erst „anregten“. Besonders den Nordsüd-Handel, nachweisbar freilich im wesentlichen nur für die Flüsse: Seine (558, 629?, 730, 762), Schelde (562), Bau des Donau-Main-Kanals (793), Rhein (775, 830, 831, 839), Elbe (805), Saale, Havel, Elster (10. Jahrhundert) und der Handel von Magdeburg und Westelbien nach England (um 1000)⁵, mit dem von Rörig stärker gekennzeichneten Westost-Handel in Umfang und Rang abzustimmen, bleibt noch eine Aufgabe. Aber gerade nicht als einen Teil, sondern vielmehr als Ausgang und Überlagerung aller anderen Handelsvorgänge provinzieller oder gar örtlicher Voraussetzungen soll mit Rörig dieser wahrhaft europäische Großraumhandel mit Orientwaren ermessen werden.

Magdeburg, noch im 9. Jahrhundert im Wesen ein Wik, tritt in der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts in seine große siedlungsgeschichtliche Wandlung. Mit dem Ausbau des karolingischen Königshofes zur königlichen Pfalz unter Otto I., wozu noch die Kloster- und später die Domimmunität u. a. kamen — ursächlich alles dies eine Folge der Reichspolitik der Ottonen und ihrer Familieninteressen für Magdeburg — fügte sich zu dem älteren Umschlagsplatz die erhöhte örtliche Bedarfsdeckung. Damit boten die Verhältnisse erstmalig die Gewähr zu einer Ansiedlung von Kaufleuten, die dorthin bisher nur besuchsweise kamen. Bei allem Aufschluß, den die Patroziniumsforchung für besondere Siedlungsumstände geben kann, wie ich es auch für das Nicolaus-Patrozinium versuchte⁶, ist die Fülle der Stephanskirchen zwischen Oker und Elbe für die erste Hälfte des 9. Jahrhunderts im allgemeinen auch nur ein Beweis für die christliche Ausbreitung schlechthin, besonders die Archidiakonatsbildungen⁷; Rörig (S. 120, Anm. 2) hält es danach mit Recht nicht für zwingend, gegenüber P. J. Meier⁸ mit der Stephanskirche in Magdeburg bereits im 9. Jahrhundert eine Kaufmannssiedlung zu verbinden. Genau wie der klerikale Zustrom vom Westen zur Elbe vordrang⁹, sind

⁵ F. J. Mone, Z. f. d. Gesch. d. Oberrheines, Bd. 1, S. 2. — W. Vogel, Gesch. d. dtsh. Seeschiffahrt 1915, Bd. 1, S. 81, Anm. 7. — F. W. Barthold, Gesch. d. dtsh. Hanse, S. 32. — Einhards Ann., SS, Bd. 1, S. 179. — R. Rohwer, Der friesische Handel usw. — Mühlbacher, Regesten, I, Nr. 890, 199. — R. Drögereit, Sachsen und Angelsachsen. Nds. Jb. 1949, Bd. 21, S. 54f. — Fr. Timme, Nds. Jb. 1950, Bd. 22, S. 51, 57, ff., 67 ff.

⁶ Fr. Timme, ebd., S. 45 ff., freilich nicht nach kirchenorganisatorischen, sondern aus handelswirtschaftlichen Ursachen erklärt.

⁷ P. J. Meier, Zur ältesten Geschichte der Pfarrkirchen im Bistum Halberstadt. Z. d. Harz-Ver., Jg. 31, S. 227—243.

⁸ P. J. Meier, Gbll. f. Stadt und Land Magdeburg, Jg. 55, 1920, S. 70.

⁹ Vgl. auch die Gründung des Ludgeri-Klosters in Helmstedt von Werden a. d. Ruhr und die Christianisierung durch Halberstadts ersten Bischof Hildegim aus Chalons oder Metz. — R. Drögereit, S. 25f. und 30f. — P. J. Meier, Z. d. Harz-Ver., Jg. 31, S. 239f. — Fr. Timme, Braunsch. Heimat, S. 128.

die Rheinstädte die Herkunft der siedelnden Kaufleute, deren Niederlassung in Magdeburg für die Zeit zwischen 930—968 datiert wird. Es gehört mit zum fruchtbarsten, wie Rörig die eigentliche städtische Entwicklung Magdeburgs begründet: wie sich die Basis des Wanderhandels vom Rhein zur Elbe verschiebt und sich der Wik in Magdeburg zur Kaufmannssiedlung wandelt. Von gleich tiefem Einschnitt ist für dieses junge Magdeburg freilich der Wendenaufstand von 983, unter dem die „Stadt“ zu einem „halbverwüsteten Ort“ und „ein unsicherer Aufenthalt für Schiffer“ (Adalbert von Prag) wurde. Der Generation um 950 gehört also die erste große Entwicklung von Magdeburg an, getragen von den fernhandelnden mercatores der Ottonenzeit, demgegenüber die Folgezeit eine stärkere Bindung an die lokale Gewalt zeigt; erst im 13. Jahrhundert beginnt der neue Aufstieg der Stadt in ihrer bürgerlichen Autonomie. Der Wik ist damit zunächst einmal für das 9. Jahrhundert gesichert. Sein Ende wird dort für das 10. Jahrhundert genauer bestimmbar¹⁰. Dabei treten zwei Wesenszüge hervor: die Flußnähe für die Schifffahrt, und zwar als Einstraßenanlage mit un bebauter Uferseite (Typ Dorstad¹¹), und ferner die Tatsache, daß dieser Platz noch nicht von Kaufleuten bewohnt war — was auch sonst an Pflegepersonal dort dauernd tätig sein mochte und nahebei wohnte —, sondern von ihnen aus der Fremde nur aufgesucht wurde. Die Lage des Wik hält Rörig gegenüber der Knochenhauerstraße (P. J. Meier) und dem Elbebahnhof (W. Möllenberg) am Dom mit dem Kastell für erwägenswert. Der Hauptfunktion nach ist Magdeburg ein Grenzhandelsumschlag überragender Bedeutung, ein Umschlag also von Händlern zu Händlern zwischen West und Ost. Daneben ist die örtliche Gewerbewirtschaft am Neuen Markt nur von untergeordneter Bedeutung. Der Jahrmarkt, ehemals von der Messe nur schwer zu unterscheiden¹², aber vielleicht wie der Wochenmarkt doch mehr ein Angebotsmarkt, nur aus einem größeren Umkreis wirksam, wendet sich vornehmlich an den Detailhändler und Einzelverbraucher und scheint m. E. mehr eine mit dem Internhandel Magdeburgs und seiner weiteren Umgebung verbundene, dagegen im Ursprung eine vom Umschlagshandel getrennte Bildung zu sein. Die „Durchgangswike“, wenn man so sagen darf, auf der Fahrt zur Elbe sind, sofern Rohprodukte, wie Erz, Salz, Holz, Steine u. a. nicht zur Ausfuhr lockten, Auslieferungsplätze für die Fremdgüter an anspruchsvollere Verbraucher¹³. Auch Wik und Wik sind mithin nach Bedeutung und Aufgabe oft so verschieden wie Stadt und Stadt.

Noch einige Folgerungen allgemeiner Art aus Rörigs Arbeit: Die Grenze der Wikbildungen etwa mit der Linie Schleswig, Bardowiek, Brunswiek (Braunschweig), Osterwieck, die W. Vogel nach der Namensbildung zog¹⁴, ist nach dem Wesen weiter ostwärts zu suchen, sie reicht nachweislich zumindest mit Magdeburg bis zur Elbe, wobei ihre Ausstrahlung über die Elbe hinweg noch zu prüfen ist¹⁵. Diese gewonnenen Ergebnisse bedeuten den einwandfreien Nachweis der Wikbildungen in Ostsachsen und stellen ihren nachdrücklichen Durchbruch dar. Westelbien mit Magdeburg als Zentrum und Endpunkt bekommen neben dem Rheingebiet, dem alten klassischen Arbeitsfelde der Stadthistorie, nunmehr einen Schwerpunkt ganz eigener Prägung. Dem Rechtshistoriker wird daher auffallen, daß hier weder von den Märkten die Rede ist noch von den Stadtherren und mithin nicht von den Bischofsstädten in ihrer rechtlichen Eigenständigkeit, die für beide in den

¹⁰ Für Braunschweig gilt die Zeit mit dem Beginn des 11. Jahrhunderts auch nur für einen terminus non post quem, *Fr. Timme*, Nds. Jb. 1950, S. 83. — Mit einem höheren Alter der Kohlmarktsiedlung, das wahrscheinlich ist, würden sich die Vorgänge dort jenen von Magdeburg ziemlich nähern und auch ähneln.

¹¹ Vgl. *W. Vogel*, Handelsverkehr, Städtewesen und Staatbildung in Nordeuropa im frühen Mittelalter. Z. d. Ges. f. Erdkunde zu Berlin 1931, Nr. 7/8, S. 268, der die Einstraßenanlage als jüngeren Typ dem älteren halbkreisförmigen gegenüberstellt; dazu *H. Jankuhn*, S. 18 f.

¹² Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Aufl., Bd. 5, S. 692.

¹³ *Fr. Timme*, Ostfalens früher Verkehr. Braunschw. Heimat 1950, S. 132.

¹⁴ *W. Vogel*, Wik-Orte und Wikinger. HGBll., 60. Jg. 1935 (1936), S. 5—48, besonders S. 16, 27.

¹⁵ Einen vorsichtigen Hinweis auf die Verbindung von Wike und Kietze gab schon *H. Ludat*, Die ostdeutschen Kietze, 1936, S. 215.

Auffassungen der älteren Literatur so viel bedeutet haben. Das zeigt am deutlichsten die Wendung, die die Stadtgeschichtsforschung in jüngerer Zeit genommen hat und besonders Rörigs Verdienst ist. Vorhandene Burgen scheinen zwar grundsätzlich für die Wikbildungen notwendig zu sein. Gehören die Wike aber schon der Zeit vor dem Aufkommen der karolingisch-staatlichen und christlichen Verwaltungszentralen an — und es ist kein Zweifel, daß sie älter sind —, so bedarf die These von H. Planitz, der für das 9.—11. Jahrhundert den Anfang einer Stadt nur in Burgnähe für möglich hält¹⁶, für die Zeit zuvor einer erneuten Bestätigung. Größere Herrenhöfe der Grundherrschaften könnten als ihre Vorläufer von gleichem Einfluß gewesen sein¹⁷, indes auch vielleicht nur reine Verkehrskreuzungen mit Bildungen von Warendepots, falls nicht andere Gründe erkennbar werden. Die Burgen wären dann gelegentlich an diesen Schnittpunkten als Folge eines schon vorher bestehenden Verkehrsnetzes erst zu deren Schutz und ihrem eigenen Nutzen entstanden¹⁸. Unter allen Umständen sind daher nach den örtlichen Ursachen die Kaufmannssiedlungen (ab zweite Hälfte des 10. Jahrhunderts) scharf von den vorausgehenden Wiken zu scheiden, und diese wiederum bedürfen einer Trennung nach dem Vorhandensein oder früheren Fehlen der karolingisch-christlichen Verwaltungssitze und ihrer Konsumbedürfnisse etwa nach oder vor 800.

Fritz Timme.

Franz Bastian (†): *Das Runtingerbuch 1353—1407 und verwandtes Material zum Regensburger-südostdeutschen Handel- und Münzwesen*. Bd. I. Darstellung. 1944. IX u. 835 S. Bd. II. Text des Runtingerbuches. 1935. XIX u. 471 S. Bd. III. Urkunden usw. 1943. 472 S. (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit, hrsg. durch die Hist. Kommission b. d. Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Bd. VI, VII, VIII.)

Länger noch als der unten gewürdigte Belgier de Roover hat Franz Bastian, der leider nicht mehr lebt und manches, was er wußte, nicht mehr hat bekanntmachen können, eine handelsgeschichtliche Hauptquelle studiert und sie in ihren größeren Zusammenhang einzuordnen sich bemüht. Auch diese Quelle, das umfang- und inhaltsreiche Handelsbuch der Regensburger Matthäus und Wilhelm Runtinger, berührt die Welt des hansischen Kaufmannes. Die Runtinger arbeiteten außer in Italien, Österreich und Böhmen auch in den niederen Landen, in denen Brabanter Tuch von ihnen gekauft worden ist. Und in Frankfurt am Main, von woher sie ebenfalls Tuche bezogen, verkehrten auch Lübecker und andere Hansen. Dazu setzt Bastian sich mit der hansischen Kaufmannstechnik auseinander. Gelegentlich seiner Erörterungen über die Runtingersche Buchführung untersucht er die von Mollwo, Nirrheim und Rörig herausgegebenen norddeutschen Kaufmannsbücher des 14. Jahrhunderts, leider nicht auch das von Koppmann edierte Tolnersche Handlungsbuch. — Von den drei Bänden dieses Werkes enthält der zuerst herausgebrachte zweite Band den Text des Runtingerbuches. Die sachlich zueinander gehörigen Teile sind zusammengestellt worden. Da nicht nur alle Schreiberhände festgestellt und überall kenntlich gemacht sind, sondern auch die Schreiberfedern, ist es möglich, beinahe jeden Eintrag genau festzulegen und, noch viel wesentlicher, in die Runtingersche Buchführung einzudringen. Das von Bastian auf diesem Gebiete erstmalig angewandte Verfahren mußte schon einmal durchgeführt werden, nachdem die bisherigen Editionen solcher Bücher sich als ungenügend erwiesen hatten, außer der des Warendorpbüchleins, zu der Bastian in einzelnen Punkten ebenfalls Kritisches zu bemerken hat. Im dritten Bande sind dann hierher gehörige Urkunden, Briefe und Rechnungsauszüge veröffentlicht, dazu ein sehr ausführliches Sach- und Personenregister zum Text des Handelsbuches. Viele Schlagworte sind wahre Abhandlungen. In dem kurz danach herausgekommenen ersten Band hat Bastian das vorgelegte Material ausgewertet, aber nicht nur dieses. Vom Runtingerbuch ausgehend und zu diesem immer wieder zurückkehrend, hat Bastian viel bislang kaum oder gar nicht verwertetes oberdeutsches, darunter Frankfurter, Quellenmaterial aus dem 14. Jahrhundert erörtert.

¹⁶ H. Planitz, Frühgeschichte der deutschen Stadt. Z. d. Savigny-Stiftg. 1943, Bd. 63, S. 1—91, besonders S. 18.

¹⁷ So W. Vogel, Wik-Orte, S. 19—21.

¹⁸ Fr. Timme, Ostfalens früher Verkehr. Braunsch. Heimat 1950, S. 118, 134.

Insbesondere dadurch ist die sowieso nicht leicht lesbare und ganz unzulänglich gegliederte „Darstellung“ schwerste Kost geblieben. Eine Fülle von Fragen wird aufgeworfen und unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse, Beobachtungen und Behauptungen auf den verschiedensten Feldern — Frankfurter Messeverkehr, Paßstraßen in den Alpen, Buchführungsprinzipien ober- und niederdeutscher Kaufleute, flandrische und brabantische Tuche in Oberdeutschland, Vermögensbildung in den oberdeutschen Städten, Spesen und Aufschläge im Handel auf den verschiedenen Routen, Geschichte des Regensburgischen Hellers usw. — zu würdigen, erforderte ein eigenes Büchlein. Hier sei allein hervorgehoben: Bastian weist am Rüntingerbuch nach, daß man genau zu rechnen verstanden hat, daß die Unkosten im Überlandverkehr viel geringer waren, als angenommen wird, und daß die Gewinne mäßige waren. Auch in diesen Punkten werden Sombarts Anschauungen vom mittelalterlichen Kaufmann und Verkehr widerlegt. Alles in allem ist festzustellen: Keine ordentliche deutsche und europäische Wirtschaftsgeschichte kann geschrieben werden, ohne daß ihr Verfasser sich der entsagungsvollen Mühe unterzogen hätte, Bastians Werk durcharbeiten. Eins muß aber ebenso deutlich gesagt werden. In diesem Werke finden sich zahllose Fehlteile, vor allem bei der Einschätzung einzelner und auch ganzer Gruppen von Kaufleuten. Dem so wichtigen Frankfurter Quellenkomplex, aus dem er aufschlußreichste, jetzt mitverbrannte Teile benutzt hat, ist Bastian im wesentlichen nicht gerecht geworden. Bastians diesbezügliche Ansichten sollten nicht ebenso vorbehaltlos übernommen werden wie seinerzeit Karl Büchers ausgerechnet am Frankfurter Material entwickelte Ansichten von Wirtschaft und Gesellschaft im Mittelalter. Auf seiner Suche nach dem Typus des deutschen Kaufmannes im Mittelalter, in seinem Bemühen um die rechte Erfassung des großen Handels hat Bastian sich hinsichtlich der Frankfurter Quellen verleiten lassen, mehr oder weniger zufällige Nachrichten am Ende doch als kennzeichnend für die volle Handels- und Verkehrswirklichkeit zu nehmen. Er fand viele Oberdeutsche als Frankfurter Messebesucher, die er, übrigens oft gar nicht überzeugend, als „kleine Existenzen“ und vielfach noch selbst gewerblich tätig anspricht. Er überschätzt die Rolle, welche diese ihrer Zahl nach selbstverständlich sehr starken Messebesucher im Frankfurter Verkehr gespielt haben, obwohl er genau weiß und in den Rüntingern ein Beispiel bietet, daß ein großer Kaufmann auch damals dasselbe leistete wie Dutzende, gegebenenfalls Hunderte von „kleinen Existenzen“. Der kleine Rest des Frankfurter, bis zu seiner Vernichtung im Jahre 1944 wohl reichhaltigsten mittelalterlichen Archivbestandes einer deutschen Stadt, gestattet den Nachweis, daß es im 14. Jahrhundert einen bedeutenden wirklich großen Handel in und mit Frankfurt gegeben hat. Wie Bastian solche Nachrichten fast unbeachtet lassen konnte (die, die er mitteilt, wertet er nach Möglichkeit ab), ist unerfindlich. Wir müssen Bastians Urteil über den Lübecker Verkehr mit Frankfurt im 14. Jahrhundert ganz entschieden widersprechen, erst recht der Art, wie Bastian richtige Hinweise Rörigs (Hansische Beiträge, S. 230f.) zu entkräften sucht. Aus der (wie Bastian sie zeichnet, auch korrekturbedürftigen) Perspektive der donau-deutschen Kaufmannschaft in Frankfurt urteilt Bastian (S. 164) über den Verkehr zwischen Frankfurt und Lübeck: „Man kann sich des Eindruckes eines überwiegenden Kleinhandels auf dieser Route bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts nicht erwehren, indem fast nur Fische, Wein und Pelzwerk als Waren sowie Weinschankbeflissene, Heringsmenger, Kürschner und Krämer als Ex- und Importeure zutage treten.“ Damit werden die wahren Verhältnisse stärkstens verzerrt. Der Besprecher wird demnächst vorzüglich auf Grund der Lübecker Archivalien, ergänzt durch die noch vorhandenen Frankfurter und andere norddeutsche Materialien, zeigen, daß für die Lübecker der Verkehr mit Frankfurt im 14. Jahrhundert bis zum Städtekrieg zeitweise wichtiger gewesen ist als ihr Verkehr mit Brügge, und daß sich in diesem Verkehr stärkste Lübecker Kaufmannspersönlichkeiten betätigt haben. Hätte Bastian unbefangener und weniger cursorisch die Frankfurter Stadtbücher durchgearbeitet, hätte er nicht nur einen wertvollen Beitrag auch in dieser Richtung liefern können, wäre er aber auch vor halbrichtiger und damit in entscheidenden Hinsichten unrichtiger Einschätzung des deutschen Verkehrs mit Frankfurt als dem damals eben hochgekommenen ersten altdutschen Platz neben Köln und Lübeck bewahrt geblieben. So danken wir ihm nicht viel mehr als die Rettung zahlreicher, oft leider unvoll-

ständig mitgeteilter, hauptsächlich Oberdeutsche betreffender Nachrichten aus dem Frankfurter Archiv und einige schöne Bemerkungen dazu, wie etwa über die Bedeutung des Handels mit Pferden und Vieh aus dem Osten. Ohne diese Frankfurter Nachrichten wäre das Bild, das Bastian vom oberdeutschen Kaufmann zu zeichnen suchte, runder und treffender geraten. Grundsätzlich befindet sich Bastian auf dem rechten, wenn auch schwierigen Wege, indem er Handel und Verkehr von den einzelnen Kaufleuten her zu erfassen sucht. Der aufmerksame Leser erkennt dabei durchweg leicht, wo Bastian subjektiv ist. Daß er den Frankfurter Johannes Lämmchen, nach Dietz einen Gadenmann, also auch am Tuchhandel interessierten Kaufmann, den langjährigen Gesellschafter eines von Rörig beispielhaft genannten Lübeckers, ihn, den Namensgeber des berühmten, nunmehr auch gewordenen Hauses „Zum Lämmchen“ in Frankfurt als „Kramer“ titulierte und ihn damit in die gewünschte Vorstellungsebene stellt, gehört zu den Seltenheiten. Wieviel ergiebiger wären auch Bastians Bemühungen um eine genauere Auslegung der Handlungsbücher niederdeutscher Kaufleute des 14. Jahrhunderts und um deren Einordnung in die Geschichte der deutschen Buchführung gewesen, wenn er die eigenartigen Verhältnisse der führenden Hansestädte, zumal Lübecks, gewissenhaft studiert hätte und innerhalb dieser Verhältnisse den Ort des jeweiligen Handlungsbuches zu bestimmen versucht hätte. Stattdessen werden Rörigs grundsätzliche und wohl fundierte Feststellungen und Hinweise aus den 20er Jahren kurzerhand als Behauptungen bezeichnet (S. 201). Bemerkenswert, was Bastian mit seinem ihn kennzeichnenden Schlußsatz (S. 202), „fügt man dem noch die Behauptung Rörigs von dem Bestehen förmlicher kaufmännischer Fortbildungsschulen im Lübeck des XIV. Jahrhunderts bei“ (so verzerrt er seine Vorlage, „daß wir hier sogar bereits im 14. Jahrhundert die Anfänge einer kaufmännischen Fortbildungsschule haben“) im Auge hat. Er bekennt: dann verschwände die als gesichert geltende Vorstellung von der kulturellen Abstufung des Nordens gegen den Süden. Das konkretere Bild ist in seinen großen Zügen schon längst entworfen, von Rörig in „Die europäische Stadt“ in der Propyläen-Weltgeschichte. Daß Bastian es nicht kennt, hat zu bedenken, wer diese Partien des mächtigen Werkes liest. Es kann offenbar nicht nachdrücklich genug betont werden: Die niederdeutsche Kaufmannswelt, die im 13. Jahrhundert den Ostseeraum als seitdem integrierenden Teil des Abendlandes verkehrswirtschaftlich durchorganisierte und in Flandern in unmittelbarem Kontakt mit den wirtschaftlich fortschrittlichsten Kräften Europas trat, will unvoreingenommen gewürdigt sein, wenn man sie, die oberdeutsche und die italienische Kaufmannschaft des 14. Jahrhunderts in ihrem Wesen aufeinander abstimmen will. — Unsere Einsprüche und Vorbehalte bezwecken keine Entwertung des Bastianschen Werkes als Ganzes. Dieses in seinem Werden dankenswerterweise von verschiedenen Wissenschaftlern und wissenschaftlichen Institutionen geförderte Werk ist vielmehr unzweifelhaft eine der sachlich bedeutendsten Untersuchungen über den deutschen Handel, die in den letzten Jahrzehnten erschienen sind. Mögen aus seinem gewaltigen Inhalt die zahlreichen einwandfreien und grundlegenden Ergebnisse Allgemeingut werden, die fragwürdigen Ansichten weiter untersucht und die vielen fruchtbaren Anregungen aufgenommen werden.

Wilhelm Koppe.

Raymond de Roover: *Money, banking and credit in mediaeval Bruges. Italian merchant-bankers, lombards and money-changers. A study in the origins of banking. (The mediaeval academy of America. Publication Nr. 51.)* XVII und 420 S. Cambridge, Massachusetts, 1948.

Der Verfasser, manchem von uns durch seine Ausführungen über die rechtliche und wirtschaftliche Organisation des Münzhandels und Kreditgeschäftes in Brügge auf der Aachener Arbeitstagung des Vereins im September 1935 (vgl. HGbil. Jg. 1935, S. 369/70) bekannt, hat nunmehr die Ergebnisse zwanzigjähriger Studien über das Bank- und Wechselwesen in Brügge vorgelegt. Das Werk ist dem Konservator der städtischen Archive von Brügge, Herrn Remi A. Parmentier, gewidmet, der dem Verfasser bei der Erschließung vor allem der abschreckend großen Rechnungsbücher zweier Brügger Wechsler des 14. Jahrhunderts treulich beigestanden hat. De Roover, der selbst Bankerfahrung besitzt und sich ein gediegenes, von amerikanischen Nationalökonomern und Wirtschaftshistorikern vermitteltes systematisches Wissen um das Geldwesen erworben hat, entwickelt ein kristallklares Bild

von dem so wichtigen Zahlungsverkehr im mittelalterlichen Brügge, welcher trotz aller bisherigen Bemühungen um seine Grundzüge nur unbefriedigend geklärt war. Eindringliche Studien in der reichen italienischen Überlieferung und in der — das Literaturverzeichnis zeigt dies — nachgerade überwältigenden Literatur zu diesen Fragen haben sein Urteil vertieft und geschärft. In den entscheidenden Punkten überzeugen de Roovers Darlegungen restlos, zumal gelegentliche Abweichungen von der Regel, Übertritte von der einen in die andere der scharf von einander geschiedenen Klassen, eingeräumt werden und (eine, wenn auch nur zu leicht außer Acht gelassene Selbstverständlichkeit für den Historiker) die die Entwicklung zeitlich wie örtlich unterschiedlich bestimmenden, besonderen Gegebenheiten beachtet werden. Ob de Roover gerade deswegen gut daran getan hat, die landläufige wissenschaftliche Auffassung sich zu eigen zu machen und Deutschland als damals rückständiges Land aus dem Umkreis seiner Untersuchungen auszuscheiden, hält Besprecher für fraglich. Die von Werner Sombart unabhängige deutsche Literatur des letzten Menschenalters, die de Roover ebensowenig zu kennen scheint wie etwa den durch Urkunden stark unterbauten Aufsatz des alten C. W. Pauli, Über die frühere Bedeutung Lübecks als Wechselplatz des Nordens in dessen „Lübeckische Zustände des Mittelalters“ II (1878), enthält doch schon manche konkrete Feststellung, die zu kritischer Prüfung nötigt. Eine gründliche zusammenfassende Untersuchung fehlt allerdings immer noch, erfordert auch noch weitere Sonderuntersuchungen. Die Tatsache aber, daß Deutschland im 13. und 14. Jahrhundert als Absatzmarkt für italienische und durch die Italiener vermittelte orientalische Güter von größter Bedeutung und zugleich Produzent von Gütern, welche wie Silber und Kupfer die Italiener stärkstens interessierten, nicht in annähernd gleicher Weise wie die westeuropäischen Länder in den italienischen Aktivhandel einbezogen worden ist, während der deutsche Aktivhandel sich nach allen Seiten, gerade auch nach Flandern und nach Italien hinein hat durchsetzen können, zeigt allein, daß der deutsche Kaufmann jener Jahrhunderte eine geschäftliche Technik beherrscht hat, die, von der Technik der Italiener (im hansischen Raum deutlich via Flandern) befruchtet, aber eigenständig entwickelt, effektiv gewesen ist. Die Technik dieser deutschen Kaufleute war gewiß vielfach primitiv, in den Zentren des damaligen deutschen Handels aber keineswegs. In Lübeck war im 14. Jahrhundert Kredit geben und nehmen unter den Kaufleuten an der Tagesordnung und der Wechsel als Zahlungsmittel im Verkehr mit anderen Plätzen nicht nur bekannt, sondern auch in wachsendem Ausmaß verwendet. Sind die gelegentlichen grundsätzlichen Wertungen de Roovers über den deutschen Raum darum mit einigen Vorbehalten¹ hinzunehmen, so leiden dadurch seine, Abbot Payson Ushers Studien über die italienischen Geschäftsleute im Mittelmeergebiet ergänzenden Darlegungen über die italienischen merchant-bankers, die ja unbestritten fortschrittlichsten Geschäftsleute des Abendlandes, überhaupt nicht und seine Darlegungen über die Brügger Wechsler nur wenig.

De Roover unterscheidet, in diesem Punkte im Einklang mit G. Bigwood (der sich jedoch in seinen Ausführungen selbst widersprochen hat), 1. die italienischen merchant-bankers, 2. die Lombarden (Cahorsinen) und 3. die Wechsler. Jeder dieser drei Kategorien sind mehrere, durch angehängte Notenapparate mit genauen Quellenangaben und knappen Auseinandersetzungen mit anderen Auffassungen unterbaute Abschnitte gewidmet, die sich durch klare Gedankenführung und lebensnahe Ausdrucksweise rühmlichst auszeichnen. Der springende Punkt ist, daß die Lombarden nichts, wie es u. a. Kulischer behauptet hat, mit den in den Quellen oft auch so angesprochenen italienischen Handelsbankherren, großen und berühmten wie den Bardi, Peruzzi, Medici und den viel zahlreicheren geringeren, gemein hatten. Die Lombarden sind gegen hohe Abgaben lizenzierte Pfandleiher, die bis zu 2 de. pro Pfund in der Woche = 43% im Jahr Zins für die von ihnen gegen Pfänder aller Art — vom Bett und Krug bis zum pelzgefütterten Amtskleid und Juwel — gewährten Darlehen nehmen durften und nahmen, gelegentlich auch mehr, demzufolge den

¹ Vgl. vor allem Fr. Rörigs sehr wichtige Anzeige des Buches von H. Laurent, *Un grand commerce d'exportation au moyen age* (1935) ind der ZSRG. GA. Bd. 59, 496—498, welche vor Unterschätzung des deutschen Verkehrsraums für Flandern warnen müßte.

ganzen Unwillen ihrer durchweg zum gemeinen Volk gehörenden Klienten und der Mönche auf sich gezogen haben. De Roover begründet seine Auffassung, daß in Anbetracht der hohen Lasten, Unkosten und Risiken dieser Lombarden die Klagen der Zeitgenossen über sie nicht gerechtfertigt waren. Die Darlehen der Lombarden waren so gut wie ausschließlich Verbraucherkredite, und als solche unentbehrbar.

Ganz andere Funktionen erfüllten die italienischen „merchant-bankers“. Sie waren keine Wucherer, sondern ehrbare Kaufleute, die wie mit Ware so auch mit Geld zwischen verschiedenen Plätzen handelten, was das kanonische Recht erlaubte. Sie, die im ersten Hauptteil der Untersuchung abgehandelt werden, waren in Brügge durch Faktoren oder Teilhaber ständig vertreten, seitdem im endenden 13. Jahrhundert der flandrische Aktivhandel erlahmte und die Champagner Messen verödeten, beides Erscheinungen, die nicht eigentlich auf die bekannten politischen Spannungen im französisch-flandrischen Raum zurückgeführt werden, sondern in erster Linie auf die mittlerweile in Italien entwickelte Tendenz unter den Kaufleuten „to do business by correspondence“. Dies wird auseinandergesetzt an der damals einsetzenden Entwicklung vom Cambium-Geschäft in seiner ursprünglichen, notariell beglaubigten Form (Eigenwechsel) zum echten Wechsel, der sich vom neuzeitlichen Wechsel dadurch unterscheidet, daß er nicht diskontierbar und kein Handelspapier war. Der echte Wechsel wurde von den Italienern im ausgehenden 13. und beginnenden 14. Jahrhundert, einer Zeit der bedeutsamsten Wandlungen im Zahlungsverkehr und in der Entwicklung der Buchführung (zunächst Trennung der Einzelkonten in Debet- und Creditspalten; später, um 1400, doppelte Buchführung) geschaffen, als sie dazu übergegangen waren, statt zu reisen, ihre Geschäfte von ihrem festen Sitz aus brieflich zu steuern. De Roovers Erklärungen besagen für diejenigen nichts Neues, die Rörigs wiederholte Feststellungen kennen, daß der Durchbruch der Schriftlichkeit revolutionierende Wirkungen auf das europäische Leben, gerade auch auf das wirtschaftliche Leben, ausgeübt hat. Die Wechsel, die stets der Umsetzung einer Summe in der Währung eines Platzes in eine Summe in der Währung eines anderen Platzes dienten, wobei der Gewinn (oder auch Verlust) in dem geltenden, das Interesse mitenthaltenden sehr sensiblen Wechselkurs lag, erleichterten, was auf der Hand liegt, den internationalen Zahlungsverkehr außerordentlich, bedeuteten aber zugleich, und darauf legt de Roover mit Recht besonderen Wert, Gewährung bzw. Inanspruchnahme von Kredit. In diesem Zusammenhang ist auf die von de Roover (S. 354) mehr oder weniger zustimmend vermerkte, auf Grund der bisher erforschten Unterlagen aber noch nicht für bewiesen erachtete Auffassung J. A. Schumpeters aufmerksam zu machen, daß Kapitalismus so alt wie Kreditschöpfung ist, was uns bis etwa 1200 zurückführen würde, daß auch konjunkturelle Zyklen älter sind, als gemeinhin angenommen wird. Die Wechsel der italienischen „merchant-bankers“ dienten der Finanzierung ihres Warenhandels, in noch größerer Zahl aber reinen Finanzoperationen, sei es um am Wechselkurs zu verdienen, sei es um internationale Balancen zu adjustieren. Daß diese Italiener sehr genaue Beobachter des Marktes und seiner Tendenzen gewesen sind und daß ihrer Tätigkeit der Aufbau organisierter Geldplätze, die außerhalb Italiens alle in Westeuropa lagen, zu Grunde lag, wird stark herausgearbeitet.

Waren die italienischen „merchant-bankers“ in Brügge in Nationen zusammengeschlossene Gäste in vertraglich gesicherter Rechtsstellung, die Lombarden gesellschaftlich absichtsstehende lizenzierte Fremdlinge, so gehörten die Wechsler zu den angesehensten Bürgern der Stadt. Sie waren durchweg flämischer oder wallonischer Abkunft, in einem und dem anderen Falle auch naturalisierte Italiener oder Deutsche, wie der uns wohl bekannte Thidemann Blomenrode, ein aus Soest (nicht Köln) gebürtiger Lübecker (sein Bruder Hermann saß im Lübecker Rat), der wegen Verstoßes gegen das Recht des deutschen Kaufmanns in Flandern 1350 verbannt war und danach Wechsler in Brügge geworden ist. Die Brügger Wechsler, vier gefreite (les quatre francs fieffés changeurs; de vier vrije wisselen), davon drei stationär an der St. Peters-Brücke neben der Neuen Tuchhalle, und zwischen 20 und 14 „unfreie“, die in städtischen „cameren“ unter den Arkaden der Neuen Tuchhalle saßen, alle gesichert vor fremder Konkurrenz (den Hansen war wie allen Fremden das Wechseln, bei Strafe untersagt), hatten das gängige Geld nach dem offiziellen Kurs zu wechseln nicht gängiges Geld nach seinem Metallwert zu kaufen und an die gräfliche Münze zu liefern. So einleuchtend es ist, daß die Wechsler in Brügge wie in den anderen

Städten Flanderns und Deutschlands quasiöffentliche Aufgaben erfüllten, so schwer war zu verstehen, wie sie auf diese Weise zu großen Vermögen kommen konnten. Unehrllicher Gewinn durch Kippen und Wippen kam für sie nicht in Frage. De Roover gibt auf diese offene Frage klare Auskunft an Hand der Bücher der Brügger Wechsler Collard de Marke (1366—69) und Guillaume Ruyelle (1369/70), die Tausende von Konten und aber Tausende von Einträgen enthalten. Diese französisch geschriebenen Bücher, 5 Hauptbücher (*grant papier*), davon zwei mit Index (*le tavle dou grant papier*), und 2 Journale (*petit papier*) von Collard de Marke und 1 Hauptbuch von Guillaume Ruyelle, sind S. 210 genau beschrieben. Nicht bewahrt sind die vorhanden gewesen Kassabücher und das für den Verkehr mit dem Münzmeister bestimmte *papier de la monnoie*, dazu ein in seinem Zweck unbekanntes *petit papier quaret*. Weitere, ebenfalls nicht erhaltene Bücher dienten der Verbuchung der neben den Wechselgeschäften betriebenen Handelsgeschäfte. Sie werden unseres Erachtens so ausgesehen haben wie verschiedene ein in Revaler Stadtarchiv liegende Handlungsbücher deutscher Kaufleute des ausgehenden 15. Jahrhunderts, in denen jeder Kontrahent ein besonderes Konto mit Debet- und Creditpalte besitzt, oder, naheliegender, wie die Bücher Hildebrand Veckinghusens von 1399ff. De Roover spricht den vorliegenden Brügger Wechselbüchern eine Tradition von wenigstens einem Menschenalter zu. Es scheint uns nun unzweifelhaft zu sein, daß, was in Brügge üblich war, von den in Brügge residierenden deutschen Kaufleuten nicht unbeachtet gelassen worden ist. In der Tat gibt es genug Hinweise für eine stärker durchgebildete Buchführung der führenden Lübecker Kaufleute seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, wenn auch die bewahrten und edierten Handlungsbücher hansischer Kaufleute nichts davon verraten, Handlungsbücher sämtlich von Kaufleuten, deren Buchführung auf in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts gewonnenen und offenbar auch von einzelnen (wiewohl den Lübeckern Abraham Bere und Johann van Alen, die 1350 bei der Feststellung eines gesellschaftlich betriebenen Unternehmens in derzeitigem Wert von 3200 Mark lübischer Pfennige hinsichtlich der Einzelheiten verwiesen: *hoc in suis papiris esse signatum*) schon überholten Stufen steht. De Roovers ausgezeichnete Darlegungen über die Brügger Wechslerbücher sollten die Forscher anregen, sich ernstlichst mit denselben Fragen in den größeren deutschen Handelszentren zu befassen, völlig losgelöst von Werner Sombarts eben auch für Deutschland nicht zutreffenden, von hansischer Seite von Anfang an abgelehnten und ja auch kaum noch vertretenen Anschauungen von Handel und Verkehr im Mittelalter. Was Sombarts Behauptung betrifft, daß die mittelalterlichen Kaufleute nicht genau rechnen konnten, wird dies nun auch von de Roover wiederlegt, der feststellt, daß die genannten beiden Brügger Wechsler trotz der römischen Zahlenzeichen fehlerfrei gerechnet haben und überhaupt in ihren Buchungen äußerst korrekt sind. Sie waren natürlich keine Ausnahmen. Man vergleiche, was Kl. Nordmann 1941 in diesen Blättern (S. 93) über Hildebrand Veckinghusens Rechenkunst geäußert hat.

Zum Verständnis der Tätigkeit der Brügger Wechsler zeichnet de Roover vorweg ein bestens fundiertes Bild des flandrischen Währungssystems, des Handels mit Edelmetall und des Geldmarktes in Brügge. Dabei werden die wiederholten Abwertungen des flämischen Pfundes als das gegebene Mittel, die gefährdete oder verlorene Prosperität wiederherzustellen und die Zahlungsbilanz auszugleichen, herausgestellt — durchaus im Gegensatz zu der allgemeinen wissenschaftlichen Meinung, daß die Landesherrn Münzgewinne zu erzielen suchten. De R. führt dann seine Feststellung weiter aus, daß es seit dem zweiten Viertel des 14. Jahrhunderts in Flandern wie früher schon in Italien üblich war, nicht unverzüglich benötigtes Geld Wechsler als Depositum anzuvertrauen, zinslos, und daß die Wechsler dadurch in die Lage kamen, einen Teil der ihnen anvertrauten Gelder ohne großes Risiko arbeiten zu lassen. Für die Kaufleute waren die eingezahlten Summen transferierbare Guthaben und sie konnten, wenn der Wechsler sie für sicher hielt, ihre Konten überziehen. Die genannten Wechselbücher erweisen dies. Die Brügger Wechsler waren also zugleich Depositenbankiers. De Roover zeigt, daß im dritten Viertel des 14. Jahrhunderts die Brügger Wechsler als Bankiers von sehr viel mehr Leuten und auch in sehr viel stärkerem Grade, wenn auch vielfach mit nicht sonderlich hohen Summen, in Anspruch genommen worden sind, als man für möglich halten möchte. Das vierte Hauptbuch Collards de Marke (welcher allerdings einer der bedeutendsten

von den 15 damals in Brügge arbeitenden Wechslern war) enthält so für die fünf Monate Dezember 1368 bis Mai 1369 beinahe 1100 Kundenkonten, von denen am 20. Mai 1369, als 5575.6.1. fläm. Pfunde im Credit gegen 2553.11.9. fläm. Pfund im Debet standen, 305 noch nicht geschlossen waren und in das neue Hauptbuch übertragen werden mußten.

Unter den Konteninhabern befinden sich alle anderen Brügger Wechsler, sowie viele „hosteliers“ als Vertrauensleute der fremden Kaufleute; und diese Konten werden immer wieder von einheimischen und fremden Kaufleuten zu deren oder ihren Gunsten belastet. Die allermeisten Klienten waren Flandrer. Unter den Ausländern interessieren uns natürlich vorzüglich die Hansen. Gar nicht so wenige (sie sind zum großen Teil nicht leicht erkennbar, da ihre Namen meistens stark verbogen sind: Jehan Alf Windre ist der im Stockholmer Geschäft tätige Johann Halfwinger; Jehan Scovedre wird Johann Schoneweder, Jehan Ninescat der zeitweilige Ältermann des lübischen Drittels Johann Nyestad sein usw.) bedienten sich bei ihren Zahlungen des Wechslers Collard de Marke. De Roover hat einige eindeutige Fälle im Text gewürdigt und unter die Musterbeispiele, die er im Anhang bringt, aufgenommen. Es handelt sich dabei um stets bald wieder geschlossene Konten, weil — wie de Roover erklärt — diese Kaufleute nicht lange in Brügge blieben, sie noch den reisenden Kaufmannstyp repräsentieren und sich dadurch von den Italienern in Brügge unterscheiden. Dies ist so nicht ganz zutreffend. Es stimmt zwar, daß jedenfalls die meisten (zu dieser Zeit schon nicht mehr alle) in Brügge arbeitenden deutschen Kaufleute hin und wieder Brügge verließen, um ihre Freunde in Lübeck, Livland und Preußen zu besuchen, und mancher Hanse hat sich nur vorübergehend in Brügge aufgehalten. Aber für die meisten war Brügge ihr eigentlicher Sitz. Nicht grundlos nannten sie sich schon bald regelmäßig „kopman van der dudeschen Hanse, to Brugge residerende“. Hat es da nicht doch weniger an ihnen im Vergleich zu den Italienern und anderen Westeuropäern „rückständigen kommerziellen Methoden“ gelegen, daß sie in den Büchern der beiden Brügger Wechsler schwächer auftreten als verschiedene Italiener, als einfach an dem Umstand, daß die hansischen Kaufleute, die ja feste, seit 1356 von den Räten der Hansestädte überwachte Ordnungen hatten, darauf achteten, sich nicht zu tief in die für sie nur allzu leicht gefährdete flandrische Wirtschaft einzuflechten? Die Vorteile des Transfers von Forderungen untereinander und gegen andere, die die Brügger Wechsler boten, haben sie wahrgenommen, über ein zu solchem Zweck eingerichtetes eigenes Konto oder über die Konten ihrer bevorzugten hosteliers, wie die edle Frau van Rudevorde eine war. Es fragt sich auch, ob sich die Hansen in den sechziger Jahren nicht anderer Brügger Wechsler stärker bedient haben. Daß es indessen noch andere Wege gab, über Gelder in Brügge zu verfügen, geht aus den von de Roover behandelten Beziehungen zwischen dem Hamburger Vicko van Geldersen und dem Brügger her Evrard Goederik hervor. Der Hamburger hatte 1375 Guthaben bei diesem Brügger Aldermann, der seit 14/15 Jahren kein Wechsler mehr war und auch kein Clearingskonto bei Collard de Marke besaß. De Roover hat sicher recht bei seiner Vermutung, daß her Evrard als Makler und Kaufmann weiter tätig gewesen ist und als solcher Depositen hansischer Kaufleute in Händen hatte. Auf eben diese Weise arbeiteten in den führenden Hansestädten damals und auch schon lange vorher zahlreiche große Kaufleute und machten damit bankähnliche Institute weitgehend entbehrlich. In Lübeck, dem unbestreitbar bedeutendsten Handelsplatz Nordeuropas nach Brügge, gab es 1346 bereits nur noch zwei Wechsler — nachdem nur ein halbes Menschenalter zuvor noch ein Lübecker auf Bitten des Frankfurter Rates die Wechslerordnung Frankfurts am Main und dann auch Straßburgs reformiert hatte (hoffentlich werden diese Nachrichten aus den 1944 verbrannten Frankfurter Rechenmeisterbüchern bald einmal veröffentlicht). In den zwanziger und dreißiger Jahren werden sich die damals zahlreicheren Lübecker Wechsler, die wie die Lübecker Kaufleute mit Flandern in engstem Kontakte standen und sich Einflüssen von dort her gar nicht verschließen konnten, noch kaum wesentlich von den Brügger Wechslern unterschieden haben. Als aber, in den fünfziger und sechziger Jahren, die Brügger Wechsler, vermutlich mit verbesserten Buchführungsmethoden arbeitend, noch florierten, ja nun wohl erst ihre stärkste Kraft entfalteten, war in Lübeck und offenbar auch in den anderen hansischen Städten der Wechsler schon entthront, waren hier Methoden in dem stark wachsenden, auf Kredit gegründeten Zahlungsverkehr

entwickelt, die jedenfalls nicht weniger effektiv waren als die Brügger. Vielleicht war es ein Rückschritt, in Brügge ein Abbruch einer Entwicklung, an deren Ende nach de Roovers Ausführungen das neuzeitliche Depositenbankwesen steht. Die Brügger Wechsler (Bankiere, wie man sie bezeichnen könnte) sind nämlich auch schon bald verschwunden. Sie haben noch vor 1400 jede nennenswerte Bedeutung über das von einigen Wenigen leicht zu bewerkstelligende Geldwecheln hinaus eingebüßt. De Roover lehnt es ab, daß ihr Niedergang etwas mit dem Niedergang Brügges zu tun hätte, und entwickelt mehrere Möglichkeiten der Erklärung für ihr Abtreten. Dem Besprecher erscheint am plausibelsten, daß die häufigen Zusammenbrüche der Wechslerbanken die Ursache waren. Guillaume Ruyelles Hauptbuch ist uns erhalten geblieben, weil Ruyelle zahlungsunfähig geworden ist, Collard de Markes Nachlaß offenbar aus dem selben Grunde. De Roover meint, daß die kleineren Wechslerbanken am ehesten in Schwierigkeiten gerieten und fallierten. Aber auch kapitalstärkste Unternehmungen sind illiquide geworden und ihr Fall zog um so weitere Kreise. Das Vertrauen in diese jeder Einsicht entzogenen Unternehmungen schwand und wandte sich, weil nicht so stark nach allen Seiten hin engagierten, eher auf ihre Würdigkeit hin abschätzbaren Handelsunternehmungen mit Verbindungen an polar gelegenen Ursache zu. Diese Bemerkungen wollen die Forschung auf die vielen ihrer Lösung harrenden Fragen auf deutschem Feld hinweisen. De Roovers weitgespannte und tiefgründige Darlegungen, deren Schwergewicht im 14. Jahrhundert liegen, die aber auch das 15. und 16. Jahrhundert einbeziehen und den Zusammenhang mit der neueren Entwicklung herstellen, sind hiermit nur in einigen Punkten gewürdigt. Sein Werk darf als ein Standardwerk bezeichnet werden und findet hoffentlich die verdiente Beachtung bei allen denen, die sich um wirkliches Verständnis der für die moderne Welt nun einmal grundlegenden mittelalterlichen Jahrhunderte bemühen.

Wilhelm Koppe.

Eli F. Heckscher: *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*. Teil I (in zwei Halbbänden): Före frihetstiden. 707 u. XLIII u. 33 u. 44 S., m. zahlr. Karten, Diagrammen usw. Stockholm 1935/36, Bonniers. — Teil II (in zwei Halbbänden): Det moderna Sveriges grundläggning. 894 u. LXII u. 58 u. 46 S., zahlr. Karten, Diagramme usw. in besond. Schubert. Stockholm 1949, Bonniers.

Das monumentale Werk, über dessen Anfänge bereits in HGBll 61, S. 291, kurz berichtet wurde, liegt nunmehr vorläufig abgeschlossen vor. Der greise Verfasser beabsichtigt zwar, noch in einem weiteren Band auch die Entwicklung der schwedischen Wirtschaft im 19. Jahrhundert zu schildern, doch wird diese Darstellung angesichts der bereits vorhandenen reichen Literatur sich auf einen Überblick beschränken und in diesem Sinne jedenfalls einen anderen Charakter tragen als die vorliegenden vier gewaltigen Bände, die ja — so unwahrscheinlich esklingt — größtenteils unmittelbar aus den Quellen erarbeitet sind.

Es ist die Summe eines einzigartigen Lebenswerkes¹, die hier auf fast 2000 Seiten vor uns ausgebreitet wird; man wird ohne Übertreibung sagen dürfen, daß kein anderes Land der Welt jetzt eine nach Qualität und Quantität gleich gewichtige — und lesbare! — Darstellung seiner neueren Wirtschaftsgeschichte besitzt. Dabei ist der Begriff „Wirtschaftsgeschichte“ hier in weitem Sinne gefaßt; insbesondere sind auch die technischen Seiten der Produktion (Bergbau, Hüttenwesen, landwirtschaftliche Methoden, Bodenverteilung usw.) und die Bevölkerungsgeschichte als unentbehrliche Grundlage der ganzen ökonomischen Entwicklung eingehend dargelegt. Der besonderen Neigung des Verfassers wie der ungewöhnlich glücklichen Quellennlage entsprechend ist dabei besonderer Wert auf die Ausbreitung und Verarbeitung statistischen Materials gelegt; davon zeugen die hunderte von Karten, Plänen, Schaubildern und Diagrammen, teils im Text, teils als Bei- und Anlagen.

Völlig unmöglich wäre es, und entspräche zudem nicht den Aufgaben der HGBll, einen Begriff von dem ganzen Reichtum des Inhaltes zu geben. Es sei zunächst nur kurz über die Gliederung des Werkes berichtet. Der I. Teil gliedert

¹ Über dieses selbst unterrichtet neuerdings: Eli F. Heckschers bibliografi 1897 bis 1949, utg. Ekonomisk-historiska Institutet, Stockholm (Bonniers) 1950, 123 S.; die Bibliographie umfaßt (einschl. Zeitungsartikel u. Rezensionen) 1148 Nummern, ist jahrgangswise geordnet, aber durch systematisches Register erschlossen.

sich in zwei Bücher (= je ein Halbband): „Organisation der mittelalterlichen Wirtschaft“ (1520—1600; zu beachten die zeitliche Verschiebung gegenüber der üblichen kontinentalen Grenzziehung), und „Die Volkswirtschaft unter internationalem Einfluß“ (1600—1720). Innerhalb dieser Bücher wird jeweils in drei Hauptabschnitten über die charakteristischen Grundzüge der Epoche, über die einzelnen Seiten des ökonomischen Lebens (Bevölkerung; Landwirtschaft; Bergbau und Industrie; Handel und Städtewesen; Geld- und Preiswesen, usw.) und schließlich über die Wirtschaftspolitik und -theorie berichtet. — Die zwei Halbbände des II. Teiles machen nur ein „Buch“ aus: „Die Grundlegung des modernen Schweden“ (1720 bis 1815). Auch dieses zerfällt wieder in drei Hauptabschnitte, von denen der erste ausschließlich der soziologischen und statistischen Entwicklung der Bevölkerung gewidmet ist, der zweite wiederum die einzelnen Wirtschaftszweige und der dritte die Wirtschaftsgesinnung behandelt.

Was man von jeder großen und souveränen Darstellung sagen möchte, das gilt, wie schon die Gliederung zeigt, auch von dieser: das Verwickelte und Komplizierte erscheint hier in durchsichtiger Klarheit geordnet, die bei so schwierigem wirtschaftsgeschichtlichem Stoff geradezu verblüffend wirkt. Auf die Gefahr hin, mißverstanden zu werden, muß es ausgesprochen werden: diese Entwicklungsgeschichte Schwedens von dem naturalwirtschaftlich organisierten, fast autarken Bauernstaat des Spätmittelalters, in dem die wenigen, hansisch beherrschten Handelsstädte wie Fremdkörper zu stehen scheinen, bis an die Schwelle des Industriezeitalters kann man nahezu wie einen Roman lesen.

Was in allen Bänden immer wieder von Heckscher betont wird, was auch von dem Hansehistoriker nützlich zu beherzigen ist, ist übrigens das unbedingte Vorwiegen der agrarischen Struktur bis an das Ende der Epoche. Neben der Landwirtschaft sind es eigentlich nur die beiden Metalle Eisen und Kupfer, die einen überhaupt erkennbaren Einfluß auf die volkswirtschaftliche Entwicklung ausüben; und nur diese sind es auch, die Stadtwirtschaft und Außenhandel sehr allmählich aus ihrer relativen Bedeutungslosigkeit herauszuheben beginnen. Gerade für die hansische Forschung ist es recht lehrreich, diese Probleme einmal gewissermaßen von der anderen Seite zu sehen: die so wichtigen und dichten hansisch-schwedischen Handelsbeziehungen dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß Schweden vom überseeischen Warenaustausch nicht entfernt so abhängig war, wie etwa Norwegen, England, die Niederlande usw.² Nur so ist es ja erklärlich, daß die Naturalwirtschaft in diesem Lande in Restbeständen sogar im Staatshaushalt bis in das 19. Jahrhundert am Leben geblieben ist. Eine fehlgeschlagene Ernte hat auch im 18. Jahrhundert noch viel ernsteren und tieferwirkenden Einfluß auf die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes, als alle Absatzkrisen und Preisschwankungen von Kupfer und Eisen. Die städtische Bevölkerung als Trägerin des Handels hat sich in den hier behandelten drei Jahrhunderten nur von 5% auf 9,8% (um 1800) der Gesamtbevölkerung vermehrt, wovon aber ein Drittel allein auf die einzige Stadt Stockholm entfällt, während von den übrigen 86 „Städten“ noch um 1800 nicht weniger als 40 eine Einwohnerzahl unter 1000 hatten (II, 86 ff.).

Es versteht sich von selbst, daß trotzdem die handels- und stadtgeschichtlichen Abschnitte für den hansischen Historiker von besonderem Wert sind und auch hier allein noch etwas näher berührt werden können. Sie bieten auch in der Tat wichtige Erkenntnisse und wertvolles Zahlenmaterial zur Handelsgeschichte der Ostsee.

² Dabei wird man freilich nicht — wie Heckscher gelegentlich (I, 41 ff.) — so weit gehen dürfen, für das Mittelalter ein Überwiegen des Luxusgüterhandels zu behaupten; Mickwitz' Ansichten vom Luxuscharakter des Tuchhandels sind nicht unwidersprochen geblieben und Heckscher selbst dokumentiert ja allenthalben in seinem Werk die Bedeutung zweier so ausgesprochener Massengüter wie Salz in der Einfuhr und Eisen in der Ausfuhr. Heckschers Bemerkung a. a. O. trifft daher auch nicht vollkommen zu, daß die breiten Schichten vom Ablauf des Außenhandels relativ unberührt blieben; die revolutionären Bewegungen der Volksmasse, die durch Lahmlegung der Eisenausfuhr (Aufstand des Engelbrekt) oder Sperrung der Salzzufuhr (Aufstände unter Gustav Vasa) mit verursacht wurden, sind ja bekannt genug.

Hier prägt sich besonders und beneidenswert aus, was Heckscher in der Vorrede als sein Ziel betont: das Streben, statistische Serien möglichst über lange Zeiträume zu geben. Es empfiehlt sich dringend, die von Heckscher angewandten (und erläuterten!) methodischen Grundsätze sorgfältig zu studieren. Wir können aus dem Stoff selbst hier nur einige wenige Einzelheiten herausgreifen, die uns beachtenswert scheinen. Es stimmt mit den Ergebnissen neuerer deutscher Arbeiten vollkommen überein, wenn Heckscher handelsgeschichtlich eine wichtige Epoche mit dem letzten Jahrzehnt vor 1600 eintreten läßt; es scheint wohl tatsächlich so, daß diese Jahrhundertwende in mehrfacher Beziehung auch eine Wende in dem ganzen nordeuropäischen Handelssystem bedeutet. Insbesondere gilt das für den schwedisch-hansischen Handel. Lübeck bewältigt um 1600 noch durchschnittlich mindestens die Hälfte (und mehr) der Einfuhr nach Stockholm, in weitem Abstand gefolgt von Danzig. Die Ausfuhr ging mit 50—70% nach Deutschland (ohne Danzig), von der Kupferausfuhr nahm Lübeck um 1600 noch 90% auf. Insofern bestätigen auch diese Ziffern die Richtigkeit der oben angedeuteten Perioden-Einteilung: auch und gerade handelsgeschichtlich geht das Mittelalter (und das heißt hier: die Hansezeit) im Ostseebecken erst um 1600 zu Ende. Aber dann wird die Wende auch deutlich erkennbar: so beträgt der Anteil der Nordschäfen am Stockholmer Import 1571 erst knapp 5%, 1620 dagegen fast 32%. Hier wird nun Hollands Einfluß kräftig spürbar — aber doch erst um und nach 1600! (I, S. 38 ff. und 550 ff.) — Eben der gleiche Vorgang vollzieht sich auch hinsichtlich der Nationalität des Stockholmer Kaufmanns selbst; noch überwiegt der Deutsche (Lübecker) zunächst ebenso, wie seit Jahrhunderten, dann schieben sich neben ihm, im Einzelnen deutlich zu verfolgen, Schotten und Holländer nach vorn (I, S. 101 ff. und 360 ff.). — Besonders dankbar begrüßt man die Abschnitte, die der technischen Entwicklung von Berg- und Hüttenwesen gewidmet sind; die schwierigen Vorgänge und die Substanz- und Qualitätsunterschiede von Osemund, Stangeneisen, Stahl usw. werden hier einmal einleuchtend klargemacht (I, 145 ff., II, 358 ff.). — In der zweiten Hälfte des 17. und im 18. Jahrhundert vollzieht sich dann jene völlige kommerzielle Umwandlung, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts anhält und die zunächst die Niederlande, dann vor allem England als wichtigsten Außenhandelspartner an die Stelle Deutschlands treten läßt (I, 550 ff., II, 643 ff.). — Hand in Hand damit geht die Entwicklung neuer Produktionszweige: der Waldwirtschaft, insbesondere der Holzausfuhr (II, 293 ff.) und der — meist überschätzten — „Manufakturen“ (II, 585 ff.); dagegen ein allmählicher aber unaufhaltsamer Rückgang der Kupferproduktion, während Eisen seine Stellung trotz der beginnenden englischen Konkurrenz noch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts als wichtigster Faktor im Außenhandel wahren kann (II, 386 ff.). — Ein im Vergleich zu deutschen Verhältnissen beneidenswert reichhaltiges Kapitel ist das über Betriebsformen und Organisation des Großhandels im einzelnen (I, 590 ff., II, 678 ff.); namentlich gilt das von der Auswertung des erhaltenen Archivmaterials einzelner Großhandelsfirmen und Unternehmen, die neben den zeitgebundenen „Kompanien“ die wesentlichen Träger des Außenhandels sind. Unter ihnen sind übrigens auch noch im 18. Jahrhundert deutsche Namen an erster Stelle nicht selten, so die Firmen Deneke & Pomerese, Beskow & Co und vor allem der so erstaunlich althansische Name der bedeutendsten dieser Stockholmer Firmen des 18. Jahrhunderts: J. D. Währendorff, die in ganz zeittypischer Weise Produktion (Messinghütten, Kanonengießereien, Eisenwerke) und Handel in einer Hand vereinigte. — Für das Verständnis des Ostseehandels in der frühen Neuzeit schließlich ganz unentbehrlich sind die eigentlich finanzgeschichtlichen Abschnitte des Werkes, in denen wohl das sprödeste und am wenigsten bearbeitete Neuland zugänglich gemacht wird: die Kapitel über die Preise (I, 642 ff.) und über das Münz- und Geldwesen (I, 602 ff., II, 733 ff.), wo einem erstmalig die Relationen zwischen Kupfer-, „Substanz“-Münze, Taler Silbermünze in Silber, Taler Silbermünze in Kupfer, Reichstaler usw. in allen ihren Varianten und Kombinationen wenigstens andeutungsweise klargemacht werden.

Mit diesen Bemerkungen ist nur ein Bruchteil des Buches, und nicht einmal der wesentlichste Inhalt, angedeutet. Daß neben den bildlichen und graphischen Erläuterungen noch Register vorhanden sind und eine Fülle sorgfältigster Literatur- und Quellennachweise ausgebreitet wird, sei nebenbei bemerkt. Schweden darf sich dieses Werkes freuen; und wir tun es auch.

A. von Brandt.

Percy Ernst Schramm: *Hamburg, Deutschland und die Welt*. (Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck.) Ein Kapitel deutscher Geschichte. 782 S. München 1943, Universitätsverlag Georg D. W. Callwey.

Das Buch ist für die Erkenntnis der deutschen Gesamtgeschichte schon darum von Belang, weil es sich auf wichtige Verschiebungen in der Stadtgeschichte bezieht, die seit dem Mittelalter wegen des deutschen Zuges zu städtischem Leben stets von ausdrücklicher Bedeutung war. Durch stadthistorische Forschung bekam die deutsche Geschichtswissenschaft einen eigentümlichen Einschlag, der ja auch in der betonten Organisation der Arbeiten über die Hansa in Erscheinung tritt.

Im vorliegenden Falle handelt es sich dazu um eine Stadt, die seit dem 16. Jahrhundert für die neueren Tendenzen städtischer Wirtschaftsweise in bestimmten Richtungen repräsentativ wurde. Denn unter dem Einfluß der durch die Entdeckungen veranlaßten Raumverschiebungen im Aufbau der Weltwirtschaft verlagerte sich das Schwergewicht deutscher Stadtentwicklung zunächst auffallend nach der Seeseite und hier dabei nach der Nordsee. Damit wurde die „Hansa“ weltwirtschaftlicher als zuvor, wenn sie auch organisatorisch landeinwärts einschrumpfte.

Dieser Vorgang wird in Schramms Werk durch recht lehrreiche Feststellungen zu der Übergangszeit vom 16. — 19. Jahrhundert und gemäß dem Titel namentlich für das letztere eingehend beleuchtet. Der Verfasser behält sich überhaupt vor, trotz der Zeitbegrenzung des Buches die ältere Übergangsperiode auch zu berücksichtigen.

Die nach außen weisenden einschneidenden Vorgänge in der Geschichte Hamburgs haben zur Folge, daß das Werk zugleich ein wichtiger Beitrag zur Geschichte der Weltwirtschaft, dabei zur Beteiligung Deutschlands an dieser wurde. Es gibt dazu zahlreiche willkommene Nachrichten über die ausländischen und zumal die überseeischen Räume.

Zur Handhabung der wirtschaftlichen und sozialen Begriffe durch den Verfasser kann man anderer Meinung sein. Das gilt z. B. für den des „Bürgers“, der — bestimmt durch den klaren Inhalt der „Bürgerpflichten“ — schon im Mittelalter gegenüber dem Wesen der hörigen Bauern oder des im Staatsdienst die führenden Stellungen tragenden Adels in sozialer Hinsicht deutlich war. — Der Verfasser braucht ihn in dem weniger festumrissenen neueren Sinne, dem der Bourgeoisie, wie er auch den Hamburger Bürger-„Adel“ im Auge hat, und zwar beides mit dem Bestreben sozialgeschichtlicher Betonung.

Unbestimmt ist auch die Anwendung des Begriffs „Frühkapitalismus“, der sich hier noch auf das 19. Jahrhundert bezieht. Schon das Mittelalter hat rege kapitalistisch gewirtschaftet, d. h. eine Methode benutzt, bei der das Kapital ein unentbehrlicher sachlicher Faktor war. Vom Verfasser aus müßte man dann eine etwa 700- und mehr jährige Periode des „Frühkapitalismus“ gegenüber einer etwa 100-jährigen des sogenannten „Hochkapitalismus“ annehmen. Beide Begriffe sind überdies nicht leicht klar zu definieren. Beide sind von einer unzulänglichen Art aus, „historisch“ zu forschen, geprägt worden.

Man hat die Entwicklung der kapitalistischen Arbeitsmethode geschichtlich mit dem älteren kommerziellen und dem jüngeren technischen Kapitalismus zu unterscheiden, die man ohne weiteres je in einem Satz klarzustellen vermag. An der Seeseite entfaltete sich der alte deutsche kommerzielle Kapitalismus, vertreten durch die führenden Nordseehäfen in der Zeit vom 16.—19. Jahrhundert mit neuem inhaltreichen Nachdruck, vertreten durch den Warengroßhandel. Auf der Landseite vertiefte er sich dagegen in dieser Übergangszeit mehr in die Industrialisierung durch das Verlagsystem, das aber auch durch die Kaufleute gelenkt wurde.

Der Schwerpunkt des Buches liegt bei der Auswahl und Darstellung von Beispielen wirtschaftender Persönlichkeiten und Familien, insbesondere der Ruperti und Merck. Das ist wissenschaftlich von Wert, weil die Erkenntnis der Wirtschafts- und Sozialgeschichte mehr als bisher auch von den „Wirtschaftszellen“ aus vertieft werden muß, die in den Personen und den Betrieben vorliegen. Hier kommen nach der Natur dieser Auswahl mehr solche des Handels in Betracht. Die später auch Hamburg in besonderer Weise kennzeichnende Industrialisierung liegt im eigentlichen Sinne während der hier berücksichtigten Zeit noch nicht vor.

Das Werk ist ein unentbehrlicher Beitrag zur Geschichte der Hansa und das vor allem in ihrer neuen Zeit. Das ist zu unterstreichen, weil bisher meist der mittelalterliche Abschnitt in der Forschung und der Veröffentlichung der Quellen bevorzugt wurde. Zu betonen ist aber auch, daß der Verfasser neben den wirtschaftlichen und sozialen Tatsachen die politischen und kulturellen umfassend einbezieht. Zu begrüßen sind die zahlreich eingestreuten und originellen Abbildungen.

Bruno Kuske.

Wilhelm Ebel: *Hansisches Recht, Begriff und Probleme*. 23 S. Göttingen 1949. K.-F. Fleischer.

Der Verfasser behandelt in seiner Arbeit, der Wiedergabe eines auf der Hanse-tagung in Celle 1949 gehaltenen Vortrages, kurz und umsichtig die oft gestellte, doch bisher nie exakt beantwortete Frage, ob es ein gemeinsames Recht, das man als hansisch bezeichnen könne, überhaupt gegeben hat. Auszugehen ist von der Tatsache, daß für das großartig einheitliche mittelalterliche Rechtsdenken alles aufgezeichnete Recht nur Erkenntnisquelle der ewigen göttlichen Rechtsordnung ist — *God is sulve recht, darumme is eme recht les*, sagt bekanntlich der Sachsenspiegel. Das gesetzte Recht, die „Willekür“ als ein Produkt des menschlichen Willens, besitzt nur insofern und solange Geltung, als es die ewige Ordnung widerspiegelt. Daher die den positivistischen paragraphengläubigen Gegenwartsmenschen so schwer eingängliche Tatsache, daß gesetzliche Bestimmungen, noch so oft wiederholt, dem tatsächlichen Rechtsleben fremd bleiben können. Die Wissenschaft hat daraus die Folgerung zu ziehen, daß ebenso wichtig, ja vielleicht noch wichtiger als die Beschäftigung mit dem gesetzten Recht (also hier den Hanserezessen und den einzelnen Stadtrechten) diejenige mit dem gelebten Recht sein muß. Es ist gut, wenn diese Grundtatsachen immer wieder ins Gedächtnis gerufen werden; doch sind solche Gedankengänge gerade der hansischen Forschung nie fremd geblieben, wie z. B. die Lebensarbeit von Frensdorff und Rörig beweist. Wenn jetzt Ebel systematisch dem gelebten Recht der hansischen Gemeinschaft, insbesondere dem Kaufmannsrecht nachgeht, so ist das sehr zu begrüßen und verspricht manche neue Erkenntnis.

Wer sich das Wesen dieses mittelalterlichen Kaufmannsrechts klarmachen will, findet eine moderne Parallele in den heutigen Handelsusancen, für die eine schriftliche Überlieferung weder notwendig noch absolut bindend ist, und die an verschiedenen Plätzen verwandten Charakter tragen können, ohne doch überall dieselben zu sein. Wenn beispielsweise in Urkunden des 15. Jahrhunderts von „Waterrecht“ die Rede ist, so wird damit nicht die so benannte Sammlung gemeint, sondern die Usancen des Seerechtes, „alse ein recht waterrecht by der zee utwiset“ (Hans. UB. Bd. 7 Nr. 693). Sehr deutlich zeigt sich das etwa in einer Hamburger Stadtbuch-eintragung von 1432 (Lib. mem. fol. 39 b), in welcher der Verkauf eines in Kampen beheimateten Kreyers beurkundet wird: *promisit sibi* (der Verkäufer dem Käufer) *dictam navim liberam ab omni impetitione et quod non esset rapta, capta nec jurata, et fecit sibi warandiam hic et in omnibus portibus liberam et sine impetitione aliquali nec pro debitis nec pro bodembreve secundum ius waterrecht*. Erst im Verlaufe des 15. Jahrhunderts scheint die ausdrückliche Bezugnahme auf eine spezielle Rechtsquelle vorzukommen; es ist das fraglos ein Vorgang, der schon in die Zusammenhänge der Rezeption hineingehört.

Positiv faßt Ebel seine Stellungnahme in folgende Sätze zusammen: Es gab schon in der vor-städtischen, also auch vor-hansischen Zeit ein von dem bodenständigen Recht geschiedenes allgemeines, mit den Kaufleuten wanderndes, im ganzen nordeuropäischen Raum verbreitetes einheitliches Kaufmannsrecht (S. 16). Dieses ist nicht von deutschen Kaufleuten allein entwickelt worden; es gehört dem gesamten Handelsraum von der Normandie bis Schottland, von Skandinavien bis zur Donau an. Im Ostseeraum waren es die Gewohnheiten nicht nur der deutschen, sondern ebenso der skandinavischen Fernhändler; bevor Lübeck seine Türme erhob, müssen sich auf den Märkten von Schleswig-Haithabu und von Birka die deutschen Fernhändler mit ihren skandinavischen Kontrahenten nach den gleichen Gewohnheiten gerichtet haben (S. 18). Dieses allgemeine Kaufmannsrecht des Mittelalters war kein spezifisches hansisches Recht, dessen Geltung auf die Mitglieder des Bundes beschränkt gewesen wäre; es war ein im nördlichen Europa schlechthin, mithin auch im hansischen Bereich geltendes Gewohnheitsrecht (S. 22).

Man wird diesen Sätzen nur mit einigen Vorbehalten zustimmen können. Zunächst hebt sich doch wohl im atlantischen Raum, ausgehend von der Normandie und Bretagne, ein selbständiges Kaufmannsrecht ab, das mit dem baltischen nicht restlos übereinstimmt. Ebenso möchte ich bezweifeln, daß das Kaufmannsrecht im baltischen Raum zu der Zeit, als noch Skandinavier und Wenden allein die Ostsee beherrschten, im Wesentlichen dasselbe war, das uns später in den Quellen der Hansezeit entgegentritt. Man wird doch stärker, als der Verfasser es tut, hervorheben müssen, daß, ebenso wie das mittelmeerische Handelsrecht im Wesentlichen aus italienisch-römischen Wurzeln erwachsen ist, so das nordeuropäische seine Eigenart vornehmlich durch die Hansen empfangen hat, als durch diejenigen, die den nordeuropäischen Handelsraum des Spätmittelalters geschaffen und organisiert haben. In diesem Sinne ist das nordeuropäische Handelsrecht eben doch „hansisches“ Recht, ebenso wie die vielberufene baltische Kunst eben doch eine Hansekunst gewesen ist.

Heinrich Reincke.

Karl Jordan: *Die Urkunden Heinrichs des Löwen, Herzogs von Sachsen und Bayern.* (Monumenta Germaniae Historica.) 1. Stück: Texte, Leipzig (Hierschmann) 1941, XIV u. 194 S.; 2. Stück: Einleitung und Register, Weimar (Böhlaus) 1949, LX u. 93 S.

Der Plan einer Sammlung und kritischen Bearbeitung der Urkunden Heinrichs des Löwen geht auf eine Anregung A. Hofmeisters zurück, der auch wichtige Vorarbeiten dazu durch seine Schüler veranlaßt: J. Heydel, *Das Itinerar Heinrichs des Löwen* (Niedersächs. Jahrbuch 6. 1929) und F. Hasenritter, *Beiträge zum Urkunden- und Kanzleiwesen Heinrichs des Löwen* (Greifswalder Abhandlungen zur Gesch. des Mittelalters 6, 1936). Der Editionsplan wurde der Historischen Kommission für Niedersachsen 1936 von der Monumenta-Leitung aus der Hand genommen, die mit der Bearbeitung K. Jordan beauftragte und die Heinrichs-Urkunden zunächst als Beiband zur *Diplomata*-Ausgabe veröffentlichen wollte, sie dann aber in das von E. E. Stengel entworfene Projekt der „Laienfürsten- und Dynastienurkunden der Kaiserzeit“ einreichte. In dem seit 1941 vorliegenden Text-Teil wird die Ausgabe noch als 1. Band dieser neuen Reihe bezeichnet, in dem 1949 erschienenen Einleitungs- und Register-Teil nicht mehr. Denn inzwischen wurde auch dieses Projekt wieder fallen gelassen (vgl. *Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters* 8, 1950, S. 17). Die Ausgabe der Babenberger-Urkunden, die darin als 2. Band vorgesehen, aber auch schon seit langem durch Frh. von Mitis vorbereitet war, beginnt jetzt in den Publikationen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung zu erscheinen (3. Reihe, 1. Band: *Die Siegelurkunden der Babenberger bis 1215*, bearbeitet von H. Fichtenau und E. Zöllner, Wien 1950). So bleibt als Ergebnis dieser mit den Zeitläuften wechselnden Planungen nur die Aufnahme der Urkunden Heinrichs des Löwen in die Monumenta, wo sie nun ein wenig isoliert in dem großen Unternehmen stehen, dessen Gliederung sich ohnehin nicht mehr leicht übersehen läßt. Trotzdem darf man sich uneingeschränkt freuen, daß wenigstens dieses Schiffelein allen Stürmen zum Trotz — zweimal ist der Satz des 2. Teils vernichtet worden! — von dem trefflichen Bearbeiter in den großen Hafen gesteuert worden ist. Handelt es sich doch nicht um die Urkunden eines beliebigen Laienfürsten, deren sich ebenso gut die Landesgeschichtsforschung hätte annehmen können — am Ende hätten sich Bayern und Niedersachsen noch darum gestritten und darüber verfeindet! — sondern um den bedeutendsten Mit- und Gegenspieler des staufischen Kaisertums, um den Bahnbrecher der Kolonisation in den Ostseeländern und des deutschen Ostseehandels. Seine Urkunden gehören überdies — neben denen der Babenberger — zu den frühesten, aufschlußreichsten Zeugnissen für die Entstehung eines laienfürstlichen Kanzleiwesens und haben deshalb auch für die Urkundenforschung besondere Bedeutung.

Von den 140 Urkunden, Mandaten und Briefen, die der Band enthält (einschließlich 23 nicht erhaltenen, nur anderwärts bezeugten Beurkundungs- und Rechts-Akten, 6 verfälschten und 9 unechten Urkunden sowie 8 Stilübungen), war allerdings nur ein einziges, unbedeutendes Stück (eine Stilübung Nr. 138) bisher noch ungedruckt. Neues Material wird also der Forschung hier nicht erschlossen. Die politische Korrespondenz des Herzogs bleibt größtenteils verloren. Was erhalten ist, ergibt auch in dieser übersichtlichen Zusammenfassung und kritischen Durcharbei-

tung kein ganz einheitliches, geschlossenes Bild. Aber gerade das ist charakteristisch dafür, wie sich eine regelmäßige, kontinuierliche Kanzleitätigkeit unter Heinrich dem Löwen erst allmählich herausbildet, ja von einer herzoglichen „Kanzlei“ noch kaum die Rede sein kann. Seine Vorgänger im sächsischen Herzogtum haben höchstens ganz vereinzelt wenn überhaupt schon geurkundet. Es ist bezeichnend, daß Rechtshandlungen des jungen Herzogs und seiner Mutter Gertrud zuerst (um 1142) nicht in eigenen Urkunden, sondern von den Erzbischöfen von Mainz und Bremen oder vom babenbergischen Bayernherzog, Gertruds zweitem Gemahl, verbrieft werden. Auch die nächstfolgenden Schenkungsurkunden für Kloster Hornburg (1143) sind noch vom Empfänger ausgefertigt, vom Herzog nur besiegelt (wie bei den ältesten Babenberger-Urkunden). Noch der ersten von Heinrich selbst ausgestellten Urkunde (für Kloster Bursfelde 1144) läßt er eine Bestätigung durch den Mainzer Erzbischof anfügen. Dabei taucht der erste herzogliche Notar auf, der Kaplan Gerold, der 1154 Bischof von Oldenburg wurde, als Notar aber nur dieses eine Mal nachweisbar ist. Die aus den nächsten zwölf Jahren erhaltenen Urkunden sind wohl noch alle von den Empfängern hergestellt. Erst seit dem endgültigen Erwerb des bayrischen Herzogtums 1156 setzt eine stetigere Urkundentätigkeit herzoglicher Kapläne als Notare ein, von denen sechs mit Namen bekannt sind, ein weiterer deutlich zu erschließen ist. Daneben sind noch gelegentliche Hilfsschreiber anzunehmen. Aber jeweils nur ein Notar ist für längere Zeit in den „Kanzlei“-Geschäften zu beobachten, am längsten (1158/60—1171) Hartwich, der spätere Erzbischof von Bremen (1185—1207). Die Notare lösen einander ab. Ihr Anteil an der Herstellung der Urkunden ist allerdings schwer zu ermessen, da von den insgesamt 48 erhaltenen Originalen nur 15 — aus reichlich fünf Jahrzehnten! — in der herzoglichen „Kanzlei“ geschrieben sind. Sonst ist nur im Diktat etwas öfter der Anteil oder Einfluß der Notare nachweisbar. Ein großer Teil der vom Herzog ausgefertigten Urkunden zumal in seiner Frühzeit ist von den Empfängern oder jedenfalls außerhalb seiner „Kanzlei“ hergestellt. Aber deren Anteil nimmt immer mehr zu: „alle nach 1180 entstandenen Urkunden zeigen schrift- oder diktatmäßig eine Beteiligung der Kanzlei“ (Einl. S. XXXIX). Selbst bei dem besonders oft vom Herzog beschenkten Zisterzienserkloster Riddagshausen bei Braunschweig läßt sich beobachten, wie die Urkundenherstellung schließlich dem Empfänger vom herzoglichen Notar abgenommen wird. So ergibt sich trotz der unvollständigen Überlieferung ein ganz aufschlußreiches, in den Hauptzügen deutliches Bild von der fortschreitenden Ausbildung des herzoglichen Urkunden- und Kanzleiwesens, das unter den Laienfürsten wohl nur bei den Babenbergern schon früher entwickelt ist. Bis zum Schluß ist eine einheitliche Form in Titulierung, Datierung, Besiegelung nicht erreicht.

Unter den Empfängern stehen die sächsischen (84) mit etwa zwei Drittel des Ganzen weit voran vor den bayrischen (21), schwäbischen (5) und außerdeutschen. Nach dem Rechtsinhalt überwiegen zahlenmäßig auch hier bei weitem die üblichen Schenkungen an Klöster und Kirchen (nahezu 100), die der Herausgeber bereits in seinen „Studien zur Klosterpolitik Heinrichs des Löwen“ (Archiv für Urkundenforschung 17, 1941) sorgfältig ausgewertet hat. Ungewöhnlicher und historisch zweifellos bedeutsamer sind aber die weniger zahlreichen anderen Urkunden, die sich fast alle auf den hansischen Raum beziehen (bis auf zwei italienische Belehnungen und eine Stiftung für die Grabeskirche in Jerusalem im Zusammenhang mit Heinrichs Kreuzfahrt 1172). Unter den Urkunden für die neu gegründeten Bistümer Lübeck, Ratzeburg, Schwerin finden sich allerdings auch besonders viele Fälschungen und Verfälschungen sowie verlorene, nur durch Chronisten bezugte Stücke (so auch die Stadtrechtsverleihungen für Lübeck und Schwerin wie für Braunschweig, Hamburg, Stade und die Handelsverträge mit Dänemark, Schweden, Nowgorod). Aber gerade diese Tatsache, so sehr sie den Diplomatiker verdrießen und vor schwierige Aufgaben stellen mag, beweist doch zugleich die eigenwüchsige Fortentwicklung der von Heinrich dem Löwen im Ostseeraum begründeten Anfänge kirchlichen, städtischen, kaufmännischen Lebens, die sich bald nicht mehr mit den ursprünglich ihnen verbrieften Ansprüchen begnügten, sie überholten und die darüber ausgestellten Urkunden hinfällig machten, eigenmächtig veränderten oder in Vergessenheit geraten ließen. Was sich daraus für die Geschichte der jungen Bistümer im Kolonialland ergibt, hat der Herausgeber in seinem Buch über „die

Bistumsgründungen Heinrichs des Löwen“ (Schriften des Reichsinstituts für ältere deutsche Geschichtskunde 3, 1939) sachkundig gezeigt. Ähnlich verhält es sich auch mit der wichtigen Urkunde für Gotland (Nr. 48) und dem Mandat für den dortigen Vogt (Nr. 49), deren ursprünglicher Sinn erst durch die Bemühungen A. Hofmeisters und F. Rörigs erschlossen wurde. Wie die Fälschungen wird man in der Urkundenausgabe auch die zeitgenössischen „Stilübungen“ (Nr. 133—139) nicht missen wollen, in denen politische Briefe des Herzogs an andere Fürsten fingiert sind, wie sie uns leider in echter Überlieferung nicht erhalten sind (denn die wenigen im Original erhaltenen Mandate Nr. 95, 108, 127 beziehen sich auf kirchliche Stiftungen). Sie spiegeln nicht nur manche Ereignisse und Verhältnisse der inneren Kämpfe des Welfen in der Auffassung seiner Zeit; sie nötigen wohl auch zu der Annahme, daß Heinrich (wie sein englischer Schwiegervater) wirklich solche kurze politische Mandate an seine politischen Helfer richtete, obgleich nichts davon erhalten ist (wenn sie nicht etwa manchen „Stilübungen“ zugrunde liegen). Auch sein „Testament“ (Nr. 140), das seinen Besitz unter seine Söhne teilt, ist schon längst als unecht erwiesen; seine fragmentarische Überlieferung in einem Formelbuch des früheren 13. Jahrhunderts (wohl Braunschweiger Herkunft) läßt es gleichfalls als Stilübung erkennen, die aber wahrscheinlich mit der strittigen Erbteilung zwischen Heinrichs Söhnen Otto und Heinrich von 1202 zusammenhängt (vgl. K. Jordan, Das 'Testament' Heinrichs des Löwen und andere Dictamina auf seinen Namen; Corona Querne, Festgabe K. Strecker 1941, S. 367 ff.). So lassen sich auch aus den unechten Stücken noch mancherlei Aufschlüsse gewinnen.

Die Anzeige einer Urkunden-Ausgabe, an der kaum etwa zu bemängeln ist¹, kann sich nicht die Aufgabe stellen, das darin vorgelegte Material auszuwerten, zumal es in diesem Falle schon vielseitig bearbeitet ist. Sie muß sich mit dem Hinweis begnügen, wie nützlich und unentbehrlich die Edition für die weitere Arbeit ist, und dem Bearbeiter den Dank für seine erfolgreiche Mühe abstatten, mit der er die Erforschung einer noch immer problematischen Gestalt unserer Geschichte beträchtlich gefördert und für alle Mitforscher grundlegend erleichtert hat.

Herbert Grundmann.

Martin Gerhardt und Walther Hubatsch: *Deutschland und Skandinavien im Wandel der Jahrhunderte*. VIII u. 482 S., 7 Karten. Bonn 1950, Ludwig Röhrscheid Verlag.

Ein Werk, das sich die Geschichte Deutschlands und Skandinaviens vom Standpunkt ihrer gegenseitigen Beziehungen darzustellen vorgenommen hat, steht vor einer schwierigen Aufgabe; denn einmal kann zwar allenfalls die nordische, kaum aber die deutsche Geschichte überhaupt von diesem Standpunkt aus sinnvoll durchleuchtet werden, zum anderen ist Skandinavien auch in dem Sinne gar keine historische Einheit, daß man es unbefangen mit „Deutschland“ auf die gleiche begriffliche Ebene stellen könnte.

Dennoch bleibt der Versuch begrüßenswert und notwendig; denn kaum auf einem anderen Gebiet der deutschen Geschichte haben Rassenphantasie, Zweck-„wissenschaft“ und Gefühlspolitik soviel Schaden und Verwirrung angerichtet, wie auf demjenigen der deutsch-nordischen Beziehungen. Diese Verhältnisse in aller Nüchternheit zurechtzurücken und durch das Aufzeigen der historischen Verbindungslinien doch zugleich die historisch gegebenen und gewordenen Unterschiede deutlich zu machen: darin, so scheint mir, liegt der Sinn dieses Buches. Dieses Anliegen ist auch im wesentlichen als erreicht und geglückt zu bezeichnen. Daß in der Darstellung das Gewicht mehr auf die skandinavische als auf die deutsche Geschichte gelegt werden muß, versteht sich aus der oben angedeuteten Sachlage. Der Gefahr, an Stelle von „Skandinavien“ nur Parallelgeschichten der nordischen Staaten zu geben, sind beide Verfasser im großen Ganzen glücklich entgangen; die höhere Einheit wird immer sichtbar.

Die Verfasser teilen sich derart in die Aufgabe, daß Gerhardt für die ersten drei Kapitel (Mittelalter, Hansezeit, Reformation) und den geistesgeschichtlichen Abschnitt im 5. Kapitel (Aufklärung) verantwortlich zeichnet, Hubatsch für die übrigen vier (neuzeitlichen) Kapitel. Dabei sind kleine Ungleichmäßigkeiten in der

¹ Zu der Ortsnamen- und Personenbestimmung im Register gibt J. Bauer mann im Niedersächs. Jahrbuch 22, 1950, 164 ff. einige Ergänzungen und Berichtigungen.

Bearbeitung wie in der Ökonomie des Ganzen wohl nicht zu vermeiden gewesen. Allgemein ist — entsprechend den besonderen Arbeitsneigungen beider Verfasser — ein Vorherrschen einerseits der politischen, andererseits der geistes- und religionsgeschichtlichen Betrachtungsweise festzustellen. Insbesondere Gerhardts religionshistorische Darlegungen zeichnen ein eindrucksvolles Bild, sprengen aber gelegentlich nahezu den Rahmen des Buches; das kommt etwa in der Stoffverteilung zum Ausdruck, wenn 350 Jahren „Mittelalter“ ungefähr der gleiche Raum zugemessen wird, wie dem knappen Jahrhundert der Reformationszeit — obwohl man kaum wird sagen dürfen, daß die Beziehungen beider Partner im Mittelalter weniger bedeutend gewesen seien, als im Zeitalter der Reformation! Die wirtschaftsgeschichtlichen Zusammenhänge kommen naturgemäß demgegenüber etwas zu kurz; das gilt schon von denjenigen des Frühmittelalters, über die sich Deutlicheres hätte sagen lassen (namentlich auf Grund der neueren skandinavischen Forschung), aber auch von der Hansezeit. Man bedauert dies, weil gerade ihre Betonung noch einleuchtender die Gegenseitigkeit der Beziehungen hätte zeigen können — auch in einem Zeitalter, in dem sonst einseitig deutscher Einfluß auf den Norden vorwiegt. Im übrigen entspricht das hansezeitliche Kapitel dem Stand der neueren Forschung (die auch die Literatur-Übersicht nachweist) und fügt sich in den Gesamtrahmen befriedigend ein. Einige Einzelheiten seien zu künftiger Verbesserung bemerkt: S. 84 sähe man gern ein tieferes Eindringen in die Ursachen für Albrecht v. Mecklenburgs Scheitern (Adel; mecklenburg. Verwaltungstendenzen; Umgebung des Königs. Hier fehlt in der Literatur die Monographie über Albrecht, von V. A. Nordman, Helsingfors 1938); S. 86: der Stecknitzkanal diente nicht dem Verkehr Hamburg-Lübeck, sondern (hauptsächlich) Lüneburg-Lübeck; S. 94: das berühmte „Verschwinden der Heringsschwärme“ (1479) ist eine offenbar unausrottbare Sage und hat jedenfalls nicht die Schonenfahrt beendet (vgl. Schäfer, Buch des lübischen Vogts auf Schonen, S. XLff.). Schließlich S. 110 ff.: bei der Erörterung der geistigen Einflüsse vermißt man die Erwähnung des vielleicht wichtigsten geistesgeschichtlichen Vorganges, nämlich der niederdeutschen sprachlichen Einwirkung auf das Werden der neuskandinavischen Nationalsprachen.

Die neuzeitlichen Kapitel geben in z.T. sehr selbständiger und fruchtbarer Formulierung ein gutes Bild der politischen Zusammenhänge; gelegentlich — so bei der ausführlichen Erörterung der preußisch-schwedischen, doch unfruchtbar gebliebenen Verhandlungen des Jahres 1806 — ist da wohl des Guten etwas zu viel geschehen. Die schwedische „Freiheitszeit“ hätte hier und da eine etwas positivere Beleuchtung verdient (Verfassungs- und Verwaltungsentwicklung). In dem ausführlichen Abschnitt über die geistigen und persönlichen Verbindungslinien um die Wende des 18. Jahrhunderts fehlen auffälligerweise die beiden Niebuhr (vor allem der Jüngere) und der jüngere J. G. Rist. Auch in diesen Kapiteln sähe man übrigens gelegentlich die gründlichen Erörterungen zur politischen Geschichte gern etwas eingeschränkt zugunsten der sozialen und wirtschaftlichen Vorgänge (die kleinbürgerliche Einwanderungswelle nach Schweden und Dänemark im 17. Jahrhundert; Ostseehandel, Aufstieg der schwedischen und schleswig-holsteinischen Schifffahrt; Schifffahrt unter schwedischer und dänischer Flagge von deutschen Häfen; Rolle Altonas, Glückstädts und Stralsunds, usw.) — .Die „skandinavische Wirtschaftskrise“ von 1857 ist nur Teil- und Folgeerscheinung der amerikanischen; Hamburgs Nöte in diesem Jahr sind ursächlich nicht durch die skandinavischen, sondern durch die englischen Vorgänge bedingt.

Dankenswert und wahrhaft nützlich sind die angehängte synchronistische Zeit-
tafel zur deutschen und skandinavischen Geschichte sowie die kapitelweise geordneten, umfänglichen (wenn schon nicht ganz gleichmäßigen) Literaturnachweise. Die beigefügten sieben Schwarzweiß-Karten veranschaulichen die Entwicklung in zufriedenstellender Form. Gegen den Versuch, ein „Gebiet der Hanse“ durch Flächenschraffur innerhalb des Reichsgebietes herausheben zu wollen, muß man aber doch schwerste Bedenken anmelden; der Laie erhält dadurch ein vollkommen falsches Bild der verfassungsrechtlichen Lage und der Historiker lernt aus der Karte nichts, nimmt vielmehr notgedrungen Anstoß daran.

Wir betonten schon, daß man den Versuch, der mit diesem Buch gemacht wurde, als geglückt bezeichnen darf. Die Darstellung und ihr wissenschaftlicher Unterbau

sind ausführlich und gründlich genug, daß sie nicht nur der Allgemeinheit ein anschauliches und richtiges Bild vermitteln, sondern auch dem Historiker ein erwünschtes und brauchbares Werkzeug liefern. A. von Brandt.

Vilho Niitemaa: *Die undeutsche Frage in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter*. 315 S. Helsinki 1949, *Annales Academiae Scientiarum Fennicae* B 64.

Beim Lesen dieser wirklich sehr gediegenen Abhandlung sind es hauptsächlich zwei Dinge, die einen mit Freude und Genugtuung erfüllen: erstens, daß die heimatlos gewordene baltische Geschichtsforschung aus einem kaum beachteten Keim in Finnland zu neuem Leben erwacht; zweitens, daß diese Fortsetzung der jahrhundertalten Geschichtsschreibung Livlands unter dem Zeichen strengster Wissenschaftlichkeit, zugleich wirklich weiträumiger Ausrichtung steht.

Denn der bescheidene Titel, der dem Uneingeweihten sonderbar vorkommen mag, überdeckt ein Thema, das von grundsätzlicher Bedeutung ist und noch kaum behandelt wurde: das Verhältnis von Land und Stadt, von Bürger- und Bauernschaft zu Ende des Mittelalters. Man hat sich bisher vorwiegend mit dieser Frage nur im Zusammenhang der Stadtentstehung und der Bevölkerungsgeschichte befaßt. Niitemaa greift das Thema besonders von der innenpolitischen und soziologischen Seite her an und kommt zu beachtenswerten Ergebnissen, welche es wünschenswert erscheinen lassen, ähnliche Forschungen auch in anderen Gebieten vorzunehmen, auch dort, wo kein Unterschied in der Nationalität zwischen Bürger und Bauer bestand.

Die Kenntnis der einschlägigen allgemeinen Literatur zur Frage der Bauernpolitik der Städte ist sehr gut und läßt die leitende Hand des Ordinarius für allgemeine Geschichte an der Universität Helsingfors, Prof. Dr. Arvi Korhonen, deutlich erkennen. Ging doch aus seiner Schule auch kürzlich ein anderes Werk hervor, daß ein noch weiter von Finnland abliegendes Thema, das Zehntwesen der Erzdiözese Hamburg-Bremen (von E. Kuujo), sich zur Aufgabe gestellt hatte.

Die Einteilung des Inhalts wird in der Hauptsache nach chronologischen Gesichtspunkten vorgenommen. Das erste Kapitel behandelt die anfängliche Freizügigkeit der Esten und Letten, die ja im Mittelalter „Undeutsche“ genannt wurden, ohne daß diesem Ausdruck ein Makel anhaftete. Das zweite Kapitel schildert die erste Entstehung einer nichtdeutschen Unterschicht in den baltischen Städten. Vier Kapitel (III, IV, V, IX) werden dann der sogenannten Läuferfrage gewidmet, einer Frage, die mit dem Beginn der Schollenpflichtigkeit und Erbuntertänigkeit immer akuter wurde, besonders durch die standhafte Verteidigung der städtischen Auffassung vom Begriff „Stadtluft macht frei“. Höhepunkt der Kämpfe sind die Jahre um 1500, die schließlich durch einen Kompromiß zwischen Ritterschaften und Städten wenn auch nicht entschieden, so doch zunächst geschlichtet wurden.

Kapitel VI schildert das Verhältnis von Deutsch und Undeutsch in den Städten zu Ende des Mittelalters (174—210), Kapitel VII die rechtliche Lage der städtischen Bauern auf der Stadtmark und den Hospitalgütern, Kapitel VIII, und das ist besonders interessant, Einflüsse der Ideen der Reformationszeit. Ein zusammenfassender „Rückblick“ bildet den Abschluß des Werkes, das außerdem noch mit einem sehr vollständigen Quellen- und Literaturverzeichnis versehen ist.

Da sonst schwerlich Gelegenheit zu einer ausführlichen Stellungnahme gegeben ist, das Thema auch für die Geschichte vieler Hansestädte von Bedeutung werden kann, sei es gestattet, eine Reihe kritischer Einzelheiten vorzutragen.

Niitemaa führt mit Erfolg einen neuen Begriff in die Diskussion über die Freizügigkeit der nichtdeutschen Bevölkerung zu Anfang der livländischen Selbständigkeit ein: das Asylrecht. Allerdings will mir scheinen, daß der gewählte Ausdruck „Heidenasyl“ nicht das Rechte trifft. Denn faktisch war es kein Asyl für Heiden, sondern für Christen, welche aus der Heidenschaft in die Stadt fliehen konnten. Die Kombinationen Niitemaas mit der angeblichen Verleihung des Asylrechts an die Stadt Riga durch den päpstlichen Legaten Wilhelm von Modena werden durch die zweifelhafte Datierung des ältesten Rigaer Stadtrechts (34) zunichte gemacht.

Wenn der Verfasser das Wort „omnibus“ in einer Urkunde Königs Christoph von Dänemark für die Stadt Reval 1255 (33) so deuten will, daß wirklich „allen“ das Recht des Häuserbaus, des Wohnens und der Ausübung lübischen Rechts

zugestanden wurde, so ist das selbstverständlich in dieser Form ein Irrtum. „Alle“ sind hier fraglos in erster Linie die Kaufleute, dann sonstige Deutsche und nur ausnahmsweise auch Nichtdeutsche. Gewiß steht das in der Urkunde nicht drin: aber die Stadtbücher, welche vorwiegend nur deutsche Namen, wenn auch erst 50 Jahre später, nennen, bezeugen das einwandfrei.

Etwas gar zu scharf kritisiert der Verfasser den Deutschen Orden (42—45), dessen soziale Politik er oft nur in der Beleuchtung seiner Gegner und Todfeinde sieht. Daß der Orden die im Kriege gemachten heidnischen Kriegsgefangenen nach dem allgemeinen Brauche als Sklaven benutzt oder gar weiterverkauft hat, ist gewiß erwiesen, aber lange nicht in einem Umfange, der irgendwelche nennenswerte Bedeutung haben konnte. Zudem taten es ihm hierin alle anderen geistlichen und weltlichen Herren des europäischen Nordostens gleich.

Bei der Schilderung der Zunfentwicklung im Abendlande (53) fehlt erstaunlicherweise ein Hinweis auf das in Finnland erschienene wichtige Werk von Gunnar Mickwitz, *Die Kartellfunktionen der Zünfte*. Ebenso scheint der Verfasser meine diesbezüglichen Ausführungen über die Entwicklung in Reval (*Liber de diversis articulis*) übersehen zu haben.

Bei der Behandlung der Frage „Schuld oder Mann“, aus der in Livland die Schollenpflichtigkeit entstand, hat Niitemaa die Auffassung vertreten, daß die lehnrechtliche Erbuntertänigkeit das maßgebende Element zur Herausbildung einer neuen, gebundenen sozialen Lage für die Bauernschaft wurde, nicht allein die rein fiskalische Verschuldung der Bauern. Das ist gewiß richtig; aber dem anderen Faktor muß der Verfasser doch mindestens ebensoviel Triebkraft zubilligen, denn schon um 1330 heißt es von einzelnen Bauern: *iravit uncum*, wenn er nämlich über das Maß verschuldet war, durfte er seinen „Haken“ nicht mehr verlassen (75).

Wenn die Einflüsse der revolutionären Ideen der Reformation in Livland nicht zu einem Bauernaufstande führten, obwohl von mancher Seite her geschürt wurde, so ist das bestimmt nicht etwa ein Zeichen der Stumpfheit bei den Bauern, sondern zugleich ein Beweis für die wirtschaftlich überaus günstige Lage der ländlichen Bevölkerung Livlands gerade in der Reformationszeit.

Soll von allgemeinen Mängeln des Buches die Rede sein, so mag erwähnt werden, daß sprachlichen und kulturgeschichtlichen Fragen nur wenig Interesse zugewandt worden ist. Das Buch von V. Kiparsky-Helsingfors über das Thema „Fremdes im Baltendeutsch“ wird vom Verfasser nicht zitiert (196!), fehlt auch im Literaturverzeichnis. Gerade zur Kulturgeschichte aber gäbe es außerordentlich viel nachzutragen, Dinge, welche das Verhältnis von Deutsch und Undeutsch in eine ganz andere, mehr intimere, möchte ich sagen, Beleuchtung bringen würden.

Im Literaturverzeichnis vermissen wir ferner noch den Aufsatz von A. Margus über soziale Konflikte in Reval in den vierziger Jahren des 16. Jahrhunderts („*Vana Tallinn*“) und die Edition des Schragens der Revaler St.-Marien- oder Dombgilde durch Fr. Stillmark.

Angenehm berührt die vorzügliche deutsche Übersetzung, überhaupt der leicht lesbare und klare Stil. Wie wir hören, beabsichtigt der Verfasser seine Forschungen fortzusetzen und das Thema des Bauernhandels der baltischen Städte einmal gründlich zu untersuchen. Wir wünschen ihm zu seiner wissenschaftlichen Leistung Glück und viel Erfolg zur Weiterarbeit.

Paul Johansen.

Jozef Hubert Aloysius Beuken: *De Hanze en Vlaanderen*. 205 S. mit 3 Abbildungen. Maastricht 1950.

Die sympathische, gut ausgestattete und angenehm zu lesende Schrift ist als Nymweger Dissertation unter der Ägide von Prof. Post entstanden. Der Verfasser hat, laut Vorwort, weder die Absicht neue Quellen, noch neue Gesichtspunkte zum Thema zu bieten, sondern vielmehr, die Ergebnisse der bisherigen Hanseforschung zusammenzufassen und aus den Quellen zu belegen. Im wesentlichen hat er dank ungemein gewissenhafter Arbeit dieses Ziel auch erreicht. Der wissenschaftliche Apparat mit den Belegen umfaßt nicht weniger als 50 Seiten. Die gedruckten Hanserezesse sind auf das sorgfältigste benutzt. Das in niederländischer Sprache erschienene Schrifttum ist vollständig herangezogen, die deutsche Hanseliteratur der letzten Jahrzehnte dagegen nur teilweise; insbesondere hat der Verfasser sich kaum zunutze gemacht, was in den grundlegenden Arbeiten allgemeinerer Art auch für

den flandrischen Bereich an Erkenntnissen erzielt worden ist, und so wirkt das Ganze manchmal ein wenig verstaubt — bezeichnend etwa, daß der Name Arnold Kießelbachs neben Dietrich Schäfer, Koppmann, Walther Stein, Rudolf Häpke und Walther Vogel eine überragende Rolle spielt, Fritz Rörig dagegen fehlt, weil keine seiner Arbeiten das Stichwort Flandern in seinem Titel trägt. Für das 15. Jahrhundert führt Beuken über Daenells großes Werk nirgends hinaus. Als die sachlich wertvollsten und förderlichsten Teile der Arbeit sind hervorzuheben der mit besonderer Liebe ausgeführte Abschnitt über die Handelswege zwischen dem Ostland und dem Zwin, der auch sachlich Neues bringt, und der Schlußteil über die Endzeiten des Brügger Kontors und seine Verlegung nach Antwerpen.

Enttäuschen muß ich den Verfasser in seiner emphatisch ausgesprochenen Hoffnung, daß die Archivalien der Hamburger Flandernfahrer neue wertvolle Erkenntnisse über die hansisch-flandrischen Beziehungen bieten könnten. Die fraglichen Rechnungsbücher, seit 1947 nicht mehr in der Staatsbibliothek, sondern im Staatsarchiv zu Hamburg verwahrt, bringen neben zahlreichen Namen Hamburger Flandernfahrer des 15. und beginnenden 16. Jahrhunderts lediglich Nachrichten über die Jahresfeste der Flandernfahrergesellschaft.

Heinrich Reincke.

Barbara Rohwer: *Der friesische Handel im frühen Mittelalter*. (Diss. Kiel.) 102 u. XII S. Borna-Leipzig 1937.

Durch ein bedauerliches Versehen ist diese Arbeit in den HGbl. nie besprochen, sondern nur einmal mit dem vielsagenden Vermerk „dazu jetzt“ kurz notiert worden (Jg. 63, S. 287). Wenn aber noch heute, dreizehn Jahre nach dem Erscheinen der Dissertation, ein wirkliches Bedürfnis nach Anzeige dieser bedeutenden Schrift besteht, so möge diese Tatsache der Verfasserin in ihrer gegenwärtigen Lage immerhin ein bescheidener Trost sein. Ihre Arbeit wurde nicht vergessen, sondern ist inzwischen von vielen mit Gewinn gelesen und verwertet worden.

Selten wurde eine Forschungslücke nämlich mit so viel Geschick geschlossen, selten wurde ein schwieriges, durch mancherlei unwissenschaftliche Hypothesen verunziertes Thema in so schöner, fast anmutiger Klarheit behandelt, wie die Frage des frühen Friesenhandels durch Barbara Rohwer. Übersichtliche Anordnung des Stoffes, knappe, aber doch inhaltsreiche Form, geschickte Verwertung drucktechnischer Möglichkeiten, reicher, aber nicht aufdringlicher Apparat von Fußnoten, all das läßt die Dissertation als ungewöhnlich reife Arbeit der Schule Fritz Rörigs erscheinen. Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir dieser Schrift eine Neuauflage prophezeien.

Es ist heute, nach so langer Zeit, nicht mehr recht am Platze, über den Inhalt viel zu berichten: er müßte den Interessenten schon lange bekannt sein. Auch Kritik zu üben wäre nicht ganz gerecht, denn die Forschung ist inzwischen doch ein Stück vorangekommen.

Daher will ich mich darauf beschränken, einige kleine Bemerkungen zu bringen, die einer eventuellen Neuauflage zum Nutzen gereichen könnten. Fraglos ist die philologische und archäologische Seite der Arbeit noch bedeutend ergiebiger zu gestalten, besonders im Hinblick auf die neuere friesische Sprachforschung und andererseits durch die z. T. überraschenden Ergebnisse der Wurtenforschung. Als drittes Moment, das stärker berücksichtigt hätte werden können, möchte ich die Geschichte der friesischen Heiligenverehrung nennen. Die Verfolgung des typischen St. Martins-Kultus, der Verehrung der Friesenapostel Willibrord, Willehad, Gregor u. a. hätte auch auf Spuren des friesischen Handels geführt.

Nun einige Einzelheiten; S. 16: die Kuren waren keine Slaven, sondern ein baltischer (letto-litauischer) Volksstamm; 12: die Bedeutung Ripens für Friesland wird unterschätzt; 36: Kugghamn, nicht Klugghamn — die Frage der skandinavischen Ortsnamen mit dem Kompositum Kugg = Kogge ist sehr strittig, in den meisten Fällen werden wir wohl späte Herkunft aus dem Mittelniederdeutschen annehmen müssen. Der zweite Abschnitt über den Niedergang des friesischen Handels ist etwas gar zu kurz geraten. Die Frage der Priorität von Sachsen oder Friesen auf der Ostsee hätte wohl ein tieferes Eingehen verdient. Auch ist die Aufzählung der Friesensiedlung (S. 100) gar zu summarisch, es hätte ihr Vordringen auch in den Südosten nicht unerwähnt gelassen werden müssen.

Es bleibt dabei, daß wir diese Schrift von Barbara Rohwer nicht übersehen können noch werden, wir hoffen auch nicht bloß auf eine Neuauflage, sondern auch auf eine Fortsetzung der so glücklich begonnenen Untersuchung.

Paul Johansen.

Heinrich Heffter: *Die deutsche Selbstverwaltung im 19. Jahrhundert*. Geschichte der Ideen und Institutionen. 791 S. Stuttgart 1950, K. F. Koehler-Verlag.

Der Verfasser, Leiter der staatlichen „Forschungsstelle für die Geschichte Hamburgs 1933—1945“ und Privatdozent an der Universität in Hamburg stellt in seiner umfangreichen und inhaltreichen Arbeit die Entwicklung der Ideen und der Institutionen der Selbstverwaltung in Deutschland im 19. Jahrhundert dar. Er faßt dabei im großen Überblick zum ersten Mal das ganze Gedankengut, das sich auf den Begriff der Selbstverwaltung bezieht und seinen Niederschlag in den Gesetzen jener Zeit findet, in einer eindringlichen Darstellung zusammen. Ein einleitendes Kapitel führt vom Ständestaat des späten Mittelalters mit seiner altdeutschen Städtelfreiheit über den französischen und den preußischen Absolutismus und die englische Parlamentsaristokratie bis an die Schwelle der französischen Revolution (Montesquieu, Physiokraten). Ein folgendes Kapitel behandelt dann unter dem Gesichtspunkt der Selbstverwaltung die Ideen von 1789 und den napoleonischen Beamtenstaat einerseits, andererseits den aufgeklärten Absolutismus und die ständischen Reformideen im Deutschland des 18. Jahrhunderts. Auf diese einleitenden Ausführungen folgt als erstes Hauptstück die Darstellung der Stein-Hardenbergschen Reformen (Städteordnung von 1808!) mit einem Überblick über die Entwicklung im französischen Rheinland und den rheinbündischen Mittelstaaten. Daran schließt sich die Darstellung des vormärzlichen Liberalismus und seines Einflusses auf den Selbstverwaltungsgedanken in Süd und Nord. Über die Märzrevolution von 1848, die Reaktion der fünfziger Jahre und den „klassischen Liberalismus“ des Nachmärz steigt die Darstellung auf zu der aus dem Studium der englischen Zustände erwachsenen Selbstverwaltungslehre Gneists, die mit ihrem in Lehre und Praxis weitreichenden Einfluß auf die Entwicklung in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts recht eigentlich den Mittelpunkt des Werkes bildet. Der Reichsgründungsära folgt dann als weiteres Hauptstück des Buches die Darstellung der preußischen Verwaltungsreform der siebziger Jahre (Kreisordnung von 1872, Provinzialordnung von 1875, Ausbau der Verwaltungsgerichtsbarkeit) und ihres Abschlusses nach der innenpolitischen Wende von 1878/79. Ein abschließendes Kapitel behandelt noch die Selbstverwaltung in der Demokratie des 20. Jahrhunderts, insbesondere Hugo Preuß und die demokratische Selbstverwaltungs Idee und gibt einen kurzen Ausblick auf die neueste Entwicklung: Die deutsche Gemeindeordnung vom 30. 1. 1935 ersetzt die Selbstverwaltung durch Führerprinzip und Parteiherrschaft. Nach dem Zusammenbruch erstet die Selbstverwaltung wieder: Süddeutschland kehrt mit allerhand Reformen zum früheren Recht zurück, im Nordwesten in der britischen Zone erläßt die Militärregierung die nach englischem Muster revidierte Gemeindeordnung vom 1. 4. 1946, die in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen noch jetzt (August 1950) gilt, während sie in Schleswig-Holstein bereits durch ein Landesgesetz, Gemeindeordnung vom 24. 1. 1950, ersetzt ist, das für die Städte dem Typus der sogenannten unechten Magistratsverfassung nahesteht.

Der Verfasser berücksichtigt in seiner Darstellung nicht nur die Selbstverwaltung im engeren Sinne, nämlich die der kommunalen Gebietskörperschaften (Gemeinde, Kreis, Provinz), an die man bei dem Begriff der Selbstverwaltung in erster Linie denkt, sondern streift auch die Selbstverwaltung der Kirchen und das, was man wirtschaftliche und wirtschaftlich-soziale Selbstverwaltung nennt: Die Selbstverwaltung der Handelskammer und der Träger der Sozialversicherung. Dabei unterläuft ihm auf diesem entlegenen Gebiet ein kleiner Irrtum (692), der hier berichtigt sei. Daß die Reichsversicherungsordnung im Bereiche der Krankenversicherung, um den sozialdemokratischen Einfluß zurückzudrängen, den Beitragsanteil der Versicherten und damit die Vertretung der Arbeitnehmer im Ausschuß der Kasse von 2 Dritteln auf die Hälfte herabgesetzt habe, trifft nicht zu. Wohl bestand die Absicht, aber der Vorschlag drang gegenüber dem entschlossenen Widerstand nicht durch. Die Halbierung der Beiträge ist in der Krankenversicherung erst durch das Sozialversicherungsanpassungsgesetz des Wirtschaftsrates vom 17.6.1949 eingeführt worden, ohne daß damit die Frage der Vertretung geregelt worden wäre.

Diese ist vielmehr, wie die ganze Selbstverwaltung der Sozialversicherung, die gleichfalls beseitigt worden war, noch offen. Nur bei den Innungskrankenkassen hat von je her die Möglichkeit bestanden, abweichend von der allgemeinen Regel, durch Satzung Beiträge und Vertretung zu halbieren (§ 381 RVO).

Die Benutzbarkeit des bedeutenden, den weitschichtigen Stoff in flüssiger gut lesbarer Darstellung meisternden Buches wird noch durch ein sehr eingehendes und sorgfältiges Personen- und Sachregister erleichtert.

E. Helms.

O. Bjurling: *Skånes utrikessjöfart 1660—1720*. En studie i Skånes handelssjöfart. VIII, 277 S. Lund, C. W. K. Gleerup 1945.

Die vorliegende Abhandlung des jetzigen Präzeptors für Wirtschaftsgeschichte an der Universität Lund befaßt sich, wie der Titel angibt, mit Schonens auswärtiger Handelsschiffahrt im Zeitraum 1660—1720. Verwertet wurde umfangreiches, wenn auch in mancher Hinsicht mangelhaftes schwedisches Archivmaterial. Es ist schade, daß der Krieg es dem Verfasser unmöglich machte, zur Ergänzung seiner schwedischen Archivunterlagen entsprechendes Quellenmaterial des Auslandes heranzuziehen. Damit entging ihm manche Möglichkeit, seine von Schweden aus getroffenen Feststellungen zu korrigieren bzw. zu bestätigen¹. Noch eine andere methodische Frage sei hier angeschnitten. Verfasser bringt eine Reihe sehr nützlicher Tabellen, in denen er u. a. Lübeck und Rostock zusammenfaßt und die übrigen deutschen Häfen als „övriga tyska hamnar“ oder „diversa tyska orter“ rubriziert. Der Historiker, dem es um genaue Zahlen für den Seeverkehr der mecklenburgischen, pommerschen, preußischen oder holsteinischen Häfen geht, kann mit einer solchen Rubrizierung natürlich nicht arbeiten, muß also wieder zu den schwedischen Primärquellen greifen. Problematisch ist es auch, wenn Verfasser als Grenze zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark diejenige von 1920 nimmt (vgl. S. 243). Mit der Grenze von 1920 kann der Nationalökonom arbeiten, wenn er Verhältnisse der Gegenwart mit solchen des 17. bzw. beginnenden 18. Jahrhunderts vergleicht. Für den Zeitraum, über den Verfasser als Wirtschaftshistoriker gearbeitet hat, müssen die historischen Grenzen der Herzogtümer ins Auge gefaßt werden. Ja, es wäre empfehlenswert gewesen, zwischen königlich-dänischen und herzoglich-gottorfischen Häfen zu unterscheiden. Solange die Gottorfer über ihre Häfen frei verfügen konnten, war man gottorfischer- wie schwedischerseits bemüht, die über diese Häfen gehenden gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen zu intensivieren². Verfasser hat auch an anderer Stelle nur mit dem geographischen Begriff gearbeitet und die spezifischen politischen Verhältnisse des Zeitraums außer acht gelassen³. Trotz dieser Bemerkungen bleibt die sehr gründlich durchgeführte Arbeit eine Leistung, der auch wir unseren Dank zollen müssen.

Verfasser schildert zunächst die wirtschaftliche Struktur Schonens, zeichnet Schonens Seefahrt zu Beginn der sechziger Jahre, also zu Beginn der schwedischen Herrschaft, und verfolgt dann den Verlauf in den drei Abschnitten 1660—1675, 1676—1690, 1691—1720. Das Schonen der Mitte des 17. Jahrhunderts wird gekennzeichnet als agrarisches Überschußland wie Dänemark. Das Korn, die wichtigste Getreideart des Landes, wurde hauptsächlich südlich Malmö, sowie um Ystad und Landskrona angebaut, und dementsprechend waren diese drei Häfen die wichtigsten Ausfuhrplätze für diese Getreideart wie auch für gewisse Mengen Hafer, Vieh,

¹ Vgl. neuerdings A. v. Brandt, Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag usw. = Scandia XVIII, 1947, S. 48. Nach Bjurling gingen 1672 von Malmö 36 Schiffe mit 768 Last nach Lübeck (Schiffe mit über 3 Last berücksichtigt), nach v. Brandt 31 mit 501 NRT (= 668 Last, 1 Last = 1 $\frac{1}{3}$ NRT, allerdings nur geschätzt, da die Lübecker Zulagebücher erst seit 1676 Tonnageangaben enthalten).

² Vgl. O. Bjurling, Om oxstallningen och exporten av stalloxar från Skåne under årtiondena före och efter år 1700 = Scandia XIII, 1941, S. 271: Zu Beginn der Regierung Herzog Friedrichs IV. von Holstein-Gottorf wurde von gottorfischer Seite versucht, die schonische Ochsenausfuhr von Lübeck und Travemünde weg nach Neustadt (Holstein) zu lenken, „wohin sie zuvor gegangen“.

³ So spricht er etwa vom „Balticum“ und faßt für die Jahre 1696—1700 Riga und Reval, die bis in den großen Nordischen Krieg hinein schwedischen Häfen, zusammen mit „Libau und Kurland“, dem selbständigen kurländischen Gebiet.

Ochsen und Pferde, wurden mit Vorteil dahin getrieben, von wo aus der Seetransport zum Bestimmungshafen am bequemsten war, d. h. vornehmlich nach Ystad und Hälsingborg. Der fünfte der schonischen Häfen, Kristianstad-Åhus, exportierte außer begrenzten Mengen Vieh und Getreide hauptsächlich Pottasche. Einen beträchtlichen Umfang nahm mit der Zeit die Ausfuhr von Alaun an, der hauptsächlich zu Andrarum gewonnen wurde. Die übrigen Häfen der Provinz kamen infolge des begrenzten Stapelrechts für den Außenhandel nicht oder nur in Ausnahmefällen in Betracht.

Das Privileg des Adels und der Geistlichkeit, die Eigenproduktion auszuführen, nahm keinen größeren Umfang an. Zugezogene schwedische Adlige bzw. Angehörige des Beamtenstandes griffen dann allerdings stärker in den Seehandel ein. Der Handel der Bürger war in starkem Maße aktiv, sie sandten ihre Fahrzeuge mit schonischen Produkten nach ausländischen Häfen und holten dort diejenigen Waren, die sie für den einheimischen Markt brauchen konnten. Häufig spezialisierten sich die Kaufleute auf bestimmte Auslandshäfen, wobei natürlich Verwandtschaftsbeziehungen auch eine gewisse Rolle spielten, etwa beim Malmöer Bürgermeister Jürgen Böddicher, von dem Verfasser vermutet, daß er aus Lübeck stammte. Der bedeutendste Kaufmann in Landskrona, Bartholomäus Menthe, kam aus Hamburg. Wie wir aus verschiedenen erhalten gebliebenen Vermögensaufstellungen ersehen, nahmen die schonischen Bürger häufig den Kredit ausländischer, hamburgischer, lübeckischer oder holländischer Kaufleute in Anspruch. Es kann in diesem Zusammenhang nicht genug betont werden, welch wertvolle Hinweise der Wirtschaftshistoriker der familiengeschichtlichen Forschung entnehmen kann. Mit Hilfe familiengeschichtlicher Literatur hätte Verfasser gewiß verschiedene Kaufmannsgestalten schärfer profilieren können.

Um 1660 war Schonens Schifffahrt im wesentlichen auf die deutschen Ostseehäfen eingestellt. Im besonderen galt dies für Ystad, während Malmö, Hälsingborg und Kristianstad stärkere Westverbindungen und auch Warenaustausch mit Hamburg hatten. Schonens Handelsvolumen zeigt in der schwedischen Zeit deutlich eine rückläufige Tendenz. Einquartierungen, wachsender Steuerdruck, hohe Zölle, namentlich die Drosselung der Getreideausfuhr wirkten sich ungünstig aus. Die Ochsenausfuhr hielt sich wohl auf der Höhe, während der Export von Pferden, der in der ersten Hälfte der sechziger Jahre einen beträchtlichen Umfang hatte, ziemlich zurückging. Entsprechend der Getreideausfuhr, die jetzt Schweden selbst zugute kam, nahm die Schifffahrt Schonens einen binnenländischen Charakter an. Auch die neue Exportzolltaxe von 1669 blieb auf einem viel zu hohen Niveau, um den schonischen Außenhandel wesentlich fördern zu können.

Dagegen brachte der Krieg zwischen den Seemächten von 1665—1667 und der 1672 ausbrechende Krieg günstige Konjunkturen für die Reederei Schonens, besonders der Städte am Öresund. Doch kam diese Reederei nicht eigentlich der Seefahrt Schonens zugute, da die betreffenden Schiffe auf den gewöhnlich von den Holländern beherrschten Seewegen verkehrten. Bei solchen Unternehmungen spielte offenbar auch Hamburger Kapital eine Rolle⁴.

In den Jahren 1675—79 wurde Schonens Schifffahrt empfindlich gestört durch den Krieg, in den Schweden an der Seite Frankreichs eintreten mußte. Im Frühjahr 1675 requirierte der schwedische Staat in schonischen Häfen private Fahrzeuge für militärische Zwecke. Wer Gelegenheit hatte, der Beschlagnahme zu entgehen, begab sich mit seinen Schiffen nach Dänemark hinüber. In Hälsingborg tat dies u. a. „Sophia Eggertz“ (140). Dieser Name gibt uns Gelegenheit, auf einen Zug der Arbeit hinzuweisen, den man noch hätte besser ausfeilen können. S. 134 erwähnt Verfasser unter den Reedern Hälsingborgs „Sophie sal. Eggert Ellers“. Bei Sophia „Eggertz“ handelt es sich offensichtlich um die selbe Frau, nämlich um die Witwe des Eggert Ellers. Entsprechende Hinweise — etwa der der Verwandtschaft zwischen dem Zollinspektor Jacob Barchman (105) und dem schwedischen Residenten in London Johan Barchman (geadelt Leyonberg), der 1667 Mitreeder des Malmöer Schiffs „St. Jacob“ war — hätten noch verschiedene Zusammenhänge erhellen können. Häufig entdeckt man solche erst bei Anlegung eines Registers. Schade, daß ein solches nicht zustande kam.

⁴ Vgl. das Projekt, das Herman Paffrath 1667 betrieb, S. 118f.

Mit Ausnahme Malmös gerieten alle Stapelplätze Schonens noch 1676 in die Hände der Dänen. Malmö konnte seinen Seehandel in begrenztem Maße aufrecht erhalten und damit auch die dortige Garnison versorgen. Aus Esaias Pufendorfs, des schwedischen Diplomaten, Korrespondenz erfahren wir, daß dieser 1678 seinen Kredit herlich, damit die Malmöer Garnison wie es scheint durch einen nicht genannten Hamburger Kaufmann, mit Salz beliefert werden konnte⁵. Ein Hamburger Schiff wird in den Öresundregistern der Jahre 1676/78 allerdings nicht erwähnt. Wir müssen die Fracht wohl auf einem der 10 holländischen oder eher noch 8 britischen Fahrzeuge vermuten, die damals neben 2 norwegischen mit östlicher Fahrtrichtung erwähnt werden.

Nach dem Krieg erholte sich Malmö, die einzige Stadt, die jetzt noch eine größere Flotte hatte, am ehesten, und der Handel mit den norddeutschen Städten nahm auch jetzt wieder den ersten Platz ein. Freilich, das große Hindernis, das den Handel Schonens niederhielt, die Drosselung der Getreideausfuhr, blieb bestehen. Die Ochsenausfuhr stieg trotz gewisser Erschwerungen wieder an. Der Pferdebestand war nach dem Krieg begreiflicherweise stark vermindert. Durch Anschaffung von Zuchtpferden suchte man ihn zu heben. Im Frühjahr 1681 weilte Caspar Henrich Gerdes, „königlicher Stallmeister zu Schonen“ im Herzogtum Holstein-Gottorf, um unterstützt von herzoglicher Seite eine Anzahl „rarer und wollconditionerter pferde“ anzuschaffen⁶.

Für den letzten Abschnitt, 1691—1720, konnte Verfasser mittels „Ersatzmaterials“ sich eine gewisse Klarheit über den Verlauf der Entwicklung nicht nur in Schonen, sondern auch in ganz Schweden machen. Der Seekrieg der neunziger Jahre brachte wieder einen Aufschwung der schonischen Reederei, wenn auch nicht in dem Maße wie in den beiden vorausgehenden Kriegen der Seemächte. Im übrigen blieb Schonens Seefahrt weiterhin hauptsächlich auf Norddeutschland und Dänemark eingerichtet. Da sich die Ausfuhr der Mastochsen mehr und mehr auf Ystad konzentrierte, entwickelte sich dieser Platz jetzt zum bedeutendsten Ausfuhrhafen Schonens. Der Gesamtanteil der Provinz am Außenhandel Schweden-Finnlands wurde freilich immer geringer. Der Anteil an der Einfuhr sank von 5% 1691—95 auf 2,4% 1706—10, der Anteil an der Ausfuhr von 3% auf 2,4%. Dann fielen die Dänen im Herbst 1709 in Schonen ein und leiteten eine Depressionsperiode ein, die mit gewissen Unterbrechungen bis zum Ende des Nordischen Krieges währte. Feindliche Kaper und schwedische Ausfuhrverbote reduzierten den Außenhandel der Provinz auf ein Minimum. Etwas besser wurde es 1718 wieder. Dann kamen die Friedensschlüsse, die dem Nordischen Krieg ein Ende setzten. Die lange Zeit der Erholung, die Schonen jetzt gewährt wurde, führte allerdings keine grundlegende wirtschaftliche Änderung herbei, wenn auch 1727 gewisse Lockerungen in der Getreideausfuhr eintraten. Erst nach der Agrarreform des 19. Jahrhunderts sollte es der Landwirtschaft Schonens vergönnt sein, ihre Produkte frei abzusetzen.

Hermann Kellenbenz.

Köln. 244 S. mit vielen Abbildungen im Text und auf Tafeln. Herausgegeben von der Stadt Köln 1948, in neuer Auflage 1950. J. P. Bachem Verlag.

Bruno Kuske erklärt in seinem Vorwort das Ziel, das sich die Mitarbeiter an diesem Werk gesetzt haben: das bisherige Wesen einer zerstörten Stadt als die geistige Voraussetzung ihrer Erneuerung klarzustellen. Diese Klarstellung ist den Mitarbeitern, sämtlich besten Kennern der Vergangenheit Kölns, vollauf gelungen. Köln ersteht dem Leser in seiner einzigartigen einstigen Größe und typischen Bedingtheit in Verfassung, Wirtschaft und Gesellschaft, Kunst und Wissenschaft. Zahlreiche vorzügliche Abbildungen verstärken den Eindruck des Wortes. Wir beschränken uns darauf, hier näher hinzuweisen auf die Ausführungen, die vor allem auch das mittelalterliche Köln betreffen, jenes Köln der höchsten Leistungen auf

⁵ Vgl. Schreiben Esaias Pufendorfs an Otto Wilhelm v. Königsmarck aus Hamburg vom 18. 11. u. 2. 12. 1678. Konzept. Stockholm, Riksarkivet. Germanica A III. Diplomatiske korrespondenser och saml. som ej kunna hänföras till något visst hov (eller krets). Esaias v. Pufendorfs koncept 1674—1684.

⁶ Vgl. Schreiben Herzog Christian Albrechts an Königinwitwe Hedwig Eleonora vom 30. 4. 1681. Stockholm, Riksarkivet. Hedvig Eleonoras arkiv.

allen Lebensgebieten. Walther Tuckermann ergründet in seinem einleitenden Beitrag *Zur geographischen Lage der Stadt Köln* (9 ff.) die Köln prädestinierende Lage unter Vergleich mit ähnlich stark lagebestimmten Städten im Abendlande wie Paris an der mittleren Seine, als Herz des Gebiets zwischen dem Kanal und dem Mittelmeer und London am Themsetrichter gegenüber dem Rheinrichter, in dessen innerstem Winkel vor den Mittelgebirgen Köln die Stromfahrt und die großen Landstraßen aus dem Westen und Osten in sich zusammenschließt. Sehr stark wird der rheinische — nicht bloß der niederrheinische oder, ganz abwegig, norddeutsche — Charakter der Stadt herausgestellt, wobei bei rheinisch an den Strom in seiner ganzen Länge vom Alpenfuß bis zu seinen Mündungen zu denken ist.

Aufschlußreich Tuckermanns Vergleiche des besiedelten Areal und der Volkszahl Kölns in älterer und neuerer Zeit mit Städten im nordfranzösischen, flämischniederländischen und englischen Raum. Hans Vogts zeichnet anschließend mit meisterlicher Hand an Karten illustriert in seinem Beitrag *Stadtraum und Stadtbild* (21 ff.) die bauliche Gestaltung Kölns von der Römerzeit her. Gerhard Kallen umreißt darauf *Die politische Entwicklung der Stadt* von ihrer Erhöhung zur Colonia Claudia Ara Agrippinensis über die fränkische und die hoch- und spätmittelalterliche Zeit bis in die nach Jahrhunderten des Stillstandes, langsam, erneut eine kräftige Entwicklung gestattende preußische Zeit. Diese kurze, alle wesentlichen Momente berücksichtigende Darstellung der an Spannungen so reichen inneren und äußeren Geschichte des „heiligen“ Köln erfüllt den Geschichtsfreunden einen Wunsch, der sich ihnen immer wieder aufdrängte. König, Bischof, primores civitatis, Zünfte treten als die einander stützenden, hart miteinander konkurrierenden und sich ablösenden Träger und Gestalter des politischen, wirtschaftlichen und sozialen Seins der größten Stadt Deutschlands im Mittelalter klar heraus. Dies Bild führt Erich Kuphal in seinem Beitrag *Die Entwicklung der Verfassung und Verwaltung Kölns* (76 ff.) weiter aus, soweit dies ohne die damals, 1948, noch nicht wieder benutzbaren, glücklicherweise geretteten und jetzt wieder zugänglichen überreichen Bestände des Archivs möglich war. Die *coniuratio pro libertate* von 1112 mit der vorangegangenen Verpflichtung der Bürger durch Heinrich IV., die Mauer zu unterhalten, wird in ihrer nunmehr durchgängigen kommune-politischen Deutung von Callen und Kuphal nicht angezweifelt; die 1138 urkundlich bezeugte *domus divitum*, das Geburtshaus der Richerzeche, dem zugeordnet; die Erweiterung der Stadt durch den Mauerbau von 1180, durch den der Stadtbezirk um das vierfache der Römerstadt auf 400 ha vergrößert wurde, als das Werk der erstarkten Bürgergemeinde bezeichnet. Schritt für Schritt macht sich die Gemeinde vom Stadtherrn frei, obwohl die Hoheitsrechte des Erzbischofs als weltlichen Territorialherrn weiter erstarken, bis der Erzbischof, 1288 bei Worringen von seinen eigenen Bürgern geschlagen, die Freiheit der bereits von König Philipp als selbstständigen Vertragspartner anerkannten Gemeinschaft der Kölner Bürger beschwören mußte und nur noch das Recht der hohen Gerichtsbarkeit behielt. Köln, von 15 Geschlechtern bzw. Geschlechterverbänden, mit dem der Overstolze in vorderster Reihe und dem deutlich ebenfalls aristokratischen weiteren Rat neben sich, regiert, der gegebene Vorort der westlichen Hansestädte und als solcher 1367 der Tagungsort der hansischen Ratssendboten, die zusammen mit den seeländisch-holländischen Stadtvertretern die bekannten Beschlüsse gegen Waldemar IV. von Dänemark faßten, erlebte gleich nach dem Stralsunder Frieden die ersten schweren sozialen Kämpfe in seinen Mauern, die dann 1396 mit dem Verbundbrief zur Ablösung der Geschlechterherrschaft durch die zünftig in 22 Gaffeln organisierte Bürgerschaft führten. Das spannungsreiche Verhältnis Kölns zur Kolonialstadt Lübeck wird angedeutet, die Stellung der Stadt als Reichsstadt (als solche wurde sie 1475 in aller Form anerkannt) unterstrichen, aber auch der geringe Nutzen und auch Nachteil dieser Eigenschaft in den Jahrhunderten betont, in denen die Territorialstaaten im Reiche immer stärker merkantilistische Prinzipien verfolgten. Die hinter der Politik und Verfassung Kölns stehende Wirtschaft und den diese Wirtschaft tragenden Menschen bringt dann Bruno Kuske, *Die Kölner Wirtschaftsentwicklung in älterer Zeit* (89 ff.) dem in seiner Aufmerksamkeit bereits stark gespannten Leser nahe, auf knapp 60 Seiten — es ist der umfangreichste Beitrag — in meisterlicher Zusammenfassung des mächtigen Stoffes: zunächst die gewerbliche Leistung in dem von „produktiven Landschaften“ umgebenen „hilligen Köllen“ am Rhein. Die einzelnen

Gewerbebezweige mit ihren Trägern werden in ihren spezifischen Bedingungen und Bedeutungen auch für den Handel bis in die weitesten Fernen profiliert: das berühmte Textilgewerbe (Wolle, Leinen, Seide und Baumwolle) mit seinen zahlreichen, schon sehr früh entwickelten Untergliederungen und bemerkenswerten, seit dem ausgehenden 12. Jahrhundert nachweisbaren Anteil von Frauenarbeit; das Metalle (Eisen, Stahl, Kupfer, Blei, Zink und Zinn mit ihren Legierungen, Silber und Gold) verarbeitende Gewerbe, welches in womöglich noch mehr Abteilungen aufgegliedert und zu höchster Vollkommenheit entwickelt zum anderen Kölns internationalen Ruf im Mittelalter begründete (1395 allein 122 Goldschmiede und -schläger), all die anderen der Ernährung, dem täglichen Gebrauch in Haus und Hof, in Stadt und Land, dem Luxus und der Kunst dienenden Gewerbe, mit Bemerkungen über die preisbestimmende Zufuhr von Butter aus den niederen Ländern, über den von den Nordseeküstenländern bis nach Dänemark hinauf besichtigten Viehgroßmarkt, über Nord- und Ostseefische, westfranzösisches Salz, oberdeutsche Weine, Juvelenbehandlung usw., die verfolgen muß, wer den hoch- und spätmittelalterlichen, als Nehmer und Geber ja auch den Ostseeraum — seit 1200 zumeist über Lübeck — stärkstens befruchtenden Vorort gewerblicher Arbeit im imperium Romanum nördlich der Alpen berücksichtigen will. Das gilt (wie überhaupt für alle das mittelalterliche Köln behandelnden Ausführungen in dem vorliegenden Werk) auch von Kuskes anschließenden Ausführungen über die Organisation und Beziehungen des Kölner Handels und Verkehrs, in denen Brabant, Flandern, Frankreich und England, die nördlichen Niederlande, das obere Deutschland und Italien bei aller Kürze genauer, der Elbe- und Weichsel-, der mittlere Donau- und der Ostseeraum jedenfalls in den wichtigsten Bezügen als das Wirkungsfeld Kölns angesprochen werden. Der Schiffsverkehrsverkehr auf dem Rhein, in dem die Stromverhältnisse ein Umladen der Güter in Köln erforderlich machten, der dadurch mitbestimmte Stapel, das sehr früh durchgebildete Kommissions-, Makler-, Wechsler- und Bankwesen usw. wird erörtert. Zu allem möchte der wissenschaftliche Leser mehr noch wissen und muß er es darum bedauern, daß — da in einem Werke wie diesem, in dem Wissenschaftler ihr Wissen zur Ehre ihrer zerstörten und zum Wohle ihrer wiederaufzubauenden Stadt darlegen, eine Stützung der gebotenen Tatsachen und entwickelten Anschauungen nicht in Betracht kommt — Kuske und die meisten anderen Verfasser ihre und anderer, am Rheine natürlich besser als im übrigen Deutschland und gar im Ausland bekannten Sonderuntersuchungen nicht im Anhang zusammengestellt haben. So würde man sich auch gerne näher unterrichten über die Auffassungen, die Kuske über die seines Erachtens aus älterer genossenschaftlicher Zusammenfassung ökonomisch interessierter Diener der königlichen Pfalz und des Domhofes hervorgegangene älteste Gilde der Kaufleute vertritt, jener Kaufleute, die sich noch Jahrhunderte hindurch den Weinschank, Gewandtschnitt und Geldwechsel vorbehalten haben, im Ausland in Gilden organisiert verkehrten und der großen deutschen Hanse so bedeutende Aktiva im Westen zugebracht haben. Kuskes Urteil über das Verhältnis Kölns zur deutschen Städtehanse „Man darf im ganzen dabei die Bedeutung des Bundes für Köln nicht überschätzen und nicht nur die Hansestadt sehen wollen. Damit verkleinert man die Stellung der Stadt. Die Hanse war eine begrenzt nordwärts und dabei stark maritim für Nord- und Ostsee eingestellte Organisation. Kölns Beziehungen waren gleichmäßig über ganz Europa verflochten“ (123), erscheint uns im wesentlichen richtig, so stark zugespitzt es auch ist. Die eigentümliche Stellung Kölns und die Hanse als kaufmännische Selbstschutzorganisation und als Städteeinigung sind in so kurzen Sätzen nicht leicht genauer zu fassen. Am Rande bemerkt, die Kaufleute und Städte der Grafschaften Seeland und Holland haben zum Unterschied zu den zuidoerseeischen zu keiner Zeit zur Hanse gehört, obschon auch sie zum Reiche gehörten. Kuskes ungemein aufschlußreiche Darlegungen, die bis ins beginnende 19. Jahrhundert führen, werden von den Direktoren Karl Erich Müller und Heinz Pohl (*Das neuere Wirtschaftsleben der Stadt Köln bzw. Die neuere soziale Entwicklung von Köln*) bis in die jüngste Zeit fortgesetzt und durch die wieder auch die mittelalterlichen Leistungen Kölns gebührend wertenden Ausführungen von Georg Räderscheidt, *Das geistige Leben der Stadt Köln im Wandel der Jahrhunderte* und von Otto H. Förster, *Die bildende Kunst in Köln* ergänzt. Hermann Schnitzler, *Museumspflege und Kunstpflege* sowie Paul Mies, *Musik in Köln* runden das Ganze ab.

Wehen Herzens betrachtet man auf den ersten von den 95 Abbildungen im Anhang, die Kölns große Vergangenheit vor Augen stellen, die zerfetzten Leiber der herrlichen romanischen und gotischen Kirchen. Ergriffen liest man die *Allgemeine Schau*, mit der Karl Otto Jatho das Werk beschließt, ein gläubiges Bekenntnis zu dem Geist der großen Bekannten und Unbekannten, die jenes Köln künstlerisch gestalteten, das Petrarca feierte, als er 1333 die Stadt besuchte, ein Bekenntnis zu den Großen des Geistes, die wie Albert Magnus, Thomas von Aquino, Meister Eckehard in seinen Mauern wirkten, ein Bekenntnis zu den vielen, die in den letzten ehrfurchtslosen 15 Jahrzehnten Köln und damit dem Abendlande im Geiste ihrer großen Vorfahren gedient haben, ein Bekenntnis, das uns den Mut zum Hoffen gibt, daß Kölns neues, unserem Jahrhundert entsprechendes Gesicht ein dem ewigen Köln gemäßes sein wird.

Wilhelm Koppe.

Dieter Pleimes (†): *Welliches Stiftungsrecht, Geschichte der Rechtsformen* = Forschungen zum deutschen Recht, herausgegeben von Franz Beyerle, Herbert Meyer und Karl Rauch Bd. III Heft 3. 344 S. Verlag Hermann Böhlaus Nachf., Weimar 1948.

Das vorliegende Werk, dessen übermäßig verspätete Anzeige dem Unterzeichneten zur Last fällt, stellt eine ungewöhnliche Anfängerleistung von gedanklicher Klarheit und straffer Formgebung dar. Sein eigentlicher Zweck, nämlich eine Vorarbeit zu leisten für die Schöpfung eines neuen deutschen Stiftungsrechts anstelle der an den eigentlichen Problemen vorübergehenden Regelung im geltenden BGB., ist rechtspolitisch. Daher wird auf begriffliche Klärung besonderes Gewicht gelegt: eine selbständige, gleichzeitig (1938) erschienene Studie über die Rechtsproblematik des Stiftungswesens schuf dazu die Grundlagen, insbesondere eine eigenwillige Rechtsterminologie. Das Buch gibt eine Geschichte der Rechtsformen, die das deutsche Bürgertum ausgebildet hat, um das bisher rein kirchlich betreute Stiftungswesen unter eine weltliche Verwaltung zu bringen. Vielfach berührt sich der Verfasser mit den bekannten Arbeiten von Alfred Schultze (Stadtgemeinde und Kirche im Mittelalter, Sohm-Festschrift, 1914), Karl Frölich (Die Rechtsform der mittelalterlichen Altarpfünden in ZRG. kan. Abt. 1931), Siegfried Reicke (Das deutsche Spital und sein Recht im Mittelalter 1932) und Sebastian Schröcker (Die Kirchenpflegschaft, die Verwaltung des Niederkirchenvermögens durch Laien seit dem ausgehenden Mittelalter 1934), geht aber weit über sie hinaus. Wir erhalten ein äußerst anschauliches Bild von der ungemeinen rechtsschöpferischen Kraft des mittelalterlichen deutschen Bürgertums in einer Zeit, da die gemeinrechtliche Doktrin noch nicht das natürliche Wachstum des Rechts unterdrückte.

Behandelt werden in eigenen Abschnitten: der Einbruch des Bürgertums in die Spitalverfassung, die weltliche Kirchenpflegschaft — hier wäre auch die Klosterpflegschaft zu berücksichtigen gewesen! —, die Ausbildung der Schenkungsstiftung, die Gesetzgebung wider den Grunderwerb der toten Hand, die selbständigen Hauptgeldstiftungen in der Hand des Rates und der Zünfte, die städtischen Rahmenstiftungen, die in der Reformationszeit in den Armenkisten ihre Fortbildung erleben, die weltlichen Priesterpfünden, Lohnpriesterstellen und Spätkommenden. Ein zweiter Teil verfolgt die weitere Ausbildung und den Verfall der Rechtsformen des Stiftungsrechts seit der Reformation und Rezeption (Stipendienstiftungen, Familienstiftungen, Anstaltsstiftungen usw.). Auf das Einzelne kann hier nicht eingegangen werden.

Der Verfasser stützt sich auf ein reiches archivalisches Material aus 20 deutschen Städten von Basel und Köln bis Leipzig und Pritzwalk, aus dem ein Urkundenanhang von 51 Seiten einen Auszug besonders kennzeichnender Stücke in nicht immer ganz einwandfreien Abdrucken wiedergibt. Von Hansestädten werden Lübeck, Bremen, Hamburg, Braunschweig, Hildesheim, Goslar und Köln berücksichtigt. Dabei tritt der bekannte Rechtskonservatismus des hansischen Gebietes erneut in bedeutsamer Weise hervor. Man vermißt die Städte Westfalens und die des deutschen Nordostens (Danzig, Breslau), ferner etwa Lüneburg und Stralsund, wo sicher reiche Ausbeute zu holen gewesen wäre. Hätte der Verfasser auch sie herangezogen, so wäre er kaum zu seiner Gegenüberstellung von Reichs- und landesherrlichen Städten gekommen, sondern hätte gesehen, daß nicht die staatsrechtliche, sondern die tatsächliche Unabhängigkeit die Voraussetzung für ein freies bürgerliches Stiftungsrecht abgab. Doch dies nur nebenbei.

Die Gesamtleistung hinterläßt ein tiefes Bedauern, daß auch diesem vielversprechenden Forscherleben durch den unseligen Zweiten Weltkrieg ein vorzeitiges Ende bereitet wurde: der Verfasser fiel, erst 26jährig, nachdem er kurz zuvor zum außerordentlichen Professor für Rechtsgeschichte an der Straßburger Universität ernannt worden war!

Heinrich Reincke.

R. De Bock: *De laatste visschersschepen van de vlaamsche kust.* (Voor de komst van den motor). Teekeningen van Maurice Seghers. Antwerpen, De Sikkel 1943.

Für die Kenntnis der Schiffe in der Hansezeit stehen uns nur Darstellungen aus den Werken der bildenden Kunst und eine Reihe Angaben aus Aktenmaterial zur Verfügung. Über die Schiffe des 1. Jahrtausends unserer Zeitrechnung sind wir dagegen durch eine ganze Reihe von Bodenfunden im Bilde. Eine technisch-zeichnerische Darstellung des Schiffes beginnt aber erst seit der Königin Elisabeth, wobei es sich allerdings auch nur um englische Kriegsschiffe handelt. Alle diese Fahrzeuge sind aber Erzeugnisse eines volkstümlichen Handwerks, bei dem die Formgebung und die gesamte Bauweise von dem Zweck des Fahrzeuges, von dem zur Verfügung stehendem Baumaterial und Werkzeug, sowie von der Geschicklichkeit des Handwerkers, seiner Kenntnis der physikalischen Grundlagen und seines ästhetischen Empfindens abhängig ist. Diese Art Schiffbau ist seit der Jahrhundertwende im Aussterben begriffen, nur ganz wenige Binnen- und Fischereifahrzeuge werden noch auf diese Weise hergestellt. Es ist daher zu begrüßen, wenn historisch und volkshundlich interessierte Kreise sich der Mühe unterziehen, solche Binnen- und Küstenfahrzeuge zu beschreiben und sie zeichnerisch entweder in technisch oder künstlerischer Form festzuhalten.

Zu diesen Arbeiten gehört auch die Veröffentlichung des Flamen R. De Bock „Binnenvaartuijen en visschersschepen op de Schelde“. Mit sehr viel Liebe hat er die kleinen Binnenfahrzeuge und Fischereischiffe auf der Schelde kurz beschrieben, ihre Aufgabe im Küstenhandel des vorigen Jahrhunderts kurz umrissen und ihre Verbreitungsgebiete bestimmt. Unterstützt ist die Veröffentlichung durch eine Reihe ganz ausgezeichneter Bleistiftskizzen Maurice Seghers. Dieser beweist ein gutes Auge für die sehr komplizierten Schiffsförmlichkeiten und trotzdem er alle technischen Einzelheiten exakt wiedergegeben hat, entbehren seine Darstellungen nicht eines künstlerischen Feinempfindens.

Es handelt sich bei diesen Fahrzeugen nicht etwa um Typen, die nur auf der Schelde zu finden waren, sondern es sind einzelne dazwischen, die weit in das französisch-niederländische und oberrheinische Gebiet hinein vertreten sind. Einige Typen wie z. B. die Schuiten, die Pleiten, der Bijlander sind uns schon aus Zollisten und anderen Akten des 13. Jahrhunderts dem Namen nach bekannt und dürften auch schon von sehr hohem Alter sein. Diese kleinen hölzernen Fahrzeuge des In- und Auslandes sind es, die uns die Geheimnisse des volkstümlichen Schiffszimmererhandwerks verraten und die in Verbindung mit den oben erwähnten Darstellungen der bildenden Kunst ein Verstehen der damaligen Schiffstypen und evtl. ihre Rekonstruktion ermöglichen. In Deutschland fehlt eine vollständige Zusammenstellung des Materials auf diesem Gebiet, mit Ausnahme der Arbeiten Hans Szymanskis.

Gerhard Timmermann.

Heinz Conradi: *Die Naßbaggerung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.* Mit 95 Bildern. Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft für Technikgeschichte des Vereins deutscher Ingenieure. V. D. J. Verlag G.m.b.H., Berlin NW 7, 1940.

Obleich die Gewässer, gleichgültig ob Flüsse, Seen oder Küstengewässer, die natürlichsten Verkehrswege zur Beförderung von Massengütern und Personen darstellen, hat es doch lange gedauert, bis man diese Wasserstraßen in den für ihre Zwecke erforderlichen Zustand versetzen konnte. Das Gleiche gilt für die Schaffung geeigneter Landeplätze und Häfen. Ist doch z. B. die Unterelbe noch im 19. Jahrhundert stellenweise mit umfangreichen Sandbänken versehen gewesen, so daß große Segelschiffe nicht bis nach Hamburg gelangen konnten, sondern erst weit stromabwärts geleichtert werden mußten.

Die Methoden und Werkzeuge zur Vertiefung von Gewässern und zur Aushebung von Hafenbecken und Kanälen sind recht verschiedenartig. Große Leistungen lassen sich nur mit mehr oder weniger komplizierten Maschinen mit Menschen-, Tier- oder Dampfkraft erreichen. So kommt es, daß wir von der Bagger-

technik erst seit Ende des 15. Jahrhunderts reden können. Bei Betrachtung ihrer Geschichte kann man allerdings feststellen, daß neben komplizierten Verfahren und Maschinerien stets auch einfache Vorrichtungen Verwendung fanden und auch heute noch finden. Auch für den Bau und die Unterhaltung der hansischen Handels-
häfen haben Baggermaschinen eine bedeutende Rolle gespielt. Verfasser schildert die Geschichte der Bagger in ihren verschiedenen Konstruktionen und Arbeitsweisen von der ältesten Form bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts; er bringt sehr interessante Wiedergaben alter Darstellungen aus Stichen, technischen Abhandlungen, Patentschriften usw. aus aller Welt. Conradi hat dieses umfangreiche Material nicht nur klar und übersichtlich, sondern auch interessant und für den Laien verständlich gestaltet. Ein Schrifttumsnachweis mit 252 Nummern ermöglicht u. U. ein eingehendes Quellenstudium.

Wir finden in dem Werk fast alle bedeutenderen Häfen der alten Hansestädte, wie auch besonders den in der Hansezeit wichtigen Stecknitzkanal beschrieben, so daß wir uns ein gutes Bild von den wasserbautechnischen Schwierigkeiten machen können. Zum Verständnis der Entwicklung der hansischen Häfen stellen die Ausführungen einen wertvollen Beitrag dar.

Gerhard Timmermann.

E. Joachim — W. Hubatsch: *Regesta Historico-Diplomatica Ordinis S. Mariae Theutonicorum 1198—1525.*

Das Regestenwerk, von dem Pars I, Vol. 1, 1. Halbband und Pars II im vorigen Jg. der HGBll., 137 ff. eingehend gewürdigt worden ist, hat inzwischen einen jedenfalls vorläufigen Abschluß gefunden. 1949 kam Pars I, Vol. 1, 2. Halbband (393—874), der die Jahre 1433—1454 umfaßt, und 1950 Vol. 2 (396 S.), der die Jahre 1455—1510 umfaßt, heraus; Vol. 2 auf mittlerweile wieder verfügbarem, der großen Publikation würdigem Papier. Damit sind die Regesten zum Ordensbriefarchiv — obwohl die ganz außerordentlich ergiebigen Hochmeister-Registranten von 1450 an vom Herausgeber nicht mehr herangezogen worden sind, 19364 Nummern — bis zu dem Zeitpunkt veröffentlicht, da das dreibändige Werk von E. Joachim über die Politik des letzten Hochmeisters in Preußen einsetzt. Pars III, in dem die Hochmeisterbriefe verzeichnet werden sollen, bleibt einem finanziell günstigeren Zeitpunkt vorbehalten, während der unentbehrliche Registerband für Pars I und II in kürzester Zeit folgen soll. Die schier unübersehbare Fülle der Beziehungen nach allen Himmelsrichtungen, die den veröffentlichten teils kürzeren, teils, bei aller Knappheit, längeren Regesten zu entnehmen sind, kennzeichnet den Orden als eine wahrhaft europäische Macht, auch nach dem zweiten Thorner Frieden, so daß unsere Hoffnung, diese Quellen möchten der Forschung wieder allgemein zugänglich werden, nochmals ausgesprochen werden muß. Auch die hansische Forschung, die das Ordensarchiv bisher wohl am stärksten für ihren Bereich zu erschließen sich bemüht hat (vgl. besonders die Hanserezeße, deren ausführliche Regesten und z. T. auch Drucke von Stücken aus dem Ordensarchiv in den jetzt vorgelegten Bänden der Regesta meistens vermerkt sind), hat das dringende Bedürfnis, auf die Originale des großen Bruders der Hanse zurückzugreifen und ihre Kenntnisse zu vertiefen, für das 15. Jahrhundert, in dem sich beider Politik schicksalhaft verquerte, nicht weniger als für das 13. und 14. Jahrhundert, in denen beide bei der wirtschaftlichen und kulturellen Erschließung der heidnischen Sperrgebiete im Osten Hand in Hand arbeiteten. W. Hubatsch und alle, die ihn unterstützten, haben sich durch die Erstellung dieses Wegweisers im Sinne E. Joachims durch den größeren Teil eines gewaltigen Quellenkomplexes von großer spezifischer und allgemeiner Bedeutung ein wirkliches Verdienst erworben. Wir hoffen, daß die Regesta in absehbarer Zeit zur Vollendung gelangen.

Wilhelm Koppe.

Kurt Detlev Möller: *Das letzte Kapitel.* Geschichte der Kapitulation Hamburgs. Von der Hamburger Katastrophe des Jahres 1943 bis zur Übergabe der Stadt am 3. Mai 1945. 193 S., 4 Bild- und Kartenbeilagen. Hamburg 1947, Hoffmann und Campe.

Die neueste Geschichte der Hansestädte hat selten eine erregendere Darstellung gefunden, als sie dies Buch gibt. Das beruht nicht nur darauf, daß die hier geschilderten zwei Jahre selbst ja alles in den Schatten stellen, was je früher eine Hansestadt an Schicksal erlebt hat. Es kommt vielmehr ferner hinzu, daß das Buch am Beispiel der größten Hansestadt, gewissermaßen in nuce, die deutsche Geschichte

der Jahre 1943—45 exemplifiziert. Und in diesem Zusammenhange wird der Historiker schließlich auch mit großer Anteilnahme den Versuch des Verfassers verfolgen, neue methodische Wege zu finden; gerade dies ist ja ein brennendes Problem für die heutige deutsche Zeitgeschichtsschreibung, für die der größte Teil des sonst gewohnten Quellenmaterials durch Vernichtung, Verschleppung, Beschlagnahme oder Verbot unzugänglich geworden ist.

Diese Frage der Methodik wird jetzt überall da auftreten, wo man versucht, sich vom Ablauf der jüngsten Schicksalsjahre ein Bild zu machen und zugleich die scheinbar so hoffnungslos verwirrten oder zerrissenen Fäden der historischen Kontinuität wieder zu knüpfen; gerade dies letztere ja übrigens ein Anliegen, das in den kontinuierlichsten unter den deutschen Gemeinwesen, den Hansestädten, als besonders dringlich empfunden werden muß. (So ist es denn auch kein Zufall, daß Möllers Buch mit einem Zitat aus dem letzten Aufruf des nationalsozialistischen „Reichsstatthalters“ einsetzt und mit der gegliückten Vermittlung der Kapitulation durch den dazu bevollmächtigten einstigen Bürgermeister der Freien Stadt, Dr. Burchard-Motz, endet.) Möller mußte bei Beginn der Arbeit feststellen, daß das amtliche Aktenmaterial zur Klärung der Geschehnisse nicht im entferntesten ausreichte. So war er darauf angewiesen, in mühevoller Kleinarbeit aus der Befragung der Hauptbeteiligten oder ihrer Mitarbeiter und Begleiter sowie aus deren Aufzeichnungen (in Einzelfällen auch aus in ihren Händen verbliebenen Bruchstücken von Akten und Dienstpapieren) das Mosaik zusammensetzen. Die Kontrolle und Abstimmung der einzelnen Aussagen, die indirekte Rekonstruktion von Daten und Tatsachen aus Indizien verschiedensten Wertes stellten dabei Aufgaben, die denen der mittelalterlichen Quellenkunde an Schwierigkeit nichts nachgaben. Daß diese Arbeit in den beiden ersten Nachkriegsjahren durchgeführt wurde, hatte Vor- wie Nachteile: die noch fast unüberwindliche Erschwerung der Lebens- und Verkehrsverhältnisse hat zweifellos in vielen Fällen dieser Quellenforschung Beschränkungen auferlegt, die heute entfallen würden — andererseits war die Frische der Erinnerung bei allen Beteiligten (einschließlich des Autors!) ein unschätzbares Hilfsmittel, das bereits wenige Jahre später versagt hätte¹.

Das Paradigmatische im Inhalt des Buches liegt namentlich in der Darstellung des nahezu romanhaft wirkenden Durch- und Gegeneinanders der militärischen und politischen Überlegungen, des Zwanges, der Ängste und Rettungsversuche, der organisatorischen und persönlichen Verfilzungen und Geheimnisse, der menschlichen und moralischen Stärken und Schwächen entscheidender Personen, des Treibens und Getriebenwerdens im Strom der letzten Katastrophenwochen: kurzum im Bild des lautlos tobenden Kampfes um Vernunft, Macht und Rettung, der sich in jener letzten Kriegsphase zwischen den obersten und den mittleren Stellen der militärischen, staatlichen und parteilichen Führung abspielte — indes das Volk fast ahnungslos unter dem eisernen Zwang der Gesamtrüstung den Weg ins dumpfe Ende tappte.

Die Rettung Hamburgs vor dem Schicksal gänzlicher Vernichtung im letzten Kampfstadium konnte nach der Natur der Dinge schließlich nur durch Entschlüsse und Handlungen derer, die die Macht in Händen hatten, möglich werden. Wenn anderswo im letzten Stadium die Übergabe und Erlösung einzelner Städte oder Frontabschnitte durch entschlossenes Handeln regimiefeindlicher Männer erfolgen konnte, so war daran in Hamburg, einem der wichtigsten „Reichsgaue“ und einer der wirtschaftlichen Zentralen des Reiches, nicht zu denken. Hier lag die Macht bis zum letzten Augenblick noch fest in den Händen der (freilich nur mangelhaft auf einander abgestimmten) Wehrmacht-, Staats- und Parteidienststellen; der Eigenwille der immer noch riesigen Bevölkerung war durch das bestialische Grauen der Bombenangriffe wie auch durch den eisernen Druck des Systems und der Kriegsorganisation längst gebrochen. Nur wenige mutige Männer wagten in Einzelfällen private Initiative; Möller nennt in diesem Zusammenhang die Namen Richard Bertram (Nordd. Lloyd), G. F. Duckwitz (deutscher Schifffahrtssachverständiger in Kopenhagen), Dr. Heinrich Riensberg (in gleicher Stellung in Stockholm), Direktor

¹ Anm. d. Red.: Inzwischen ist durch die Gründung der „Forschungsstelle für die Geschichte Hamburgs 1933—1945“ durch den Senat der Hansestadt Hamburg der Versuch gemacht worden, diese Quellen voll zu erfassen.

Albert Schäfer (Phönix-Harburg) u. a. Maßgebend aber blieben die Machthaber. Die Vorbereitung und Durchführung der kampflosen Übergabe Hamburgs setzte bei diesen Männern zweierlei voraus: erstens die Erkenntnis einer militärischen, politischen und menschlichen Notwendigkeit, die stärker war, als die Bindung an die Befehle der Staatsführung und an das totalitäre Glaubenssystem — zweitens die seelische und organisatorische Meisterung der immer noch ungeheuren Gefahren, die sowohl für die Sache wie für die Person sich aus jedem geheimen Zuwiderhandeln gegen den Kurs der amtlichen Kriegführung ergaben (vor allem, da die oberste Führung im letzten Kriegsstadium dauernd in die örtlichen Hamburger Gegebenheiten hineinfunkte). Das Zögern und Schwanken, die halben Schritte, das verschleierte und schleichende, oft höchst widerspruchsvolle Handeln der Führenden in Hamburg erklärt sich aus diesen Umständen zwanglos, war aber — wenigstens in den seelischen Hintergründen — naturgemäß für den Verfasser nur beschränkt darstellbar und greifbar. Der Historiker dieser mit tödlicher Spannung geladenen Wochen mußte freilich versuchen, auch die schwankenden militärischen und politischen Überlegungen und ihre psychologischen Voraussetzungen sichtbar werden zu lassen, was ihm in anerkennenswertem Maße gelungen ist. Doch war hier natürlich die subjektive Deutung und Ergänzung der Quellen eine Gefahr, der sich der Verfasser gegebenenfalls auf Kosten der Vollständigkeit des Ganzen zu entziehen suchen mußte. Im übrigen mußte er ja aber vor allem doch das Ergebnis, die entscheidenden Handlungen und Maßnahmen darstellen, begründen und auf ihre Urheber zurückführen. Da konnte es denn — angesichts der in Hamburg herrschenden Machtverteilung während der letzten Kriegswochen — nicht ausbleiben, daß Möller als diejenigen, die Hamburg das Letzte und Schwerste erspart haben, die beiden Männer zu nennen hatte, die eben faktisch die Machtspitze darstellten: den Reichsstathalter Kaufmann und den Kampfkommandanten der „Festung Hamburg“, Generalmajor Wolz (neben dem sich auch der Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg, Konteradmiral Bütow, besonders verdient gemacht hat). Da sowohl die rettende Kapitulation Hamburgs wie die damals bestehende Machtorganisation in der Stadt notorische historische Tatsachen sind, wäre der Schluß auf die entscheidende Rolle jener beiden Männer auch dann logisch unausweichlich, wenn Möller ihn nicht durch seine sorgfältige Untersuchung aus den Quellen hätte bestätigen können.

Das Ergebnis wird bestehen bleiben; man möchte nur wünschen, daß eine zweite Auflage die Möglichkeit gäbe, die heutige größere Bewegungsfreiheit der Quellenforschung zu nützen, um noch ein dichter Bild des Gesamtablaufes zu geben.

Möllers Buch ist — das betont er in der Einleitung selbst — noch nicht die ganze Wahrheit; die Zeitumstände, die persönliche Lage des Verfassers, die seelische Belastung und die Ressentiments eines Deutschen in den Jahren 1946/47, schließlich auch die geschilderte ungünstige Quellsituation stehen dem entgegen. Es bleibt dennoch ein dankenswertes Buch; schon allein, daß die grauenhaften, teilweise gespenstischen Zahlen und Tatsachen der Bombenangriffe, der strategischen und taktischen Überlegungen usw. hier aus dem Dunkel geheimer Lageberichte und privater Erinnerungen in so gewaltigem Umfang ans Licht gezogen worden sind, ist von kaum zu ermessendem Wert. Spätere Generationen werden das erkennen. Möller hat als erster Historiker das geschichtliche Band zwischen dem „alten“ und dem heutigen Hamburg wieder geknüpft.

A. von Brandt.

HANSISCHE UMSCHAU

(1949—1950 Frühjahr nebst Nachträgen)

Bearbeitet von

Ludwig Beutin, Ahasver von Brandt, Paul Johansen, Wilhelm Koppe und Friedrich Prüser

Auch diesmal stehen wir erst am Anfang einer wirklich geregelten Berichterstattung über die Geschichtsliteratur des ehemaligen hansischen Bereichs. Vielerlei Schwierigkeiten waren noch zu überwinden, insbesondere gilt das für die Buchbeschaffung. Unsere Bemühungen, Besprechungsexemplare zu erhalten, ja auch nur Buchtitel zu erfahren, stießen sehr oft ins Leere. Namentlich gilt das für den Osten, der trotz redlicher Versuche seitens der Redaktion seine Zurückhaltung leider nicht aufgegeben hat. Aber auch in Skandinavien, sogar in Deutschland selbst ist die Bereitwilligkeit zur Mitarbeit nicht überall vorhanden. Grundsätzlich können wir aber auf die Dauer nur das berücksichtigen, was uns eingesandt worden ist; wir bitten daher alle Freunde und Interessenten der Hansischen Geschichtsblätter, die eine Anzeige ihrer Schriften wünschen, uns unbedingt Besprechungsexemplare zuzusenden, evtl. auch Hinweise auf erschienene Literatur zu geben, möglichst mit Angabe des Verlages.

Die Einteilung des Stoffes der Umschau haben wir so belassen, wie der letzte Jahrgang sie brachte, denn trotz mancher Mängel erscheint die im wesentlichen geographische Aufgliederung (bis auf die Abschnitte 1 und 2) dennoch übersichtlicher als eine chronologische Anordnung.

Um den Anteil der einzelnen Mitarbeiter deutlicher hervortreten zu lassen, sind alle diejenigen Besprechungen, welche von einem anderen als dem in der Überschrift des Abschnitts genannten Rezensenten verfaßt wurden, durch ein vorgeseztes Sternchen gekennzeichnet und am Absatzschluß mit dem Namen versehen worden.

Mit dem Dank an die Mitarbeiter, mit einem Dank aber auch an alle lebenswürdigen Helfer im Aus- und Inlande, die zur Beschaffung der Literatur beigetragen haben, möchten wir diese einleitenden Zeilen beschließen.

AUTORENREGISTER FÜR UMSCHAU UND BESPRECHUNGSTEIL.

Ahldén 180, Ahnlund 175, Almquist, D. 175, Almquist, J. A. 175, Ammann, A. M. 188, Ammann, H. 147, 150, Andersson 174, 178, 181, Arbman 151, Arbusow 189, Arens 188, Arwidsson 179, 180, Aubin 150, Bääth 174, Bager 178, Barnouw 170, Bartkowitz 189, Bastian 114, 167, Becht 172, Beekman 173, Berben 167, Berg 182, Berghaus 150, Beuken 131, Beutin 150, Bindslev 182, Bjernum 153, Bjurling 134, Bloch 166, Blockmans 146, 168, Blumfeldt 188, 189, Bobé 183, de Bock 140, Bodniak 189, Bolin 186, Böning 159, Boutrouche 167, Boyken 159, Brandt 163, v. Brandt 146, 150, 152, 163, 181, Brattegård 184, Broeckx 168, Bruce 151, Brugge 181, v. d. Brügghen 155, Brugmans 173, Bruns 162, Büttner 147, Byskov 182, Carande 173, Carlsson 177, Carsten 165, Christensen 181, Cleve 153, Conradi 140, Coornaert 168, 169, Corsten 155, Crouzet 165, Crowe 191, Dahlberg 181, van Dam 173, Damsteegt 173, Dardel 166, Deneke 162, Deus 156, van Dillen 172, Dochaerd 167, 169, Drögereit 151, Ebel 125, Eggert 153, Enander 174, Engström 175, Ennen 146, Espinas 166, Estrup 182, Fabricius 182, Fahlström 179, Febvre 166, Fink 163, Firmin 168, Förster 138, Francastel 149, Franco 173, Freudenberg 192, Fris 166, Frölich 150, 157, Gandilhon 166, Ganshof 146, 151, Gatz 148, Gebauer 157, Geiman 187, Gerentz 179, Gerhardt 128, Gitermann 186, v. d. Gouw 171, Gräbke 152, 163, Grandjean, L. 182, Grandjean, P. 182, Grönlund-Kellnberger 181,

Groszmann 156, ten Haaf 150, Hagström 155, Hähnsen 164, Hamilton 174, Hammerich 182, Hansen, K. 182, Hansen, M. 182, Hansen, P.-E. 182. Hävernäck 150, Heaton 149, Heckscher 121, 179, Heffter 133, Helfferich 193, Hernmarck 180, Hess 191, Hieke 192, Hirschfeld 163, Hoffmann 147, Hoge 191, Holck 183, Holm 182, Holsten 164, Hornborg 149, Hoster 155, van Houtte 168, 169, Hubatsch 128, 141, Hübner 152, Jaakkola 184, 186, Jankuhn 152, 154, 163, 164, Jansma 171, Jantzen 193, Jesse 150, Joachim 141, Jordan 126, Jutikkala 185, Kallen 137, 155, Kamphausen 164, Karling 189, Kasten 160, Kazakova 187, Kellermann 152, Kennepohl 150, Ketner 171, Keyser 162, 165, Kisch 164, Klein-Bruckschwaiger 164, Kleintjens 171, Klöver 163, Knowles 167, Knudsen 181, Kočín 187, Kock 164, Koit 189, Kolbe 163, Kopanev 187, Korhonen 185, Korlén 147, 159, 181, Korn 156, Kötzschke 147, Kownatzki 154, Kristensen 181, Kumlien 174, 175, Kuphal 137, Kuske 136, 137, 155, Kuujo 130, Larson 149, v. Lehe 161, Leighly 188, Leister 156, Leonhardt 157, Liesegang 190, Ligers 188, Lindberg 175, Lindqvist 151, Ljungberg 174, Lönnroth 176, Lorenzen 182, Lübbers 162, Lübbling 159, Luyckx 168, Lybeck 179, Mägiste 189, de Man 170, Maleczyński 189, Meier 157, Mentze 182, Merian 150, Meyer 153, Meyer-Heinrich 193, Meynen 159, Middelhaue 158, Mies 138, Modéer 175, Moerman 170, Möller 141, 161, Müller, K. E. 138, Müller, R. B. 187, Münch 189, Nekrassov 188, Nerman 151, Neu 190, Neugebauer 152, Neumeyer 165, Niermeyer 170, Niitemaa 130, 188, Nikoljskij 188, Nirrnheim 161, Nordman 186, Nygren 174, Olofson 181, Olsen 183, Olsson 178, Palme 177, 179, Pauls 164, Paz y Espeso 173, Pelzer 155, Peper 162, Pernoud 148, Perroy 167, Peters 160, Peterzén 177, 178, Piefke 160, Pieper 163, Pirinen 185, 186, Pleimes 139, Pohl 138, Ponomarjev 188, Postan 165, Posthumus 172, Posti 185, Power 165, Prims 168, Prüser 161, 191, Pujal 174, Räderscheidt 138, Rahtgens 162, Ramming 182, Rasmusson 178, 179, Reidemeister 158, Reincke 152, 161, 162, 164, Renvall 185, Richarz 159, Rode 164, van Roey 168, Rohwer 132, Römer 159, de Roo 168, Roosval 179, Rooth 181, de Roover 116, 167, Rörig 110, 146, Rosén 185, Rothert 156, Rusiński 189, Rydzewskaja 187, Sabbe 169, Scheffler 164, Schindler 152, Schmets 170, Schmidt 164, Schmitz 155, Schnitzler 138, Schrader 156, Schramm 124, 190, Schreiner 183, Schröter 156, Schück 153, Schulenburg 150, Schuster 161, Schütt 164, Schütte 159, Schwebel 161, Seghers 140, Selling 178, Settervik 179, Sichart 159, Sieveking 162, Skov 183, Sleman 175, de Smedt 168, Smirnov 187, Soom 188, Spengemann 161, Spies 147, 158, Stapel 173, Steinbach 146, Stensson 177, Studtmann 157, 158, Sturms 153, Sundbo 182, Svanström 174, Szymanski 160, Tardel 160, Theunisz 171, Thrupp 166, Tichomirov 187, Timme 158, Trevelyan 165, Trillmich 150, Tuckermann 137, Tunberg 174, Tuulse 188, 189, Ulrich 160, Usher 167, Utterström 178, Valk 187, Vertessen 168, Vogel 108, 190, 193, Vogts 137, 154, Volmar 165, v. Wahl 153, Walther 165, Warncke 163, Waachinsky 164, Wenstrup 182, Werra 161, van Werveke 166, 167, Westermann 172, Widéen 180, Wilhelmy 191, v. Winterfeld 156, Wossidlo 149.

1. ALLGEMEINES UND HANSISCHE GESAMTGESCHICHTE

(Bearbeitet von Paul Johansen)

Vor nunmehr 25 Jahren hatte sich einmal der sonst seltene Fall ergeben, daß hansische Geschichte auch für die praktische Lösung von juristischen Gegenwartsfragen bedeutsam sein konnte. Wir erinnern uns noch der ausführlichen und z. T. recht temperamentvollen Gutachten, welche Fritz Rörig zur Streitfrage der Territorialgewässer zwischen Lübeck und Mecklenburg 1925—28 gegeben hat (Zs. V. Lüb. GA. 22, 1—64, 215—323; 24, 1—300; 25, 1—104, 105—155, insgesamt 625 Seiten!). Es war nun ein sehr glücklicher Gedanke, aus der unübersichtlichen Materialanhäufung und polemischen Auseinandersetzung der Gutachten den methodisch wertvollsten Teil herauszuheben und in neuer Gestalt der wissenschaftlichen Welt vorzulegen, denn dadurch erst sind bedeutungsvolle Anregungen für einen fast vergessenen Zweig hansischer Forschung zur Geltung gekommen. Fritz Rörig hat in seiner zusammenfassenden Studie: *Zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer: Reede, Strom und Küstengewässer* (Abhdlg. d. Dt. Ak. d. Wiss. zu Berlin, Phil.-hist. Kl. 1948, Nr. 2, 1—19) neue Wege beschritten, indem er uns die Begriffe „Reede“, „Strom“, „Tief“ und „Rittgrenze“ in ihrer vollen Bedeutung aufgezeigt hat. Es handelt sich hier eben nicht um beliebige Ausdrücke, sondern um scharfumrissene juristische und nautische Begriffe, welche in ihrer letzten Konsequenz zur Ausbildung der Hoheitsgewässer sowohl als auch der landesherrlichen Rechte am Ufer führten. Zahlreiche Zitate aus hansischen Quellensammlungen leuchten die besondere Bedeutung der Worte, wodurch auch der deutschen Philologie neues Material zugeführt wird.

Weit über den Rahmen einer lokalgeschichtlichen Studie erhebt sich der Aufsatz Ahasver von Brandts: *Lübeck in der deutschen Geistesgeschichte. Ein Versuch* (Zs. V. Lüb. GA. 31, 149—188), denn hier wird das äußerst diffizile Problem geistiger Einflußnahme eines vorwiegend kaufmännisch ausgerichteten Lebenskreises behandelt — und damit eigentlich die Frage der geistigen Kapazität der Hanse überhaupt. Der Verfasser bezeichnet seine Arbeit ausdrücklich als Versuch und begnügt sich vielfach bloß mit Andeutungen in die eine oder andere Richtung; aber dieser Versuch ist so ansprechend, daß wir mit Dankbarkeit eine ausführlichere Darstellung begrüßen würden, welche zugleich allen Angriffen wegen der angeblichen Ungeistigkeit der Hanse die Spitze bieten könnte. Sympathisch wirkt die Zurückhaltung, ja gelegentlich auch Resignation, mit der das Thema behandelt wird; dennoch scheint es uns, als wenn über das lübische Mittelalter noch vieles zu sagen wäre, insbesondere über Lübecker in der Fremde.

Einen ausgezeichneten Überblick der im letzten Jahrzehnt geleisteten Forschungsarbeit zur Entstehungsgeschichte des Städtewesens gibt uns Edith Ennen: *Neuere Arbeiten zur Geschichte des nordwesteuropäischen Städtewesens im Mittelalter* (VSWG. 38, 48—69), indem die Verfasserin gleichzeitig produktivkritisch zu einer Reihe von Fragen Stellung nimmt, welche namentlich durch die Arbeiten von Hans Planitz aufgeworfen worden sind (vgl. Umschau 69, 118). Bei aller Zustimmung erhebt E. Ennen berechtigte Einwände gegen die Gleichsetzung von Kaufmannsgilde und Stadtgemeinde, von Stadtgemeinde und Eidgenossenschaft, wie Planitz das versucht hat; wichtig ist auch die genauere Modifizierung des Wortes *burgensis* und die hervorgehobene Bedeutung der Steinmauer für den Wik. Für hansische Belange besonders interessant ist die Gegenüberstellung der *virii hereditarii* in Gent (nach Fr. Blockmans) mit den Gründern Lübecks 1158 und die Feststellung ihrer wirtschaftlichen Machtfülle, was eine Bestätigung der Anschauungen Fr. Rörigs bedeutet. Auch das Werk F. L. Ganshofs über die Stadtentwicklung im Raum zwischen Loire und Rhein (Paris 1943) findet ausführliche Würdigung.

Als willkommene Ergänzung zu den Arbeiten von Hans Planitz dürfen wir den Aufsatz von Franz Steinbach: *Stadtgemeinde und Landgemeinde. Studien zur Geschichte des Bürgertums I* (Rhein. Vierteljahresbl. 13, 11—50) begrüßen. Mit eindeutiger Klarheit gelingt es dem Verfasser, die Bedeutung der Landgemeinde (*centena*, Honnschaft, *communitas*) als Vorbild für die Bildung der ersten Stadtgemeinden im Rhein- und Moselgebiet herauszuschälen. Es b tätigt sich dadurch

die Kritik der These von der Gilde als Vorläuferin der Stadtgemeinde, wie oben erwähnt. Darüber hinaus wird die Rolle der Eidgenossenschaft bei der Aktivierung der Stadtgemeinde gebührend hervorgehoben, besonders durch die Selbstverwertung der bis dahin vagierenden Kaufleute, welche dadurch der alten, mehr passiven und sozial gebundenen Gewerbebürgerschaft den politischen Auftrieb gegen die Stadtherren gaben.

Parallelen zum hansischen Städtebunde auf deutschem Boden bringt die Arbeit von Alfred Hoffmann: *Der oberösterreichische Städtebund im Mittelalter* (Jb. d. Oberöstr. Musealvereins 93, 107—145, Linz 1948). — Hektor Ammann: *Konstanzer Wirtschaft nach dem Konzil* (Schriften d. V. f. d. G. d. Bodensees u. s. Umgebung 1950, H. 69, 1—96) beruht auf der ganz einzigartigen wirtschaftsgeschichtlichen Quelle des Konstanzer Ammanngerichtsbuchs 1423—34, das, ähnlich wie die Lübecker Niederstadtbücher, Rechtsgeschäfte aller Art beglaubigte. Durch eindrucksvolle Karten vom Handel und Verkehr am Bodensee, aber auch vom Geschäftskreis der Konstanzer Juden illustriert, entwirft Ammann ein neuartiges Bild der wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Konstanzer Konzil, das durch 673 Regesten aus dem Ammanngerichtsbuche vervollständigt wird. Die Arbeit muß als methodisch vorbildlich auch für den nördlichen Teil Deutschlands angesehen werden. — Sehr begrüßenswert ist die Initiative von Ernst Büttner: *Quellenhefte zur niedersächsischen Geschichte* (Lax, Hildesheim 1949) herauszugeben. Als Nr. 1 registrieren wir die saubere mittelniederdeutsche Edition von Werner Spieß: *Braunschweig. Die Verfassung und Verwaltung der mittelalterlichen Stadt* (30 S.). — Leider lag uns Rudolf Kötzschke (†): *Quellen zur älteren Geschichte des Städtewesens in Mitteleuropa*, 2 Teile, hrsg. v. Inst. f. Landes- u. Volksforschg., Weimar 1949, nicht zur Besprechung vor.

* Gustav Korlén, von dessen sehr erfolgreicher germanistischer Arbeit das soeben (1950) in den „Lunder Germanistischen Forschungen“ erschienene Stader Stadtrecht vom Jahre 1279 Zeugnis ablegt, hat kurz vorher im Jahrgang 5 (1949) der gleichfalls in Lund erscheinenden „Niederdeutschen Mitteilungen“ einen für die hansische Forschung ungewöhnlichen „Nebengewinn“ seiner Stadtrechtsarbeit erscheinen lassen. Es handelt sich um die Bestimmung des Textes von als Vorsatzblätter der Handschrift¹ des Kieler Kodex des Lübecker Rechts verwandten Blätter, bei der sich eine schwedisch-deutsche Zusammenarbeit als sehr nützlich erwiesen hat. Heinrich Reincke hat an der Entzifferung der durch Rasur schwer lesbaren Schrift mitgearbeitet, und ich konnte einen Gesichtspunkt für die Bestimmung des Inhalts beisteuern. Denn es handelt sich in der Tat um etwas, was es bisher konkret nachweisbar für Deutschland noch nicht gab: um *Bruchstücke kaufmännischer Buchführung aus dem Ende des 13. Jahrhunderts*, und zwar, wie der Titel der kurzen Arbeit (a. a. O. 102—112) hinzufügt, um *Kieler Bruchstücke*. Damit ist eine von mir 1925 aufgestellte These: „Das Handlungsbuch in seiner früheren Form war in Lübeck jedenfalls bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts vorhanden“² in einem räumlich erheblich weiteren Umfang bestätigt: denn wenn für das wirtschaftlich zweitrangige Kiel um 1290 jetzt Reste solcher Aufzeichnungen vorliegen, dann ist es selbstverständlich, daß sie allgemein, vor allem auch in den größeren Plätzen, vorhanden waren, allerdings — und auch darin bestätigt der Fund Korléns meine Vermutung von 1925³ — im 13. Jahrhundert im allgemeinen noch nicht als „Bücher“, sondern als einzelne Pergamentblätter, vielleicht auch Pergamentrollen⁴. Die erhebliche Bedeutung dieser Veröffentlichung Korléns liegt also in dem endgültigen Nachweis kaufmännischer Buchführung in

¹ Sie befand sich noch 1743 in Kiel, ist aber dann, wie Korlén S. 108—110 so gut wie sicher nachweisen kann, durch unredliche Manipulationen Dreyers nach Kopenhagen gekommen.

² HGBll. Jg. 1925, 47 = Fr. Rörig, Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte 1928, 193.

³ HGBll. 1925, 46 = Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte 213, Anm. 105.

⁴ Zur Veranschaulichung verweise ich auf Monumenta Palaeographica III. Reihe Lfg. XX, Taf. 3 (Pergamentblätter und Rollen) und Taf. 7 b (Kaufmannsbüchlein von 1336).

Deutschland bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Das schließt nicht aus, daß diese Anfänge bereits über die Mitte des Jahrhunderts zurückreichen; erhalten ist aber von alledem nichts weiter, als eben diese Vorsatzblätter des Kieler Kodex⁵.

Fr. Rörig.

An einen populären Leserkreis wendet sich das Buch von Konrad Gatz: *Kauffahrer, Krämer und Handelsherrn* (Schmorl-Seeffeld, Danzig 1941, jetzt 3. Aufl. Hannover 1949, 240 S.), ohne Anspruch auf Wissenschaftlichkeit zu erheben. Neben vielem Erfreulichen, z. B. hübschen Abbildungen und Karten, einem reichen Literaturverzeichnis, enthält die Schrift aber auch zahlreiche Irrtümer (z. B. S. 196 „Koperten“ statt Kopenoten), verschwendet oft hochtönende Worte, ohne aber mancher wirklich belangvoller Fragen des Kaufmannslebens zu gedenken (z. B. des Rechnungswesens). Was über die Hanse gesagt wird (186—200), ist recht oberflächlich, die Diagramme der Kontororganisation erwecken fast den Eindruck einer imaginären Truppenschau (197, 199). Auch der kaufmännische Nachwuchs von heute bedarf soliderer Lektüre, scheint uns, nicht bloß gutgemeinter Mahnworte und gemütvoller Schilderungen, sondern mehr sachlicher Angaben.

* Recht anders wird eine ähnliche Aufgabe von französischer Seite angefaßt: Régine Pernoud: *Les villes marchandes aux XIV^{ème} et XV^{ème} siècles*. (Paris 1948, Editions de la Table Ronde, 314 S. Les Grandes Forces Historiques, publ. sous la direction de René Grousset, I.). — Zu den bekannten großen französischen Sammelwerken tritt hier eine neue Sammlung, die sich ein weitgespanntes Programm gesetzt hat und besonders der Geschichte der Kultur dienen will. Fräulein Pernoud, Archivarin, Konservator der Museen in Reims, leitet sie mit diesem Buche ein. Der Herausgeber schickt ein Vorwort voraus, in dem er die Ziele seiner Sammlung mit denen des Buches in Beziehung setzt, höchst geistreich und anregend — vor allem zum Widerspruch. „Die Geschichte handelt von ewigen Gesetzen“, sagt er, und so sieht er in der Geschichte der Handelsstädte des 14. und 15. Jahrhunderts das, „was wir heute wirtschaftlichen Imperialismus nennen“ (11), er sieht ein „Kolonialreich“ auch bei der Hanse usw. Aber sehen wir das Buch selbst an. Es ist gewiß eine ausgezeichnete Idee, das Zeitalter des großen Städtehandels im europäischen Rahmen, von Italien ausgehend Flandern und die Hanse als verschiedene Erscheinungen derselben Bewegung zu schildern. Gestehen wir, daß es ein derartiges Buch in deutscher Sprache nicht gibt. Wir wollen hier jedoch nur die 60 Seiten prüfen, die Fr. Pernoud der Hanse widmet, indem sie zunächst die Bildung der Hanse, sodann in drei Kapiteln die Kontore von Brügge, Nowgorod und Bergen samt den dahingehörigen wirtschaftlichen und politischen Tatsachen schildert (London wird mit bei Brügge erledigt). Die europäische Sicht gibt ihr manche geschicht ergriffene Gelegenheit, die Probleme weit zu fassen. Und da sie sich neben der bewährten älteren auf unsere neueste Literatur stützt (hingegen nicht auf Quellen), ist ihr im ganzen eine ansprechende Darstellung gelungen, die doch viel weniger schematisch ist als das Vorwort befürchten ließ. Kluge Wendungen gefallen: „In Brügge gewann die Hanse sozusagen das Bewußtsein ihrer selbst“ (238). Zuweilen, so bei den schnell wechselnden Szenen in den Niederlanden und in England, verfällt sie zu sehr der Chronistik.

Doch stehen daneben so viele einzelne Mängel, daß die Arbeit an Zuverlässigkeit erheblich verliert. Mißverständnis etwa: „Die Insel Gotland wurde der Mittelpunkt einer Kaufmannsvereinigung, die die Uferstädte der Nord- und Ostsee zusammenfaßte“ (groupant) (219), denn nicht Städte, sondern Kaufleute schlossen sich zusammen, und nicht nur die der Uferstädte. — Das Geheimnis der Hansezugehörigkeit der einzelnen Städte wurde „eifersüchtig gehütet“ (224): es gab kein Geheimnis in diesem Sinne, weil keine klare Zugehörigkeit. — Die Hansetage wurden in Abständen von 20 bis 30 Jahren gehalten (230) ?? — Lübeck hatte 80000 Einwohner; diese aus Enea Silvios Reisebericht übernommene Zahl erfüllt die Verfasserin mit berechtigtem Staunen, sie weist selbst darauf hin, daß Lübeck 1870 nur 45000 hatte. Aber leider bleibt es dabei und bei der längst widerlegten Erzählung. — Heinrich Sudermann war nicht Syndikus des Antwerpener Kontors,

⁵ Über die fast unvorstellbar großen Verluste an kaufmännischem Quellenmaterial vgl. meine Ausführungen in: *Miscellanea Academica Berolinensia*, Berlin 1950, Bd. II, 1, 108 Anm. 1 unten.

sondern der Hanse (255). — Der Friede von Stralsund wird im Text auf 1370, in der Zeittafel auf 1369 gesetzt. — In größter Kürze werden auch die süddeutschen Städte behandelt, und erstaunlicherweise werden sie auch zur Hanse gerechnet. „Die Hansestädte standen auch in Beziehungen zu Genua“ (228), denn 1398 gewährte es den Städten in Schwaben, Franken und Bayern Zollnachlässe. Zeittafel: „1398. Die Hansen erlangen Privilegien in Genua.“ Die Große Ravensburger Gesellschaft taucht auf und der Fondaco in Venedig, wo es angeblich einen Konsul für alle deutschen Städte gab. — Und so noch vieles mehr. — Die Kartenskizze am Schluß ist ganz schlecht. „Le domaine allemand de la Hanse“ erstreckt sich bis Konstanz und Salzburg, die Elbe ist offenbar mit der Saale verwechselt worden, Dresden liegt weit östlich von ihr usw.

Nein, so geht es nicht. Frä. Pernoud ist eine kluge Frau und man unterhält sich im Geiste gern mit ihr. Aber sie hat entschieden zu hastig gearbeitet. *L. Beutin.*

* Wir verzeichnen ein im Krieg geschriebenes, dem Stoff und Titel nach für uns zunächst abseitig erscheinendes Buch: Francastel: *L'Histoire de l'Art, instrument de la propagande germanique* (Paris 1945, Librairie de Médecis, 246 S.), weil es seine These, die Kunst sei nie, wie es die deutsche Propaganda behauptet habe, aus einer volkstümlichen Quelle allein, etwa der deutschen, hervorgegangen, sondern immer aus dem Zusammenwirken der Völker und Kulturen, u. a. nachweist an den Beziehungen zwischen Köln und Lüttich, der Tätigkeit französischer Mönche neben dem deutschen Ritterorden, zwischen Flandern und den Hansestädten.

Enttäuschend ist die Durchsicht des *Guide to Business History, Materials for the Study of American Business History and Suggestions for their Use*, by Henrietta Larson, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1948. Dies Verzeichnis von Werken zur Business- (ausdrücklich nicht: Wirtschafts-) Geschichte bezieht sich, wie der Titel sagt, auf die Vereinigten Staaten und deren Forschung, doch enthält es auch einiges zur europäischen und deutschen Geschichte. Als Kuriosum verzeichnen wir den einzigen Titel zur Hansegeschichte: Helen Zimmern: *The Hansa Towns*, London u. New York 1889; und ohne Groll auch, daß Wätjens Arbeiten, die ja doch zur Geschichte auch amerikanischer Unternehmungen wie der Ocean Steam Navigation Company viel beigetragen haben, in Amerika offenbar unbekannt bleiben. Die Vereinigten Staaten sind eben auch in ihrer Wissenschaft hochgradig autark. *L. Beutin.*

Ähnliches muß leider auch über die letzte Auflage (1948) des 1936 in New York erschienenen Buches von Herbert Heaton: *Economic History of Europe* (792 S., Harper) gesagt werden, welches, bei durchaus korrekter und in großen Zügen auch wohlgelungener, wenn auch sehr kurzer Darstellung der Hansegeschichte (147—150, 258—260) in den Literaturverzeichnissen der Kapitel die hansische Forschung überhaupt nicht erwähnt, sondern nur einen englischen Artikel von C. Brinkmann: „The Hanseatic League“, 1930, anführt.

* Zur hansischen Volkskunde und zur Seegeschichte des 19. Jahrhunderts tragen wir nach: Richard Wossidlo: *Reise, Quartier in Gottesnaam. Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrensleute*, Bd. 1, 2. Aufl. (Rostock 1942, Hinstorff, 243 S.) Der Altmeister mecklenburgischer Volkskunde hat einen noch ganz überraschend großen, inzwischen in die Vergessenheit gesunkenen Schatz an Erzählungen und Erinnerungen alter Seeleute retten können. Sie beziehen sich auf die interessante Periode von 1850 bis 1880, die kräftige Spätblüte der Ostseeschifffahrt. Das Leben an Bord, die Fachsprache, das Hafenleben, die Beteiligung von Partnern und Bauernreedern wird mit sogleich oder bald nach den Gesprächen aufgezeichneten, meist im Zitat gegebenen Aussprüchen der Berichterstatter geschildert. Weniger kommen die allgemeinen technischen, nautischen und wirtschaftlichen Verhältnisse zur Sprache. Das Ganze ist eben im individuellen Bereich des einzelnen erzählenden Seemanns gehalten, doch mit dieser Einschränkung eine wertvolle, höchst originelle und geradezu erwärmende Schilderung einer farbigen Episode. *L. Beutin.*

* Eirik Hornborg: *Segelsjöfartens historia*, Stockholm 1948, ist die umgearbeitete Neuauflage des vom selbst seerfahrenen Verfasser 1923 unter dem gleichen Titel herausgebrachten großen Werkes über die europäische Segelschiff-

fahrt. Bei Berücksichtigung wenigstens des Vogelschen Standardwerkes von 1915 hätte die auf breiter Literatur fußende Darstellung sicherlich nur noch gewonnen.

W. Koppe.

* Wenigstens einen Hinweis verdienen die Städte-Monographien der Reihe „Merian“, die seit 1948 in Hamburg bei Hoffmann & Campe erscheint (Merian. Das Monatsheft im Hoffmann & Campe Verlag, Jg. 1 ff., Hamburg 1948 ff.). Die Monographienreihe bietet mit jedem Heft eine abgeschlossene Darstellung einzelner Städte und Landschaften, wobei der heutige architektonische, soziale und stammesmäßige Charakter zwar im Vordergrund steht, aber auch die historische Entwicklung beachtet wird. Das reiche Bildmaterial voranschaulicht dies Werden und den Zustand nach den letzten Kriegszerstörungen, sowie den beginnenden und geplanten Wiederaufbau. Wenn auch nicht als wissenschaftliche Handbücher gedacht, so bieten die Hefte doch eine Fülle von Erkenntnissen über das historische Werden der einzelnen, auch hansischer Städte. Bis zum Sommer 1950 erschienen u. a. folgende Monographien über hansische Städte: Lübeck (Jg. 1, H. 2, vergr.), Köln (Jg. 1, H. 3), Hamburg (Jg. 1, H. 7), Berlin (Jg. 2, H. 6 vergr.), Hannover (Jg. 2, H. 9), Breslau (Jg. 3, H. 1), Münster (Jg. 3, H. 2), Braunschweig (Jg. 3, H. 3) und Essen (Jg. 2, H. 7).

A. v. Brandt.

Die von Walter Hävernich herausgegebenen *Hamburger Beiträge zur Numismatik* (H. 1: 1947, 2: 1948, 3: 1949), eine neue Folge der Veröffentlichungen des Vereins der Münzenfreunde in Hamburg, bieten neben streng fachlichen Arbeiten auch eine Reihe von Aufsätzen, die von der hansischen Geschichtsforschung zu beachten sind: Walter Hävernich: *Hamburg als karolingische Münzstätte* (1, 9—13), Otto Schulenburg: *Der Fund von Bibow* (1, 14—34) mit Karte: Die niederelbischen Agrippiner des 11. und 12. Jahrhunderts (31), Peter Berg-haus: *Die Perioden des Sterlings in Westfalen, dem Rheinland und in den Niederlanden* (1, 34—53) mit Karte: Der Sterling an der Währungsgrenze Westfalen-Niedersachsen 1250—1340 (47), Wilhelm Jesse: *Der Münzfund von Hildesheim, vergraben um 1260* (2, 16—48) mit einer Karte der Münzstätten der im Funde vertretenen Gepräge (19), endlich Karl Kennepohl: *Goldzahlungen in Westfalen im 11. bis 13. Jahrhundert* (3, 15—20).

Zum Schluß verzeichnen wir noch eine Reihe von wertvollen Literatur- und Forschungsberichten aus unserem Arbeitsbereich. Aus der *Wirtschaftsgeschichte der Hansestädte und der Niederlande* (VSWG. 38, 69—78) berichtet als Sachkenner L. Beutin und bewertet die Leistungen hansischer Forschungsarbeit des letzten Jahrzehnts auch einmal im weiteren Rahmen der allgemeinen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. — A. von Brandt bietet uns in seiner Übersicht *Neuere skandinavische Anschauungen zur Frühgeschichte des Ostseebereichs* (Welt als Geschichte X, 1950, 56—66) einen interessanten Einblick in das Forschungsniveau der nordischen Völker. Um auch der Gegenseite gerecht zu werden, berichtet v. Brandt der schwedischen Öffentlichkeit von den neueren Problemen hansischer Geschichte (*Nyare problem inom hanseatisk historieforskning*, SHT. 1950, 15 S.). Derartige Forschungsberichte können nur wärmstens begrüßt werden, weil wir auf diesem Wege endlich wieder in näheren wissenschaftlichen Kontakt mit unseren Nachbarvölkern kommen, und weil so eine friedliche Aussprache über schwebende Streitfragen ermöglicht wird. — In diese Reihe gehört auch die inhaltsreiche Zusammenstellung von Besprechungen zur *Städtegeschichte* von Hektor Ammann (Zs. f. Schweizer G. 30, 1950, 92—99), dann insbesondere für Hamburg und Schleswig-Holstein der Bericht von Karl Frölich: *Die rechtlich-volkskundliche Forschung im niederdeutschen Bereich* (Zs. V. Hamb. G. 40, 1949, 159—178). — Die ausgezeichnete *Kleine Bücherkunde zur Geschichtswissenschaft*, zusammengestellt von Werner Trillmich, mit einem Vorwort von H. Aubin (Hoffmann u. Campe, Hamburg 1949, 206 S.), zählt auf S. 91 und 159 auch die wichtigsten Werke der hansischen Literatur auf; trotz der unumgänglichen Kürze vermissen wir doch einige Namen, insbesondere Walther Stein. — In der *Kurzen Bibliographie zur Geschichte des Deutschen Ordens 1198—1561* von Rudolf ten Haaf (Göttinger Arbeitskreis 1949, 43 S.) finden wir auch Literatur zur Wirtschafts- und Handelsgeschichte aufgeführt, wobei 65 Titel für Preußen, aber nur 3 für Livland genannt werden, ein Mißverhältnis, das mit Leichtigkeit hätte ausgeglichen werden können.

Im übrigen aber ist das Büchlein als Hilfsmittel gerade heute sehr willkommen und erfüllt seinen Zweck vollständig.

Endlich möchten wir auch an dieser Stelle das Wiedererscheinen des von unserem Schwesterverein herausgegebenen *Niederdeutschen Jahrbuchs* 69/70, 1943—47 (Wachholtz, Neumünster 1948) mit herzlicher Freude begrüßen.

2. VORHANSISCHE ZEIT

(Bearbeitet von *Ahasver von Brandt*)

Unmittelbar vor Ausbruch des letzten Krieges ist bei dem kleinen Ort Sutton Hoo (bei Ipswich, nördlich der Themsemündung) der bisher reichste frühgeschichtliche Fund Englands aufgedeckt worden. Es handelt sich um das Schiffsgrab eines nordgermanischen Häuptlings mit prachtvoller Ausstattung aus der zweiten Hälfte des 7. Jahrhunderts. Eine erste kurze Publikation des sensationellen Fundes erfolgte durch R. L. S. Bruce (*The Sutton Hoo Ship-burial*, London, Brit. Mus., 1947). Reste des beigesetzten Toten selbst sind nicht gefunden worden; die englischen Archäologen sprechen das Grab daher als Kenotaph an, was von schwedischen Gelehrten (s. u.) bestritten wird. Das Schiff ist im Holzwerk nahezu vergangen, doch war die Form aus den Resten zu erschließen: ein reines Ruderschiff, klinkergebaut, ungedeckt, Ausmaße 4,5 × 25 m, mit Dollen für 19 Paar Ruder. Nach der Bauart (unter Verwendung eiserner Nägel) und der Zeitstellung dürfte das Fahrzeug ein willkommenes Zwischenglied zwischen den Typen des Nydambootes und des eigentlichen „Wikingerschiffes“ darstellen; nähere Angaben bleiben noch abzuwarten. Auf Grund stilvergleichender Betrachtung der Beisetzungsorte und der phantastisch reichen Grabbeigaben (Mengen von Goldschmuck, silbernen Gefäßen und Geräten, Schwert und Holz-Leder-Schild mit Goldbeschlagen, teilvergoldeter Helm mit Gesichtsschutz u. a. m.) kommt B. Nerman: *Sutton Hoo — en svensk kungagrav?* (Fornvännen 1948, 65—93) zu dem Schluß, daß es sich um ein schwedisches, nicht ein ostanglisches Königsgrab handle; nächste Verwandtschaft findet er zu Grabbeigaben der schwedischen „Vendel“-Zeit I. Aus anderen Erwägungen gelangt Sune Lindqvist: *Sutton Hoo och Beowulf* (Fornvännen 1948, 94—110) zu der Ansicht, daß es sich nicht um ein heidnisches, sondern um das Grab eines christlichen Konvertiten handle. Ein Teil der Beigaben sei Kriegsbeute älterer Herstellung. Die Ähnlichkeit der auffallenden Bestattungssitte mit Beschreibungen im Beowulflied veranlaßt Lindqvist zu der Annahme, daß es sich um das Grab einer englischen Dynastie mit nordischen Traditionen handle und daß der Verfasser des Beowulfliedes das Grab gekannt habe.

F. L. Ganshof hat neuerdings seine bekannten und wertvollen Arbeiten zur frühmittelalterlichen Siedlungs- und Verfassungsgeschichte durch eine Studie über die Formen der Grundherrschaft im nordwesteuropäischen Wirtschaftsgebiet ergänzt: *Manorial organization in the Low Countries in the seventh, eight and ninth centuries* (Transactions of the Royal Hist. Society, XXXI, 1949, 29—60).

H. Arbman teilt in Fornvännen 1949 (362—366) mit, daß in Zusammenarbeit französischer und skandinavischer Forscher ein großzügiger Plan zur systematischen Untersuchung der normannischen Eroberung und Siedlung in Nordfrankreich aufgestellt und teilweise schon in Angriff genommen sei (*Nordborna i Normandie. En planerad undersökning*).

R. Drögereit: *Sachsen und Angelsachsen* (Niedersächs. Jb. 21, 1949, 1—62) versucht vor allem die gegenseitigen Beziehungen beider Volkszweige bis zu dem Zeitpunkt aufzuzeigen, wo in England die Normannisierung einsetzt und gleichzeitig in Niedersachsen das nordische Patriarchat des Adalbert v. Bremen auseinanderbricht. In der gelehrten, vorwiegend kultur- und geistesgeschichtlich orientierten Untersuchung vermißt man mit Bedauern jedes nähere Eingehen auf die wirtschaftsgeschichtlichen Zusammenhänge (bis auf eine vereinzelte Bemerkung S. 54/55). Die handelsgeschichtlich so wichtige und in mancher Beziehung noch ziemlich rätselhafte Erscheinung der „sächsischen“ (angelsächsischen? niedersächsischen?) Händler im ganzen frühmittelalterlichen Norden hätte gerade im Rahmen von Drögereits Themastellung eine Erörterung und den Versuch einer

Klärung wohl verdient (vgl. z. B. A. Bugge in Zs. Lüb. G. 18, 1916, S. 110ff.).

Die Ausgrabungen in den Trümmern hansischer Altstädte (Magdeburg, Hamburg, Bremen, Lübeck, Braunschweig, Hannover usw.), die weithin Beachtung gefunden haben, sind bisher leider noch immer nicht publiziert, obwohl sich ihre z. T. unerwarteten Ergebnisse in Fachkreisen schon herumgesprochen haben. Für Magdeburg ist eine erste größere Auswertung von historischer Seite demnächst zu erwarten; für Lübeck liegt bisher nur eine kurze volkstümliche Einführung in die Problemstellung anläßlich einer Ausstellung der bisherigen Funde vor (W. Neugebauer, A. von Brandt, H. Gräbke: *Die Ausgrabungen in der Altstadt, Lübeckische Blätter* Nr. 8, 1950). In Hamburg hat man hingegen eigens auch für Zwecke dieser Forschung eine neue Zeitschrift gegründet: *Hammaburg. Vor- und frühgeschichtliche Forschungen aus dem niederelebschen Raum* (Jg. 1 ff., Hamburg 1949f.), auf die wir grundsätzlich hinweisen. Die Hamburger Grabungen (*Ausgrabungsbericht* 1948: R. Schindler in Hammaburg III, 1949, 161—179) haben einigermaßen erstaunliche Ergebnisse gebracht: sie zeigen eine Besiedlung bereits in vorkarolingischer Zeit, in der Karolingerzeit schon bewußten Anschluß an das Wasser als Hafen und nicht ganz unbedeutende westliche Handelsbeziehungen Alt-Hamburgs im 9. und 10. Jahrhundert. Die Gründung der Neustadt Hamburg ist u. a. dadurch zu erklären, daß die ältere Siedlung sich im 11. und 12. Jahrhundert vor steigendem Elbwasserspiegel mehr und mehr auf den Geestrand hatte zurückziehen müssen. — Einen historisch belegten Beitrag zu dieser Frage der Wasserspiegelveränderungen bietet H. Reincke: *Höhe und Reichweite der Flut in und bei Hamburg* (Hammaburg IV, 1949, 23—31). — W. Kellermann behandelt in der gleichen Zs. (III, 1949, 180—196) schließlich die *Hamburger Stadtbefestigungen des frühen Mittelalters*, wie sie sich ebenfalls nach den Grabungen allmählich für das ganze Stadtgebiet abzuzeichnen beginnen. — Alt-Hamburgs frühmittelalterliche Stellung ist nach diesen Grabungsergebnissen viel klarer geworden als bisher. Man fragt sich, ob man mehr das Glück oder mehr das archäologische Geschick der Hamburger Prähistoriker preisen soll, die geradezu verblüffend genau die richtige Örtlichkeit für ihre Hauptgrabung gefunden zu haben scheinen.

Über die neben den Lübecker Altstadtgrabungen parallel laufenden Ausgrabungen in (dem slawischen) Alt-Lübeck gibt W. Hübner einen ganz kurzen Teilbericht in „Die Heimat“, Heft 2/57, Febr. 1950, 40/41 (*Die Ausgrabungen in Alt-Lübeck* 1949). Unterhalb der slawischen Siedlung, mit vorläufig noch unbestimmter Anfangszeit und einer Blütezeit im 11./12. Jahrhundert, wurden Siedlungsspuren aus der jüngeren Steinzeit neu aufgedeckt. Die bekannten Handelsbeziehungen des slawischen Alt-Lübeck nach Westen (Rheinland) und Osten wurden durch verschiedene Funde wieder bestätigt.

Über Haithabu ist zunächst nachzuholen, daß bereits 1943 ein zusammenfassender vorläufiger Bericht von Herbert Jankuhn erschienen ist: *Die Ausgrabungen in Haithabu 1937—1939* (Berlin-Dahlem 1943, 231 S.). Die Publikation berichtet ausführlich über Anlagen, Ziel und Ergebnisse der Grabungen und bringt auch bereits eine kurze Auswertung. Erneuert, ergänzt und vertieft sind diese Untersuchungen von Jankuhn jetzt dargeboten worden in dem umfangreichen Aufsatz *Ergebnisse und Probleme der Haithabgrabungen 1930—1939. Ein Beitrag zur Frage der Stadtentstehung im Norden* (Zs. Schlesw.-Holst. G. 73, 1949, 1—86). Auf die eigentlich archäologischen Probleme haben wir hier nicht einzugehen; hingegen verdienen die allgemeinhistorischen Schlußfolgerungen unsere Beachtung. Wir heben daraus folgendes hervor: Die Anfangsblüte der Siedlung scheint mit der (chronikalisch bezeugten) Ansiedlung der Kaufleute des zerstörten Rerik durch Götrik in Haithabu zu beginnen. Seitdem entwickelt sich der Markt mit ortsansässiger Bevölkerung von Fernhändlern. Er muß in oder an dem heutigen Halbkreiswall, nicht nördlich der Schlei gelegen haben: von etwa 830 an ist er sicher im Bereich des heutigen Walles nachweisbar. Die besonders enge Verbindung mit Friesland steht fest; das Vorwiegen kaufmännischer Bevölkerung wird dadurch erhärtet, daß ein ortsansässiges Gewerbe zunächst zu fehlen scheint. Um und nach 850 gewinnt die christliche Mission, mit ihr fränkisches Kulturgut an Boden und wird nunmehr auch eine handwerkerliche Bevölkerung ansässig, deren Produktion vorwiegend westlichen Einfluß zeigt. Gleichzeitig erweitert sich der Wirkungsbereich des Handels: Norwegen und das slawisch-baltische Gebiet werden ein-

bezogen; eigene Münzprägung kennzeichnet eine primitive Geldwirtschaft. Um 900, mit der Festsetzung der schwedischen Dynastie, scheint der Ausbau zur Festung (Wall) erfolgt zu sein; spätestens jetzt beginnt auch der schwedische Kaufmann eine Rolle zu spielen, während die schwedische Handelsbeziehung selbst bereits in die Anfänge der Siedlung gehört. In der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts folgt die Einbeziehung der „Stadt“ in die Einflußzone, schließlich in das Hoheitsgebiet des Reiches, Ansiedlung einer sächsischen Kolonie, vermehrte und qualifizierte Geldprägung, Bildung des Bistums Schleswig. Die Wiedereingliederung in das dänische Machtgebiet um die Jahrtausendwende fällt mit dem allmählichen Niedergang Haithabus zusammen. Über die Gründe dieses Abstieges geben die archäologischen Funde noch keine hinreichende Klarheit. Eine größere Brandkatastrophe gehört jedenfalls in den Zusammenhang. Vielleicht als Folge davon wird offenbar zwischen 1040 und 1100 die Siedlung an das Nordufer verlegt, wo die neue Nordstadt dann noch ein Jahrhundert lang die Rolle Haithabus fortzusetzen sucht. — Jankuhns Versuch, die bisherigen archäologischen Ergebnisse mit der dürftigen historischen Überlieferung zu einem Gesamtbild zu verarbeiten, hat eine ganze Reihe bisher strittiger Fragen klären und verschiedentlich Hypothesen durch Tatsachen bestätigen oder ersetzen können. Die wirtschafts- und stadtgeschichtliche Stellung Haithabus im 9.—11. Jahrhundert ist sehr viel deutlicher geworden. — K. O. von Wahl hat im Jahre 1949 mit primitivsten Mitteln *Untersuchungen im Hafengelände von Haithabu* vorgenommen (Die Heimat 4, 57, April 1950, 87—89), die auf kleinstem Raum eine beachtliche Menge von Fundsachen ergaben (darunter mehrere Importstücke); er glaubt dort den Schiffsanlegeplatz von Haithabu gefunden zu haben. Jedenfalls ist es danach dringend erwünscht, daß der betreffende Wasserstreifen systematisch untersucht wird. — Die Vermutung von Ernst Meyer, daß *Ansgars Kirchengründung und die vormalige Nikolaikirche in Schleswig* identisch gewesen seien, wird in einem „Beitrag zur Ansgarforschung und zur ältesten Stadtgeschichte von Schleswig“ auf 30 Seiten näher ausgeführt, aber doch nicht ausreichend begründet (J. Ibbeken, Schleswig 1947).

In Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 1948 (Kopenhagen) veröffentlicht J. P. Bjernum einen kurzen Aufsatz: *Vikingetidens handel og dens betydning for Nordens folk* (294—303). Er betont, in Übereinstimmung mit der übrigen modernen skandinavischen Forschung (z. B. St. Bolin), gegenüber Pirenne die relative Bedeutsamkeit des Wikingerhandels und untersucht daraufhin die zeitgenössischen Quellen (Anskar, Rimbart, Orosius, Adam v. Bremen). Die besondere Rolle des Sklavenhandels tritt deutlich hervor. Sicher mit Recht betont aber auch Bjernum, daß dieser ganze Handel seiner ökonomischen Funktion nach nur als „Luxushandel“ anzusprechen ist, keinem intensiven wirtschaftlichen Bedürfnis entspricht.

A. Schück: *Svithjod och folklanden* (Hist. studier, tillägn. Nils Ahnlund, Stockholm, Norstedts, 1949, 8—50), faßt seine neuen Ansichten zur Frühgeschichte der schwedischen Staatswerdung zusammen: danach hat das alte Svithjod-Reich einen bedeutend größeren Umfang gehabt, als man bisher annahm, weil die drei „folklanden“, aus denen es bestand, nach Schücks Ansicht ihrerseits im frühen Mittelalter sich weiter ausdehnten als später.

Für die Kolonisationsgeschichte des Ostens nicht unwichtig ist die Feststellung, daß bereits im 11. Jahrhundert in Westfinnland Spuren einer „barbar-christlichen“ Bestattungsweise auftreten (N. Cleve: *Spår av tidig kristendom i västra Finland*, Finskt Museum 54—55, 1947—48, 67—85).

Ed. Sturms gibt in Fornvännen 1949 (205—217) in deutscher Sprache eine kurze Übersicht über *Schwedische Kolonisation in Lettland*, d. h. ein Referat über die verschiedenen vorgeschichtlichen Fundstellen (darunter die bekannten Gräberfelder bei Grobin in Kurland) und daraus sich ergebende Schlußfolgerungen über die allmähliche Wandlung der Einwanderergruppen vom „Wikinger“ zum Kolonisten.

Wir verweisen auf die neue Zeitschrift *Archaeologia geographica*, hrsg. von Hans Jürgen Eggers (Jg. 1, 1950, Hamburg, Hansischer Gildenverlag J. Heitmann & Co.), die es sich zur Aufgabe gesetzt hat, Beiträge zur archäologischen Kartographie zu sammeln und damit wichtige Aufgaben auch für unser hansisches Gebiet zu lösen verspricht. Bereits das erste Heft enthält einen einschlägigen

Aufsatz von Herbert Jankuhn: *Sechs Karten zum Handel des 10. Jahrhunderts im westlichen Ostseebecken* (Heft 1, Februar 1950, 8—16). Jankuhn gibt Fundverbreitungskarten für einzelne charakteristische Gegenstände des frühmittelalterlichen Handels (Scheibenspangen vom Terslev-Typ, sog. Hedebyer Halbbrakteaten, sog. Ulfberht-Schwerter) und knüpft daran methodisch lehrreiche Erwägungen über die Schlüsse, die gezogen werden können und die Fehlerquellen, die zu beachten sind. So sind z. B. die Scheibenspangen in Haithabu hergestellt worden (dort wurde eine Matrize gefunden), sind aber selbst dort und in der Umgebung nicht erhalten. Das kann darauf beruhen, daß die Spangen ausschließlich für den Export in das weitere Ostseegebiet hergestellt wurden, am Ort dagegen nicht verwendet wurden; es kann aber auch darauf zurückzuführen sein, daß in Haithabu bereits der Gebrauch von Münzen als Vermögenswert so überwog, daß man keinen Anlaß hatte, Edelschmiedestücke zu horten. Fundleere an anderen Stellen (z. B. im Oder-Weichselgebiet) kann dadurch erklärt werden, daß sich der Handel schon einigermaßen differenziert hatte, so daß eine bestimmte Ware in bestimmten Gegenden aus Geschmacks- oder Kostengründen keinen Absatz fand; daß trotz des Fehlens bestimmter Warengruppen (wie eben der Scheibenspangen) das Oder-Warthegebiet durch den Ostseehandel erschlossen war, beweisen die Funde der Halbbrakteaten, die unerwartet tief landeinwärts nachzuweisen sind. Die wohl im Maasgebiet hergestellten Ulfberht-Schwerter sind durch den Haithabuhandel in Massen eingeführt worden. Sie finden sich vor allem in Finnland und Ostpreußen, nicht dagegen in den slawischen Gebieten. Trotzdem darf man nicht schließen, daß sie dorthin nicht exportiert worden sind. Man findet sie nur nicht, weil bei den Slawen Schwertbeigaben in Gräbern nicht üblich waren. Die letzte Karte faßt die gewonnenen Ergebnisse im Überblick zusammen; sie zeigt, mit welcher Dichte und bis zu welchem Grade die Archäologie an Hand einzelner herausgegriffener Typen den Ostseehandel des 10. Jahrhunderts zu veranschaulichen vermag; erst die Kombination sehr viel zahlreicherer Fundkarten würde aber ein vollständiges Bild liefern können, das die Fehlerquellen bei den einzelnen Waren eliminieren würde.

3. ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN

(Bearbeitet von Ahasver von Brandt.)

RHEINLAND UND WESTFALEN. Die beiden großen Kölner Jubelfeiern der letzten Jahre, das Domjubiläum 1948 und die 1900-Jahr-Feier der Stadt 1950, haben Anlaß zu mehreren bedeutsamen Publikationen gegeben, die zwar nicht der Hansestadt als solcher gelten, aber doch auch deren historische Stellung und Leistung — namentlich in kunstgeschichtlicher Hinsicht — erhellen. An erster Stelle ist hier das kostbare und prachtvolle Werk von Hans Vogts zu nennen, mit dem eine von Herm. Kownatzki herausgegebene Serie „Kölnische Geschichte in Einzeldarstellungen“ beginnt: *Köln im Spiegel seiner Kunst* (Köln, Balduin Pick, 1950; 423 S. Text mit zahlr. Textabb., 128 Bildtafeln, 1 Vierfarbentafel, 1 Stadtplan). Die Darstellung und das hervorragende Abbildungsmaterial führen von der Römerzeit über die Epochen der hochmittelalterlichen Erzbischöfe und der Hansezeit bis zu den Zerstörungen des letzten Krieges. Es wird wohl keine deutsche Stadt eine derartige eigene Kunstgeschichte besitzen; kaum eine — auch im engeren Kreise der Hansestädte — hat sich aber auch durch ihre geschichtliche Leistung so begründetes Anrecht auf eine solche erworben, wie Köln. Uns geht hier besonders Kölns künstlerische Entwicklung und Ausstrahlung in der Hansezeit an, ihr sind die Kapitel des III. Abschnittes gewidmet. Die Darstellung der stadtbaulichen und künstlerischen Vorgänge ist von Vogts im allgemeinen glücklich mit knappen Andeutungen der verfassungsgeschichtlichen und soziologischen Vorgänge verbunden worden. Das ist für den Hansehistoriker wesentlich, dem ja gerade an der auf diese Weise zu erkennenden geistigen und politischen Situation der westhansischen Führer gelegen sein muß. — Nur einige kennzeichnende Einzelheiten können hier aus diesem Abschnitt hervorgehoben werden: so etwa die Angabe, daß der in erstaunlich kurzer Zeit geschaffene hochmittelalterliche Mauerbau (1180—1215)

einen befestigten Stadtraum schuf, der z. B. das gleichzeitige Paris um ein Bedeutendes übertraf. Ein charakteristisches Zeugnis für die andersartige Stellung Kölns im Vergleich zur östlichen hansischen Führerstadt Lübeck ist es, daß hier der Neubau des Domes aus bewußt politisch-repräsentativer Absicht durch Erzbischof und Domkapitel im gleichen Augenblick begonnen wird, in dem Lübeck den Neubau seiner Marienkirche als Symbol der geistigen und politischen Autonomie von Rat und Bürgerschaft in Angriff nimmt. Eine allen Städten gemeinsame geistesgeschichtliche Erscheinung ist dagegen das Auftreten neuer künstlerischer Ausdrucksformen mit den neuen religiösen Gemeinschaften des 13. und 14. Jahrhunderts, den Bettelorden, Beginen-Niederlassungen usw., unter denen ja in Köln besonders die Dominikaner eine hervorragende Rolle spielten. — Kölns Stellung als Ausstrahlungsort und Vermittlerin neuer künstlerischer Leistungen und Ideen wird in den hansezeitlichen Kapiteln des Buches deutlich sichtbar. Vogts glaubt unter anderem, für die bildhauerische Ausstattung des Hansesaales im Rathause Beziehungen zur niederländischen Hansestadt Kampen nachweisen zu können; er betont überhaupt die Mittlerstellung der Stadt zwischen Niederrhein und Niederland einerseits, Mittelrhein und Binnendeutschland andererseits. Dabei ist gerade hier als besonders geglückt die ständige Bezugnahme von der kunstgeschichtlichen Darstellung auf die politischen und sozialen Ereignisse (Erringung der Reichsfreiheit; Ratsverfassung; Zunftrevolution von 1396 usw.) hervorzuheben. Besonders in Plastik und Malerei (Stefan Lochner) nimmt das hansische Köln, wie allbekannt und hier nicht weiter zu erörtern, eine hervorragende Stellung ein, die auch durch das Abbildungsmaterial in dem Buch sehr schön zur Geltung kommt; dabei ist und bleibt die niederländische Beziehung besonders eng und fruchtbar. — Wie sehr die geistig-künstlerische und die politisch-wirtschaftliche Führerstellung der wirklich bedeutenden Hansestädte sich gegenseitig bedingen, zeigt dieses Buch in eindrucksvoller Weise; es ist — wie ja auch der Titel sagt — mehr als eine „Kunstgeschichte“, ein ungemein wichtiger Beitrag für die noch zu schreibende hansische Kunst- und Geistesgeschichte. — Dem berühmtesten Bauwerk der Stadt gilt ein zweites Jubiläumsbuch, das als Sammelwerk von Joseph Hoster herausgegeben wurde: *Der wiedererstandene Kölner Dom* (= Kölner Domblatt, 2. und 3. Folge, Köln, Bachem, 1949; 234 S., zahlr. Abb.); es bringt außer Jubiläums- und Festartikeln einige zusammenfassende Berichte über die Wiederaufbauarbeiten und die Ausgrabungen am Dom, sowie eine Dombibliographie.

Sten Hagström: *Kölner Beinamen des 12. und 13. Jahrhunderts* (Nomina Germanica. Arkiv för germansk namnforskning, utg. av J. Sahlgren, Bd. 8, XXX u. 482 S., Uppsala 1949) können wir hier nur erwähnen; eine ausführliche Besprechung gehört in den Arbeitsbereich des Niederdeutschen Jb. Der Hansehistoriker wird sich aber dieses umfangreichen und gediegenen Buches mit Vorteil bedienen, wenn ihm die Probleme der Namengebung, des Festwerdens der Familiennamen usw. in unseren Hansestädten begegnen. — Die *Geschichte des Kollegiatstiftes St. Georg in Köln* von K. Corsten (Ann. d. Hist. Vereins f. d. Niederrhein, 146/147, 1948, 64—150) enthält einige Angaben über die ständischen Verhältnisse (Eindringen des patrizischen Bürgertums seit dem 14. Jahrhundert) und die wirtschaftlichen Grundlagen (Grundbesitz, Einkünfte). — Die Schrift *Neuß in Geschichte und Gegenwart*, hrsg. v. d. Stadtverwaltung (Angermund 1947), mit historischen Beiträgen von H. Schmitz, G. Kallen und B. Kuske, hat uns nicht vorgelegen.

Cläre Pelzer: *Studien zur topographischen und bevölkerungsgeschichtlichen Entwicklung der Stadt Emmerich* (Ann. d. Hist. V. f. d. Niederrhein 146/147, 1948, 151—227) zeigt die Entstehung einer wohl nur bescheidenen kaufmännisch-bürgerlichen Siedlung aus einer villa mit einer Kollegiatpfarrkirche und deren Erhebung zum gräflich Geldernschen oppidum 1233. Die weitere topographische Entwicklung ist stark durch eine Flußbettveränderung des Rheins beeinflußt. Eine anscheinend sehr solide fundierte und gründliche topographische Studie, der man Nachfolger wünschen möchte.

Die Zs. d. Aachener GV. 62, 1949 berührt unseren Arbeitsbereich vor allem durch den Beitrag von Luise von Coels von der Brügghen: *Der Beitritt der Ritterschaft des Herzogtums Limburg zum Landfrieden zwischen Maas und Rhein 1369* (77—82); der Landfriede, der von den in Betracht kommenden Territorialherren

(Luxemburg, Lothringen, Brabant, Jülich usw.), den Städten Aachen und Köln und dem Erzbischof von Köln geschlossen war, gewann erst durch den Zutritt der Ritterschaft Aussicht auf Erfüllung des eigentlichen Zwecks: Sicherung der Straßen.

Ihre Darstellung einer Lebensgeschichte des Malers Konrad von Soest (Dortm. Beitr. 32, 1925) hat Luise von Winterfeld jetzt vermehrt und ergänzt durch *Kleine Beiträge zu Konrad von Soest*, im ersten Nachkriegsband der Beitr. z. G. Dortmunds u. d. Grafschaft Mark (47, 1948; 5—22). Die Lebens- und Verwandtschaftsverhältnisse und Datierungen, die die Verfasserin zu erschließen vermag, erhellen die Umwelt und das Dasein des großen Malers so bedeutend, daß er jetzt weit deutlicher als früher auch als Persönlichkeit hervortritt.

Als „Bruchstücke einer volkstümlichen Darstellung“ veröffentlichte Adolf Korn in der Zs. d. V. f. d. G. v. Soest u. d. Börde 62, 1949 (5—137) *Beiträge zur Geschichte der Soester Fehde. Zusammenhänge, Durchblicke und Bilder*. Aus der Fülle dieser reizvollen Einzeldarstellungen heben wir besonders den Abschnitt *Soest und die Hanse in der Soester Fehde* (85—100) hervor — Wiedergabe des auf der Soester Pfingsttagung 1947 gehaltenen Vortrages. Dieser Beitrag erscheint uns wichtig nicht nur wegen seiner breiten und teilweise neuartigen Quellengrundlage, sondern vor allem auch wegen der darin sichtbar werdenden inneren Spannungen innerhalb der Hanse, wie sie um die Mitte des 15. Jahrhunderts ja bei allen ähnlichen Anlässen zutage treten (unfreundliche Neutralität Lübecks gegenüber Soest!). — Im gleichen Band (138—157) stellt W. H. Deus den *Schiedsspruch von Maastricht*, durch den die Soester Fehde ihren Abschluß fand, in die großen europäischen Zusammenhänge, schildert den schwierigen Verlauf der Verhandlungen und würdigt ihre politische Bedeutung für Soests Zukunft nach 1449.

Einen Beitrag zur Geschichte des für die deutsche Wirtschaft im 18. Jahrhundert so wichtigen Bielefelder Leinenhandels bringt das 55. Jb. des Hist. V. f. d. Grafschaft Ravensberg (1948/49, 16—22): Gerhard Schrader: *Friedrich Wilhelm I. und der Bielefelder Leinenhandel*. Es handelt sich um eine königliche Initiative zur Anlage von ständigen Bielefelder Leinen-Warenlagern in Halle, Magdeburg und anderen Meß- und Marktplätzen. — In der gleichen Zs. (23—36) behandelt Ingeborg Leister: *Die Commerziedikte für Ravensberg als Zeugen wirtschaftlicher Entwicklung*. Die Voraussetzungen, von denen die Darstellung ausgeht (Zeitalter der Entdeckungen schuf Notwendigkeit intensiven Fernhandels; vorkapitalistische „Bedarfsdeckungs“-Wirtschaft vor der Reformationszeit usw.) entsprechen nicht dem Stand der heutigen handelsgeschichtlichen Forschung; auch versucht die Verfasserin nicht festzustellen, inwieweit der Inhalt der merkantilistischen Commerziedikte der ersten Hohenzollern denn nun der tatsächlichen Wirklichkeit der Entwicklung entsprochen hat. Die Versprechungen des Titels werden insofern nicht erfüllt. Als Zusammenstellung der wirtschaftspolitischen Tendenzen des Staates ist der Aufsatz von Wert.

Aus den „Ravensburger Blättern“ notieren wir: Karl Großmann: *Die Schiffergilde in Vlotho* (Heft 5, 1948, 37—39); die Gilde ist 1665 gegründet, war nächst Hann.-Münden die einzige derartige Zunft an der Weser.

Auf die *Westfälische Geschichte* von H. Rother (I, Bertelsmann, Gütersloh 1949) müssen wir noch an anderer Stelle ausführlicher, wie es dieses Werk verdient, zu sprechen kommen, wenn auch der zweite Band vorliegt.

NIEDERSACHSEN. Hermann Schröter gibt in den Mitt. d. V. f. G. u. Landeskunde v. Osnabrück 63, 1948 (22—73; auch als Sonderdruck, Osnabrück 1948, 52 S.) ein anziehendes und ausführliches Lebensbild des Osnabrücker Vertreters auf dem Westfälischen Friedenskongreß: *Dr. Gerhard Schepeler und seine Zeit*. Der Bürgermeister Schepeler war zweifellos eine bedeutende Persönlichkeit und für die Geschichte der von ihm geführten Stadt Osnabrück von Wichtigkeit, auch wenn es ihm nicht gelang, die erstrebte Reichsstandschaft für sie zu erreichen; seine politische Haltung auch auf dem späteren Regensburger „immerwährenden“ Reichstag bietet manche interessante Züge. Schröters Biographie zeigt, daß es sich durchaus lohnen würde, sich einmal des näheren mit der ganzen Gesamtheit der hansischen Vertreter auf dem Westfälischen Kongreß zu beschäftigen; unter diesen Bürgermeistern und Syndici, die hier zum letzten Male in europäischem Rahmen eine größere Rolle spielen, befindet sich eine ganze Anzahl echter politischer Begabungen.

Zu dem Aufsatz des inzwischen verstorbenen Paul Jonas Meier über den mittelalterlichen Goslarer Berg- und Hüttenbetrieb im Niedersächs. Jb. 19, 1942 (vgl. HGBl. 69, 127) veröffentlicht Karl Frölich eine Erklärung in der gleichen Zs. 21, 1949 (183): *Die Siedlungen und die Verwaltung des Berg- und Hüttenbetriebes von Goslar im Mittelalter*, in der er eine eigene Gegenschrift ankündigt. — Derselbe Verfasser veröffentlicht in Fortführung seiner früheren topographischen Arbeiten eine großangelegte Untersuchung: *Die Goslarer Straßennamen. Ein Beitrag zur städtischen Verfassungstopographie des Mittelalters und zur vergleichenden Straßennamenforschung* (= Gießener Beiträge zur deutschen Philologie, Bd. 90, Gießen, W. Schmitz, 1949, 159 S., 1 Stadtplan). Frölich geht davon aus, daß die Straßennamenforschung Fortschritte nur erzielen könne, wenn sie sich die Ergebnisse der neueren städtischen Verfassungstopographie zu eigen mache. Als weiteren Gesichtspunkt, der allerdings für die allgemeine hansestädtische Geschichte sicher mehr Beachtung verdient, als bisher geschehen, hebt er die „vergleichende“ Straßennamenforschung hervor; wer sich um die Straßennamen der eigenen Stadt bemüht, wird gut tun, diesen Hinweis und die dazu gegebene Literatur mit Dank zu beachten. Die Arbeit kommt für Goslar zu dem (allerdings ausdrücklich und wohl richtig als Ausnahme bezeichneten) Ergebnis, daß das heutige Straßennetz gegenüber dem mittelalterlichen in Goslar erhebliche Umgestaltungen erfahren habe; die theoretische Wiederherstellung des ursprünglichen Grundrisses ist also ein Hauptanliegen für Frölich und vermag für andere Städte, bei denen ähnliches zutrifft, lehrreiche methodische Anregungen zu bieten. Entsprechend der örtlichen Entwicklung arbeitet Frölich bezirksweise die Straßennamenverteilung heraus (Bergdorf, Pfalzbezirk, Markt, Frankenberg, Jakobi- und Stefanikirchspiel usw.) und zeigt an ihnen die jeweiligen verfassungstopographischen Besonderheiten auf. Die zweite Hälfte der Arbeit bringt ein Verzeichnis aller Straßennamen mit Ortsangabe, Bedeutungserklärung und Belegen; dies wird man auch anderswo im Sinne der vergleichenden Straßennamenforschung mit Nutzen verwenden können.

Johannes Gebauer: *Die Stadt Hildesheim und das „Heilige Römische Reich“* (Niedersächs. Jb. 20, 1947, 47—96) gibt „einen Längsschnitt durch die Beziehungen einer niedersächsischen Stadt zum alten Reich“. Solcher Längsschnitte haben wir für den hansischen Bereich leider nur sehr wenige, obwohl sie sowohl für die hansestädtische, wie für die Reichs- und Verfassungsgeschichte sehr fruchtbar sein können (wie z. B. die Arbeit von Schwebel über Bremen und das Reich gezeigt hat). Der Fall Hildesheims ist besonders lehrreich, weil die Stadt trotz ihrer Territorialzugehörigkeit sich noch bis in das 18. Jahrhundert gewisse reichsstädtische Ansprüche und Beziehungen bewahrt hat. Diese Verhältnisse sind aus Gebauers schöner Geschichte der Stadt Hildesheim (2 Bde., 1922—24) ja im allgemeinen schon bekannt; sie werden hier, ergänzt und bis zum Ende des alten Reiches verfolgt, noch einmal im Zusammenhang dargestellt.

In den Veröffentlichungen der Hauptstadt Hannover (Reihe A: Quellen) begann eine zweite Serie „Die Hausbücher der Altstadt“ mit Bd. 1: *Das Haus- und Verlassungsbuch der Altstadt Hannover 1428—1533, 1428—1477*, bearb. von K. F. Leonhardt †, hrsg. von Joachim Studtmann (Hannover 1941, 2^o, XVIII, 265 S.). Es sind hier sämtliche Rechtsgeschäfte an städtischen und privaten Grundstücken verzeichnet, und zwar bemerkenswerterweise bereits im Realfoliensystem, nicht chronologisch, wie in den meisten anderen Städten des hansischen Gebiets. In der gut unterrichtenden Einleitung weist Studtmann nach, daß Hannover auch sonst einige lehrreiche Beiträge zur Entwicklung des städtischen Grundbuchwesens bietet: so den urkundlich nachweisbaren Übergang vom Akt freiwilliger Gerichtsbarkeit zum Eintragungszwang vor dem Rat, wonach sich die grundbuchliche Eintragung aus einer Beweisurkunde in eine dispositive wandelt; so ferner der Nachweis, daß hier bereits 1351/52 eine Kündigung der Grundrente auch durch den Käufer (Gläubiger) belegt ist, was noch von Rehme entschieden bestritten wurde (man vermißt hier eine Benutzung von Rehmes grundlegenden Darstellungen des mittelalterlichen Grundbuchwesens). Wirtschaftsgeschichtlich aufschlußreich ist die Höhe des Zinssatzes bei den Rentenkäufen: sie beträgt in Hannover noch im 15. Jahrhundert durchweg 8 $\frac{1}{4}$ %, während z. B. in Lübeck bereits im 14. Jahrhundert 5% das übliche geworden waren. Der Text ist im großen Ganzen wörtlich wiedergegeben; im Verein mit einer sehr reichhaltigen Bezifferung verschiedener

Bedeutung ergibt das ein etwas unübersichtliches Bild. Es wäre auch hier vielleicht eine schematische Tabellenform zweckmäßiger und raumersparender gewesen (vgl. dazu die einschlägige Bemerkung von Fritz Rörig im Vorwort zu Lechner: Die Hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, S. 6).

Joachim Studtmann äußert sich im Niedersächs. Jb. 21, 1949: *Zur Genesis der frühmittelalterlichen Bürgerschaften Niedersachsens, insbesondere in Hannover* (123—134). Daß die niedersächsische städtische Bevölkerungsgeschichte gerade in den Anfangszeiten (bis in das 12. Jahrhundert) ein ebenso ungelöstes wie reizvolles Problem darstellt, ist unbestreitbar. Die grundsätzliche Anerkennung der Heckschen Theorie über den ständischen Aufbau in Niedersachsen durch den Verfasser der vorliegenden kurzen Studie erscheint uns freilich nicht eben förderlich; man vermißt dagegen mit Bedauern die wichtigen Forschungszusammenstellungen und -ergebnisse von Planitz in der ZSRG.G.A. (vgl. HGbl. 69, 118). Uns erscheint es zweifelhaft, ob man sich die Entstehung des kaufmännischen Bürgertums in den niedersächsischen Städten wirklich so vorzustellen hat, wie Studtmann es hier tut: „Der Hauptmasse nach“ zusammengesetzt aus vollfreien Bauern, „die ihren Wohnsitz vom Lande in die werdenden Städte verlegen, um dort einen Beruf auszuüben, ohne ihren ländlichen Eigenbesitz aufzugeben. Sie stützen sich also, in der Regel wenigstens, auf schon vorhandenen Familienbesitz und drängen nicht etwa als wirtschaftlich Schwache in die Stadt, um dort Kapitalisten zu werden...“ Einen derartigen Vorgang mag man sich vielleicht für eine Ackerbürgerstadt vorstellen; die Zusammenhänge bei der Entstehung der Fernhandelsstädte und ihres Bürgertums können so nicht verstanden werden. Man fragt sich vergeblich, wie denn nun eigentlich diese Städte „werden“, in die erst nach dem Werden die vollfreien Bauern-Bürger einziehen? Es ist kaum anzunehmen, daß der vom Verfasser als Quelle benutzte Urkundenbestand des 14. Jahrhunderts (!) darüber Auskunft zu geben vermag, ob wirklich — wie hier angenommen — der ländliche Grundbesitz das Primäre bei der Entstehung des kaufmännischen Bürgertums darstellt.

Eine fruchtbare und in die Tiefe dringende Betrachtungsweise scheint uns dagegen Fritz Timmes Aufsatz *Die erste Bebauung der Altstadt von Braunschweig* (Braunsch. Heimat, Jahresbd. 1949 d. Braunsch. V. f. Heimatschutz, 1—12) auszuzeichnen. Timme weist für den Gründungsvorgang überraschenderweise eine „offene“, systematisch parzellierte Bebauung nach, die im Verein mit einseitiger, zur Mittelachse der Stadt symmetrischer Bebauung der Nebenstraßen eine außerordentlich rationell gedachte Planung erweist. Die Nebenstraßen sind schmaler parzelliert als die Hauptstraße (Breite Straße); diese, das Rückgrad der Siedlung, ist zugleich die einzige beidseitig bebaute Straße, Wohnsitz der Fernhändler. Timme stellt die Anlage als früheste Musterform der nordwestdeutschen Gründungsstädte in den größeren Zusammenhang der Stadtwerdung überhaupt. Auf nur zwölf Seiten viel Anregung und Belehrung.

Für Braunschweig sind ferner noch zwei wertvolle personen- und standesgeschichtliche Arbeiten zu verzeichnen: Sophie Reidemeister: *Genealogien Braunschweiger Patrizier- und Ratsgeschlechter aus der Zeit der Selbständigkeit der Stadt* (Werkstücke aus Museum, Archiv u. Bibliothek d. Stadt Braunsch. 12, Braunschweig, J. H. Meyer, 1948, 194 S.), hrsg. v. Werner Spieß, stellt eine „Gesamtgenealogie Braunschweiger Ratsfamilien bis ins 17. Jahrhundert“ dar, wie sie wohl kaum in einer anderen Stadt vorliegt. Sie enthält Stammtafeln von 63 Geschlechtern; für die Zuverlässigkeit dieses genealogischen Handbuches bürgt der Name des Herausgebers. — Dieser selbst untersucht das Problem „Patriziat und Honoratiorentum“ in Braunschweig im 16. und 17. Jahrhundert in dem Aufsatz *Der Stand der Geschlechter und der Stand der weißen Ringe* (Braunsch. Jb. 30, 1949, 65—80). Die „weißen Ringe“ erscheinen als eine von vier soziologischen Gruppen, in die die Bevölkerung der Stadt durch die Luxusordnungen der Zeit eingeteilt wurden; sie bilden neben den „Geschlechtern“ einen zweiten Geburtsstand vornehmerer Art: „Honoratioren“ im Sprachgebrauch einer späteren Zeit.

Die alten „Lüneburger Museumsblätter“ haben in den „Lüneburger Blättern“ (1, 1950) eine neue Fortsetzung gefunden. Das erste Heft enthält (15—29) einen sehr sorgfältigen und eingehend belegten Aufsatz von L. Middelhaue über *Die Landwehren der Stadt Lüneburg* mit auch rechtsgeschichtlich bemerkenswerten Angaben (Stapelrecht innerhalb der Landwehr, Gerichtsbarkeitsgrenzen).

Aus dem Oldenburger Bereich holen wir zunächst nach, daß in der Reihe der Oldenburger Forschungen als Heft 7 (Stalling, Oldenburg, 1941) ein *Platideutsches Wörterbuch für das Oldenburger Land* von Hermann Böning veröffentlicht wurde. Solange das Mittelniederdeutsche Wörterbuch noch immer nicht seine Fortsetzung gefunden hat, wird auch der hansische Historiker sich mit Nutzen dieser örtlichen Mundartwörterbücher unseres Bereiches bedienen können. — Im Oldenburger Jb. 48/49 (1948/49) veröffentlicht H. Lübbling: *Ein niederdeutsches Gedicht über die Stiftung der Heiligengeistkapelle zu Wildeshausen anläßlich der Pest von 1350* (97—100); kulturgeschichtlich bemerkenswert, weil es die Namen der Stifter gibt und auch ihre Beiträge aufzählt. Die Angabe, daß die Pest in diesem winzigen Städtchen in 3 Monaten 4000 Menschen hinraffte, sollte man aber doch lieber nicht wiederholen. — Der Band enthält ferner zwei kunstgeschichtliche Beiträge von hansischem Interesse: Adolf Schütte: *Arp Schnitker* (51—62), eine Biographie des berühmten Orgelbauers, und K. Sichart: *Beiträge zur Geschichte der Oldenburger Malerei in der Grafenzeit* (63—83), mit Einzelheiten über mehrere Maler, die auch in verschiedenen Hansestädten gewirkt haben (Wolff. Heimbach, Joh. Willinges u. a.).

Aus dem Stader Jb. 1948 haben wir noch den gründlichen und anregenden Aufsatz von K. Richarz: *Der Walfang unserer Heimat in den letzten Jahrhunderten* (53—91) nachzutragen. Auch dieser Aufsatz, wie schon verschiedene Spezialuntersuchungen anderer Verfasser (vgl. z. B. Ernst Römer, Seewart 5/6, 1941), zeigt wieder, daß L. Brinners seinerzeit so verdienstliches Buch über die deutsche Grönlandfahrt (in unseren Abh. z. Verk.- u. Seegesch. VII, 1913) längst nicht alles archivalische Material erschöpft hatte. Auch für Stade ist nunmehr aus der zweiten Hälfte des 17. und dem 18. Jahrhundert eine durchaus nicht unbedeutende Grönlandfahrt nachgewiesen. — Derselbe Verfasser schildert im Stader Jb. 1949 die *Seegeltung Stades in der Schwedenzeit* (21—54). Aus erhaltenen Seepässen und anderen Quellen erschließt er einen Schiffsbestand von jedenfalls über 100 Fahrzeugen um 1670; die Zahl 200, die Richarz nennt, dürfte doch wohl zu hoch gegriffen sein, da sie sich auf mehrere Jahrzehnte verteilt und der häufige Wechsel von Flagge und Heimathafen je nach der kriegspolitischen Lage zu berücksichtigen ist. Der Hinweis, daß 1703—09 viele, besonders die großen Schiffe von „Neubürgern“ der Stadt geführt wurden, läßt in dieser Hinsicht tief blicken. Der Hafen Stade ist jedenfalls zweifellos unter der schwedischen Herrschaft ausgiebig genutzt worden, und zwar besonders für die Westseefahrt (Frankreich, Spanien, Norwegen), die den schwedischen Häfen zeitweise durch die Kriegereignisse versperrt war. Der Verfasser, ein alter Fahrersmann, verleiht seiner Darstellung anziehende Farbigkeit durch eine Fülle seemännischer und kulturhistorischer Einzelbemerkungen und „Döntjes“. Der Ausdruck „Seegeltung“, der nun einmal eine maritim-machtpolitische Fachbedeutung hat, wäre besser vermieden worden. — In dem gleichen Band des Stader Jb. (55—72) setzt Willi Meynen seine kunstgeschichtlichen Untersuchungen über Holzplastiken fort und erweist mehrere Werkgruppen als von Hamburger Herkunft (*Hamburger Holzplastiken im Stadeschen aus dem Ende des 15. und dem Anfang des 16. Jahrhunderts*). — Die „Mitteilungen des Stader Geschichts- u. Heimatvereins“ enthalten in Heft 24/1 (1949) einen ausführlichen Bericht von M. Boyken über unsere *Hansische Pfingsttagung* in Stade 1948.

Nicht nur für Stade wichtig und erfreulich ist eine weitere Neuerscheinung: Gustav Korlén: *Norddeutsche Stadtrechte, I. Das Stader Stadtrecht vom Jahre 1279* (= Lunder Germanistische Forschungen, hrsg. v. E. Rooth, Bd. 22, Lund u. Kopenhagen 1950; 164 S.). Die Gruppe der Lunder Germanisten hat durch ihre Arbeiten in den letzten Jahren uns schon mannigfach zu Dank verpflichtet (vgl. HGbl. 69, 121). Diese neue Edition des Stader Rechtes führt die Linie auf das trefflichste fort; wenn auch vom Standpunkt des Sprachforschers aus geschrieben, bietet sie doch dem Hanse- und Rechtshistoriker viel Wertvolles, und zwar nicht nur durch den damit einwandfrei vorgelegten Text. Die Handschrift — Ableitung des Hamburger Ördelbokes von 1270 — wird auch quellenkundlich von Korlén eingehend untersucht; Korlén kommt zu dem Ergebnis, daß hiernach auch die sprachliche Gestalt des (im Original) verlorenen Hamburger Ördelbokes rekonstruiert werden kann. Das ist für die Geschichte der Rechtssprache des hansischen Bereiches von

Bedeutung; dabei ist zu bemerken, daß nach Korlén diese sprachliche Rekonstruktion des *Ördelbokes* eher Spuren von niederländischer, als von westfälischer Beeinflussung zeigt, wenn auch der Grundcharakter eindeutig nordalbingisch ist. Dies paßt namentlich mit H. Reinckes neueren Feststellungen über die frühhansisch-flandrischen Beziehungen (vgl. HGBll. 67/68, 51 ff.) gut zusammen. Wie in Korléns früheren Arbeiten verzeichnet man schließlich auch bei dieser dankbar die sorgfältige Untersuchung der einzelnen Schreiberhände (jüngere Zusätze!), das wertvolle Wörterverzeichnis und — unter heutigen Umständen besonders zu rühmen! — die umfangreiche Literaturübersicht.

Im Zusammenhang mit den oben erwähnten seefahrtgeschichtlichen Arbeiten von Richarz ist es uns eine Freude, nach längerer Pause auch wieder eine Darstellung unseres alten Mitarbeiters Hans Szymanski anzeigen zu können: *Alle Schiffstypen Niedersachsens* (Neues Archiv für Niedersachsen, Heft 13, Bremen-Horn 1949, 667—711). Diese neue Arbeit ergänzt in erwünschter Weise Szymanskis frühere Arbeiten über die nun allmählich ganz verschwundenen hölzernen Kleinschiffstypen der deutschen Küstenfahrt (vgl. die früheren Darstellungen desselben Verfassers: Pfingstblatt 20, 1929, und Quellen u. Darst. z. hans. G., NF. Bd. 9, 1932). Die Arbeit bringt nicht nur ausführliche Beschreibungen, sondern auch eine Fülle guter Risse und Ansichten. Wir weisen nachdrücklich auf sie hin, zumal da die beiden früheren Arbeiten vergriffen sind.

HANSESTÄDTE (BREMEN, HAMBURG, LÜBECK). *Freie Hansestadt Bremen. Werden, Vergehen und Wiederaufbau. Ein Bilderatlas* (Bremer Schlüssel-Verlag, Hans Kasten, Bremen 1947; 70 S., 70 Abbildungen). Dieser Atlas ist eine begrüßenswerte Tat, trotz einiger zeitbedingter äußerlicher Mängel (vor der Währungsreform erschienen!). Er vereinigt eine große Anzahl von Plänen, Stadtansichten, Luftaufnahmen usw. aus den Jahren 1564 bis 1947. Der Verleger, H. Kasten, der ihn aus eigener Initiative zusammenstellte, bedauert, daß durch die Kriegszerstörung auch ein großer Teil des früheren Anschauungsmaterials verlorengegangen ist; aber trotzdem gibt die Sammlung ein so hervorragend geschlossenes Bild vom „Werden und Vergehen“ der Stadt, daß sie nicht nur für den Bremer eine Augenweide sein muß, sondern auch dem Stadthistoriker überhaupt wertvolle Aufschlüsse zu bieten vermag. Das gilt übrigens nicht nur von dem reichen Karten- und Ansichtenmaterial selbst, sondern auch von den im Anhang beigefügten Texten: der „Baugeschichtlichen Entwicklung Bremens“ von G. Ulrich und den „Erläuterungen zu den Ansichten und Plänen“ von F. Peters. Sehr wünschenswert wäre es, wenn ein entsprechendes Werk bald auch über die Wiederaufbauplanung Bremens berichten würde. Der hansische Historiker muß nachdrücklich den Wunsch äußern, daß ähnliche vorbildliche Darstellungen möglichst für alle unsere führenden und nun zerstörten Städte folgen mögen (vgl. auch unten Pieper, Lübeck). — Im gleichen Verlag erschien 1947 das hübsche Bändchen von Hermann Tardel: *Bremen im Sprichwort, Reim und Volkslied* (120 S.), eine ergänzte und volkskundlich erweiterte Ausgabe zweier früher getrennt erschienener Aufsätze über Bremen im Sprichwort und Bremen im Volkslied usw. Dies Buch ist eine wahre Fundgrube zur Volkskunde (auch der rechtlichen) und Volkspsychologie der eigenwilligsten unserer drei Städte. — Schließlich hat Tardel auch seine früheren „Wahrzeichen“-Forschungen durch eine neue Darstellung ergänzt: *Der Bremer Schlüssel. Zur Geschichte des Wahrzeichens* (Bremen, Kasten, 1946; 40 S.) — eine hübsche, illustrierte Kurzgeschichte des Schlüssels, der so beziehungsreich Wappen und Symbol zugleich ist.

Die *Geschichte der Bremischen Landespost* von Christian Piefke (Bremen, Kasten, 1947; 200 S., 12 Abb.) schildert die Entwicklung von dem Botenwesen des Rates und der Kaufmannschaft bis zur fertig organisierten Stadtpost, neben der, wie auch in anderen Städten, eine Vielzahl fremder Postanstalten (Hannover, Dänemark, Thurn und Taxis usw.) sich einrichtete. Die Kämpfe und Spannungen, die sich daraus ergaben, sind die gleichen wie anderwärts; sie fanden ihr Ende auch hier erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Wichtiger ist, daß Piefke auch ausführliche Nachrichten über das Funktionieren dieser Post und die Postkurse bringt, sowie vor allem die Darstellung des von Bremen ausgehenden Überseepostwesens im 19. Jahrhundert; die Kenntnis dieser Verhältnisse ist für den Handelshistoriker nicht unwesentlich. — Die wieder aufgenommene Reihe der „Bremischen

Weihnachtsblätter“ brachte als Heft 10 (Bremen, Trüben, 1949; 30 S.) von Karl H. Schwebel: *Bremen unter französischer Herrschaft 1810—1813*. Die Arbeit ergänzt unsere bisherige Kenntnis der Verwaltung, der wirtschaftlichen und politischen Zustände in den „hanseatischen Departements“ auf das erwünschteste; sie bietet außerdem ein anziehendes kulturhistorisches Bild, in dem auch die tragikomischen Züge nicht fehlen. Bemerkenswert namentlich die Angaben über die Verhältnisse in Handel und Verkehr, aus denen man den Eindruck gewinnt, daß es Bremen trotz allem noch etwas besser ergangen ist als den beiden östlichen Schwesterstädten. — Die *Entwicklung der Bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts* von Rudolf Schuster (Veröff. a. d. Staatsarchiv d. Freien Hansestadt Bremen, Heft 18, 1949; 159 S., zahlr. Abb. u. Pläne) beschränkt sich zwar auf rein bremische Topographie, vermag aber im Wege vergleichender Betrachtung wertvolle Aufschlüsse darüber zu geben, wie sich aus den alten geschlossenen Stadtkörpern durch das Erwachsen der Vorstädte im 19. Jahrhundert die moderne Großstadt entwickelt — Vorgänge, die sich ja in allen drei Hansestädten in verwandter und überdies in gesünderer Weise vollzogen haben als im übrigen Deutschland.

Friedrich Prüser hat die leider bisher nur kleine Reihe hanseatischer Firmengeschichten um zwei vermehrt. Die Festschrift *75 Jahre Brill & Heinemann. Aus der Geschichte des Bremer Kaffeehandels 1874—1949* (vgl. näheres dazu unten, S. 191) stellt einen besonders charakteristischen Zweig des bremischen Überseehandels in beneidenswerter quellenmäßiger Vollständigkeit dar. Die zweite Jubiläumsschrift *Sengstack Söhne Bremen. Die zweihundertjährige Geschichte einer Bremer Seifenfabrik* (Privatdruck Bremen 1949, 79 S.) ist nicht nur als Geschichte der ungewöhnlich alten Firma von Interesse, sondern vor allem deswegen, weil sie in einem besonderen Kapitel die Entwicklung der älteren Bremer Seifensiederei überhaupt schildert; auf der Grundlage des Trans, den zunächst die eigene Grönländfahrt, später die frühen amerikanischen Verbindungen Bremens lieferten, erwuchs diese als erster „Industrie“-Zweig der ursprünglich reinen Handelsstadt. Technisch verwandte Gebiete, wie Zuckersiederei und Amidambereitung bildeten ja auch in den beiden anderen Hansestädten die ersten Anfänge der frühindustriellen Entwicklung des 18. Jahrhunderts. — Einen neuen kleinen Beitrag zur bremischen Schiffahrtsgeschichte bietet Friedrich Spengemann: „*Bremen. Segelschiffe, die einst nach ihrem Heimathafen Bremen benannt wurden* (Bremen-St. Magnus, Selbstverlag, o. J., 67 S.) — eine Fülle sorgfältig zusammengetragener Nachrichten über Bauart, Größe und Schicksale einer Anzahl bremischer Schiffe, mit einigen guten Schiffsbildern; chronologisch und sachlich geht es ein bißchen durcheinander in dem Heftchen, doch enthält es manche wertvolle Angaben namentlich über die Technik des Segelschiffsbetriebes.

O. Werra: *Die katholische Kirche in Bremen seit der Kirchenspaltung* (= Das Bistum Osnabrück, hrsg. v. J. Vincke, Bd. 4; Osnabrück, Obermeyer, 1950; 136 S.) ist eine vom katholischen Standpunkt aus geschriebene Geschichte der katholischen Gemeinde, die auch für uns deswegen von Interesse ist, weil die für alle Hansestädte typischen Diaspora-Verhältnisse in dem streng kalvinistischen Bremen mit besonderer Schärfe sichtbar werden. Auch in Bremen erscheint übrigens seit der Mitte des 17. Jahrhunderts der exemte Wohnsitz des kaiserlichen Residenten als das Hauptasyl des katholischen Gottesdienstes und der Propaganda.

Der erste Nachkriegsband der Zs. Hamb. G. (40, 1949) wird von drei je in ihrer Art charakteristischen und sich harmonisch ergänzenden *Gedächtnisreden auf Hans Nirrnheim* eingeleitet: von Heinrich Reincke, Kurt Detlef Möller und Erich von Lehe (S. IX—XVI). Aus Nirrnhaims Nachlaß bringt der Band dann noch einen Aufsatz: *Hamburgs Gesandtschaft an König Heinrich VIII. von England im Jahre 1534* (26—62). Nirrnheim faßt hier nicht nur in durchsichtiger Klarheit die sehr zerstreute Überlieferung über die politischen Voraussetzungen der Gesandtschaft und ihren Verlauf erneut zusammen; er gibt auch einen Einblick in die Differenzen zwischen dem vorsichtigen Hamburg und dem brutal drängenden Wullenweverschen Lübeck, wie sie in dem sehr verschiedenen Auftreten der Gesandtschaften schon rein äußerlich zum Ausdruck kommen. Der maßgebende Mann war bekanntlich der damals in Lübecks Dienst stehende berüchtigte Dr. Otto Adam Pack. Hamburg vertrat — durch den Superintendenten Aepinus — energisch

die Fragen des protestantischen Glaubens, doch ohne Erfolg, während die Lübecker ausschließlich ihre politischen Interessen im Auge hatten. Als Anlage bietet Nirrnheim erstmalig einen Abdruck des wichtigen Berichtes, den der kaiserliche Gesandte Chapuys an Karl V. über die Londoner Vorgänge erstattete, sowie die Reisekosten-Abrechnung des Aepinus. — Im gleichen Band veröffentlicht Heinrich Reincke eine Untersuchung über den Hof *Borstel vor der Stadt* (1—25) und identifiziert dessen Lage in methodisch sehr lehrreichen Ausführungen. Es handelt sich um eine anfangs erzbischöfliche curia mit abhängigen Hufen, die ursprünglich nahezu das ganze Gebiet der späteren Neustadt umfaßt hat. Durch deren Gründung im Jahre 1189 wurde dieser einst bedeutende Teil der nordelbischen Besitzungen des Erzstiftes zunächst immer mehr eingeengt und allmählich zugunsten der städtischen Siedlung „wüst gelegt“. — Einen Beitrag zur Geistesgeschichte Hamburgs um die Wende des 18. Jahrhunderts bietet der Aufsatz von Heinrich Sieveking: *Caspar Voght, der Schöpfer des Jenisch-Parkes, ein Vermittler zwischen deutscher und französischer Literatur* (80—123). Unsere Kenntnis des ungemein vielseitigen Philanthropen, Geschäftsmannes und Patrioten Voght wird hier durch mancherlei neue Züge bereichert; der Wunsch nach einer erschöpfenden Biographie dieses seltenen Menschen und bedeutenden Hanseaten und seines Lebenskreises wird dadurch freilich nur um so reger. — Die letzte große *Hamburger Cholera-Epidemie 1892* schildert schließlich in dem gleichen Bande Th. Deneke (124—158); die statistischen, ätiologischen und hygienischen Erörterungen des Verfassers können wertvolle Fingerzeige auch für die Klärung früherer großer Epidemien in unseren Städten geben.

Das Harburger Jb. II, 1940/41 brachte einen quellenmäßig reich fundierten Aufsatz von Friedr. Lübbers: *Harburg. Vom Werden und Wachsen der Stadt und dem Leben ihrer Bürger* (3—89), eine Fundgrube sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Einzelheiten; und von demselben Verfasser eine Reihe kleinerer Beiträge, aus denen wir hervorheben: *Vom Harburger Stadtrecht* (Eine Zusammenstellung.) (90—118), und *Pestzeiten in Harburg* (136—139); ferner ein hübsches, auch wirtschaftsgeschichtlich nicht uninteressantes Kulturbild: *Aus der Geschichte einer Harburger Kaufmannsfamilie* (179—226) von Fr. Lübbers und Hans Peper. — Aus dem gleichen Jb., III, 1949, erwähnen wir den Aufsatz von Erich Keyser: *Die Entstehung der Stadt Harburg* (53—62); es handelt sich danach um eine zunächst sehr bescheidene bürgerliche Siedlung in Form einer Straßenzeile zwischen der alten, im Elbsumpf gelegenen herzoglichen Burg und dem Geestrücken; nur ganz allmählich erweitert sich diese Anfangsgestalt des Fleckens, und erst im 19. Jahrhundert wird die ursprüngliche Anlage durch die Industrialisierung des Ortes völlig verändert.

Von den „*Bau- und Kunstdenkmälern der Hansestadt Lübeck*“ erschien während des Krieges der 1. Teil des I. Bandes, der die öffentliche und private Profanarchitektur behandeln soll: *Stadtpläne und -ansichten. Stadtbefestigung. Wasserkünste und Mühlen* (Lübeck, Nöhring, 1939; 313 S., zahlr. Ansichten, Karten u. Pläne). Die beiden verdienten Bearbeiter des Teilbandes — Hugo Rahtgens und Friedrich Bruns — sind inzwischen verstorben; der noch unverkaufte größere Teil der Auflage ist den Bomben zum Opfer gefallen. So ist es fast eher ein Nachruf als eine Buchanzeige, was hier zu erfolgen hat; doch besteht die Hoffnung, daß ein nahezu vollendeter 2. Teil des Bandes (Rathaus und andere öffentliche Bauten umfassend) aus dem Nachlaß von Rahtgens noch veröffentlicht werden kann. Der Inhalt des Bandes ergibt sich aus dem Titel; aber nur, wer die unendliche Sorgfalt und Spürfreudigkeit des Hauptbearbeiters kannte, vermag zu ahnen, was dieser Band an wertvollsten baugeschichtlichen und topographischen Erkenntnissen in sich birgt. Die Zusammenstellung der topographischen Quellen, der erhaltenen Pläne und Risse ist in dieser Vollständigkeit wohl eine einmalige Leistung; ihr schließen sich würdig die Untersuchungen über die Stadtbefestigung an. Namentlich die chronologisch wichtigen Feststellungen über das Alter und die Bauschichten des Burgtors seien hervorgehoben (Spuren der Burg des 13. Jahrhunderts!). — Einen unersetzbaren Verlust bedeutet es, daß H. Rathgens nicht mehr dazu gelangt ist, auch den 3. Teil des Bandes, der die bürgerliche Profanarchitektur umfassen sollte, vorzubereiten; nachdem durch die Bomben von 1942 gerade dieser Teil der lübeckischen Baudenkmäler in seinen wertvollsten Zeugnissen vernichtet worden ist, besteht keine

Hoffnung mehr, das Versäumte noch einmal nachzuholen. In dieser hansegeschichtlich besonders wichtigen Hinsicht wird das im übrigen so vorbildliche Werk der Lübeckischen Bau- und Kunstdenkmäler also voraussichtlich ein Torso bleiben. — Gewissermaßen als modernes Seitenstück zu dem oben erwähnten Kastenschen Bilderatlas von Bremen erschien für Lübeck aus dem Nachlaß des verstorbenen Baudirektors Hans Pieper das Buch *Lübeck. Städtebauliche Studien zum Wiederaufbau einer historischen deutschen Stadt* (Sachse, Hamburg, 1947; 157 S. m. 123 Abb.). Pieper war nach dem Bombenangriff von 1942 sofort an die Wiederaufbauplanung der ihm anvertrauten Stadt herangegangen. Das Ergebnis liegt hier in einer Fülle von Plänen, Diskussionsentwürfen, Kostenberechnungen, Detailplanungen und Vorschlägen vor — Zeugnis der mutigen und fruchtbaren Auseinandersetzung eines begabten deutschen Städtebauers mit dem besonders schwierigen Problem des Wiederaufbaus einer der ehrwürdigsten deutschen Altstädte. Der Wiederaufbau Lübecks geht heute nicht in allen Einzelheiten und auch in manchen größeren Abschnitten nicht die gleichen Wege wie Pieper; doch ist sein gesamtes Gedankengebäude eine unentbehrliche Grundlage dieses Werkes, um das die Bürger und die Fachleute des Hauptes der Hanse heute mit erfreulicher innerer Anteilnahme und lebendiger Diskussion bemüht sind.

Die erhaltenen Geschäftsbücher eines kleineren Lübecker Händlers und „Inkassobevollmächtigten“ aus dem 16. Jahrhundert verwertet Georg Fink zu einer abgerundeten Darstellung: *Ein vielseitiger Geschäftsmann in Lübeck und Mecklenburg, nach seinen Aufzeichnungen aus den Jahren 1528—1537* (Zs. Lüb. G. 31, 2, 1950, 189—206). Es handelt sich um einen Mann, der teils kleinen Gelegenheitshandel mit dem benachbarten Landgebiet betrieb, teils gewerbsmäßig für größere Auftraggeber Geld eintrieb, schließlich im Dienst des Mecklenburger Herzogs als Verwalter und Einkäufer stand. Dieser Paul Hartwich ist zwar kein Vertreter des großen Kaufmannsstandes seiner Zeit; doch bieten seine Aufzeichnungen lehrreiche Einblicke in die Praxis des alltäglichen Geschäftsverkehrs und vor allem in die Preisverhältnisse des Einzelhandels jener finanzgeschichtlichen Umbruchszeit. Eine Kartenskizze veranschaulicht seinen Tätigkeitsbereich. — Im gleichen Heft (207—224) wird aus dem Nachlaß von Joh. Warncke (mit einem Nachtrag von A. v. Brandt) veröffentlicht: *Die Tremser Mühle. Aus der Geschichte eines Lübecker Gewerbebetriebes*. An Hand erhaltener archivalischer Quellen kann hier die Entwicklung von der Getreidemühle des 13. Jahrhunderts bis zum Metall-Großbetrieb des 20. Jahrhunderts dargestellt werden — wobei die Grundlage bis vor kurzem die Wasserkraft der Mühle bot. Der Aufsatz gibt einen in dieser Vollständigkeit ziemlich seltenen Einblick in Ausstattung und Betrieb einer frühneuzeitlichen Industrieanlage. — Eine seltsame spätmittelalterliche Episode in Lübeck behandelt P. Hirschfeld: *Der Aufenthalt der Markgräfin Agnes von Baden, Herzogin von Schleswig, in Lübeck* (Zs. G. Oberrh. 97, 1949, 178—189). Die von der Verwandtschaft verstoßene junge Herzoginwitwe hat mehrere Monate in Lübeck verbracht. Ihre Einnahmen- und Ausgaben-Register aus dieser Zeit sind erhalten; sie sind vermögens- und preisgeschichtlich von Interesse.

Über das jeden Betrachter ergreifende bisherige Ergebnis der Restaurierung des *Triumphkreuzes im Lübecker Dom* berichtet ganz kurz H. A. Gräbke (Die Heimat 3/57, März 1950, 65—67); das Kreuz, das bekanntlich bei der Bombenzerstörung des Lübecker Doms stark beschädigt wurde, stellt sich nunmehr zweifelsfrei in seinen Hauptteilen als eigenhändiges Werk Bernt Notkes und als eines der schönsten Denkmäler der spätmittelalterlichen Plastik überhaupt heraus. — Im gleichen Heft (59—61) gibt Johanna Kolbe einen ebenfalls nur kurzen ersten Überblick über die Freilegung und Konservierung der *Wandmalereien in der Lübecker Marienkirche*, die uns nunmehr ein ganz neues Bild vom Aussehen der hansischen Hauptkirche im 14. Jahrhundert vermitteln.

SCHLESWIG-HOLSTEIN. Das bekannte und bewährte Handbuch von Otto Brandt: *Geschichte Schleswig-Holsteins. Ein Grundriß*, ist in 4. Auflage durch W. Klüver unter Mitarbeit von H. Jankuhn herausgegeben worden (Kiel, Mühlau, 1949; XVI, 231 S., 1 Stammtafel u. Übersichtskarte). Wertvoll sind die erneuerten und vervollständigten Literaturangaben zu jedem Kapitel. Die vor- und frühgeschichtlichen Abschnitte haben naturgemäß die meisten Veränderungen erfahren; dagegen sind die städte- und hansegeschichtlichen Angaben einzelner

früherer Schiefheiten noch nicht völlig entkleidet worden (z. B. ein angebliches städtisches „Patriziat“ in den holsteinischen und schleswigischen Städten, S. 65, 79; Wisby kann man um 1361 nicht mehr als „gewaltiges Handelsemporium“ — nebenbei eine Tautologie! — bezeichnen; auch ist diese Stadt durch Waldemar Atterdag tatsächlich nicht „zerstört“ worden, obwohl diese Redensart gängig ist). — Die Festschrift für Volquart Pauls: *Aus Schleswig-Holsteins Geschichte und Gegenwart*, hrsg. v. Fritz Hähnsen, Alfred Kamphausen, Harry Schmidt (Neumünster, Wachholtz, 1950, 411 S.) berührt das hansische Gebiet kaum; doch heben wir den einleitenden Aufsatz von Kamphausen als einen klärenden Beitrag zur niederdeutschen Kunstgeschichte hervor: *Schleswig-Holstein kunstgeographisch betrachtet* (1—17). Vom Wirtschaftshistoriker zu beachten sind drei weitere Aufsätze des Bandes: Otto Schütt: *Die Stadt Flensburg im Dreißigjährigen Krieg* (starke Kriegszerstörungen; schwerer Substanzverlust durch Kontributionen und Plünderungen, 75—91), ferner Christian Kock: *Die Blütezeit des Eckernförder Seehandels im 18. Jahrhundert* (92—100): im wesentlichen nach den Sundzollregistern zusammengestellt, ohne Benutzung auswärtiger, z. T. schon publizierter Quellen, daher noch ergänzungsfähig; die merkwürdige, zeitgebundene Blüte der Eckernförder Schifffahrt in der Ostsee verdiente noch einmal eine nähere Untersuchung. Schließlich Emil Waschinsky: *Währung und Preisentwicklung in Schleswig-Holstein von 1776—1864*; die gründlichen preisgeschichtlichen Untersuchungen können für entsprechende Arbeiten im benachbarten hansischen Bereich sehr wertvoll sein.

Die Zs. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. G. Bd. 73 (Neumünster 1949) bringt — außer dem an anderer Stelle angezeigten Haithabu-Bericht von H. Jankuhn (vgl. oben S. 152) — einen Beitrag von Heinrich Reincke: *Zur Geschichte des Schauenburger Zolls und des Schauenburgischen Grafenhauses* (119—140), eine romanhafte kulturgeschichtliche Episode, von Reincke mit gewohnt meisterhafter Erzählkunst und archivalischer Methode aus der Geschichte einer privaten Rentenforderung an den Stadt- und Markt Zoll der einst schauenburgischen Neustadt Hamburg heraus entwickelt. — Reincke erweist ferner in dem gleichen Bande (296—298) eine gräfliche Urkunde für die Stadt Krempe, angeblich von 1307, als Humanistenfälschung: *Liegt Krempe in Stormarn?*

Auch die Mitt. d. Ges. f. Kieler Stadtgesch. sind wieder erstanden. Wir erwähnen aus ihnen (Heft 1/2, 1949, 1—15) den Aufsatz von Wolfgang Scheffler: *Die Kunstdenkmäler der St. Nicolai-Kirche zu Kiel*, der u. a. die hansischen kunstgeschichtlichen Beziehungen der mittelalterlichen Ausstattung dieser Kirche aufweist.

Den verwickelten, durch Jahrhunderte sich fortsetzenden politischen Kampf um den Glückstädter Elbzoll schildert in aller Kürze, aber sehr lebendig F. C. Rode in „Die Heimat“ 2/57, Februar 1950, 32—36: *Der Glückstädter Elbzoll im Spiegel der großen europäischen Politik*.

MITTEL- UND OSTDEUTSCHLAND. F. Klein-Bruckschwaiger: *Das Buch der Magdeburger Urteile im Breslauer Stadtarchiv* (ZSRG.G.A. 66, 1948, 261—293) bietet eine genaue quellenkritische Untersuchung jener amtlichen Spruchsammlung (also einer „Empfängersammlung“), die 1429 angelegt wurde. Verfasser weist nach, daß ein erheblicher Teil der in dem Buch enthaltenen Sprüche (91 von 229) mit noch vorhandenen Urschriften identifiziert werden kann. Die Abhandlung gestattet einen lehrreichen Einblick in das Verfahren, wie die auf Anfrage eingehenden Sprüche des Oberhofes verarbeitet, schließlich in Buchform zusammengefaßt und durch ein Register erschlossen wurden. — In diesem Zusammenhang weisen wir auf die kritische Übersicht hin, die Guido Kisch in den Niederdtsh. Mitt. (Lund) 4, 1948, 50—58 veröffentlicht hat: *Schöffensprüche als historische Quellen*; allein schon durch die umfangreichen Literaturangaben eine dankenswerte Zusammenstellung des verdienten, im eigenen Leben und der eigenen Forschung so unheilvoll geschädigten, einst Hallischen Rechtshistorikers (jetzt in New York).

Von historischem Interesse ist der kurze Hinweis von Robert Holsten im Nd. Jb. 69/70, 1948, 114—117: *Niederländische Fischerflurnamen im pommerschen Odergebiet*. Aus dem überlieferten Sprachgut der Fischerfluren (also Küstenflurnamen) ergibt sich, daß die ländliche Kolonisation Mittelpommerns von den Niederlanden her offensichtlich auch Berufsfischer hierher geführt hat.

Das „Westpreußen-Jahrbuch 1950“ (Lübeck, Schmidt-Römhild; 155 S.) bringt eine Anzahl von auch für den Hansehistoriker wesentlichen Beiträgen, von denen wir erwähnen: Erich Keyser: *Geschichte des deutschen Weichsellandes* (7—12), in knappster Konzentration die wichtigen Tatsachen aus der Geschichte des Ordenslandes; Heinz Neumeyer: *Westpreußen und Polen. Staatsrechtliche und völkische Beziehungen zur Zeit der polnischen Oberhoheit 1454—1772* (24—31) ergänzt Keyzers Darstellung im Hinblick auf die staatsrechtliche und nationale Autonomie des Weichselgebietes; Rolf Walther: *Verpflichtende Kunst. Das bauliche Gesicht des Ordenslandes* (36—39) charakterisiert die kunstgeschichtlichen Besonderheiten und Beziehungen der Ordensarchitektur. Schließlich ist im gleichen Zusammenhang aus dem weiteren Inhalt des Hefes der Nachruf *Bernhard Schmid in memoriam* von Erich Volmar zu erwähnen (34—36); dem langjährigen Schloßbaumeister der Marienburg und fruchtbaren Kunsthistoriker, der auch ein treues Mitglied des Hansischen Geschichtsvereins war, wird damit ein würdiges Denkmal gesetzt.

Wir verzeichnen schließlich die Abhandlung von F. L. Carsten: *Medieval democracy in the Brandenburg towns and its defeat in the 15th century*, Transactions R. Histor. Society, 1942.

4. WESTEUROPÄISCHE STÄDTE UND LÄNDER

(Bearbeitet von *Ludwig Beutin.*)

ENGLAND. Wenn wir gegen das Buch des bedeutenden Historikers G. M. Trevelyan: *Kultur- und Sozialgeschichte Englands, Ein Rückblick auf sechs Jahrhunderte von Chaucer bis Queen Victoria* (Hamburg 1948) Einwände erheben, so verkennen wir seine Vorzüge nicht. Eine bunte mannigfache Fülle von Einzelzügen ist von Meisterhand zu einem eindrucksvollen Bild verwoben. Doch soll an dieser Stelle nicht davon die Rede sein, sondern von dem Platze, den Trevelyan der Hanse in dem Bilde zuweist. Wir können unser Staunen nicht unterdrücken! An zwei Stellen wird in diesem Buch, das zum großen Teil Geschichte des Handels bietet, die Hanse erwähnt, und sie lauten also: „Aber die Kaufleute Italiens und der norddeutschen Hansa brachten ihre Güter noch in ihren eigenen Schiffen nach London“ (90), nämlich um 1500, als die Engländer schon eine eigene Flotte besaßen. Das ist alles. Es fällt weder der Name Osterlinge noch Stalhof, weder Handelsprivilegien noch Darlehen werden erwähnt. Gewiß, das Buch ist für Engländer geschrieben. Allein wenn man vom mittelalterlichen London spricht und von seinem Handel, kann man den Stalhof wegen seiner typischen Bedeutung, seiner lange Jahrhunderte umfassenden Existenz nicht wohl verschweigen. Dann: „Abgeriegelt von den Niederlanden, wandten sich die Tuchhändler 1567 nach Hamburg, freilich nur, um sich 10 Jahre später durch den merkantilistischen Handelsneid der Hansastädte auch von dort vertrieben zu sehen“ (197). Kein Wort darüber, daß sie dann doch im Reiche blieben und bald nach Hamburg zurückkehrten, um dort ihren Court für Jahrhunderte aufzurichten. — Mehr als dies erfährt der Leser nicht über die hansisch-englischen Beziehungen. Man mag in einer Kulturgeschichte die Hanse fortlassen. Aber jene durch ihre Dürftigkeit falschen Sätze sind bedauerliche Fehlgrieffe. Wir nehmen zur Kenntnis, daß das Buch in England 1944 erschien. Interessant übrigens eine scharfe, kluge Kritik von französischer Seite: François Crozet bezeichnet das Buch als „pamphlet de propagande nationaliste et xénophobe“, er wirft ihm vor, mit unhistorischen Vergleichen, oberflächlichen Entschuldigungen jedes Unrecht und Unglück zu übertünchen und so zu einem schöngefärbten, durch einseitige Vorliebe zur Aristokratie bestimmten Scheinbild der englischen Kultur, der nach Trevelyan besten, gerechtesten und glücklichsten von allen, zu kommen (Ann. III, 34—40).

Eileen Power, die 1940 verstorbene verdiente Wirtschaftshistorikerin, gibt eine Übersicht über ihre tief eindringende Arbeit über die mittelalterliche Wirtschaftsgeschichte Englands: *The wool trade in English mediaeval history* (Oxford University Press, 1942, 128 S.). Ihr Gatte, Prof. Postan, gab sie auf Grund von Vortragsnotizen heraus, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt waren, da Frau Postan ein großes Werk über den Wollhandel plante. Sie stellt, in aller Kürze

zusammenfassend, die Beziehungen zu Flandern und Florenz, die Wollproduktion, das Monopol der Stapler-Kompanie dar mit den verschiedenen Bestrebungen der Interessenten: Wollproduzenten und auswärtige Abnehmer wollten freien Handel, die Stapler ihr Monopol, die Krone erstrebte möglichst hohe Abgaben. — Das kaufmännische London des im engeren Sinne hansischen Zeitalters wird in einer amerikanischen Arbeit ausgezeichnet geschildert: Sylvia L. Thrupp: *The Merchant Class of Medieval London, 1300—1500* (Chicago 1948, 401 S.). Die nicht durch patrizische Sonderstellung, sondern durch ihr Vermögen und die Handelstätigkeit gebildete und darum sich ständig durch neue Familien regenerierende Kaufmannschaft Londons zählte um 1500 rund 6000 Mitglieder von höchstens 38000 Einwohnern. Die Familien waren im allgemeinen, lange herrschender Anschauung entgegen, aber den Forschungen Reinckes und Keyzers völlig entsprechend, nicht groß, ein oder zwei Söhne erlebten meist nur das Mannesalter. Geschäftsumfang und Kapitalien waren, von dem kleinen Kreis der Monopolhändler (Wolle) abgesehen, bescheiden, es regierte ein Geist der Vorsicht und der Mäßigung in den Geschäften. Spekulation und Wagnis wurden nicht besonders geschätzt. In die Klasse der Landbesitzer aufzusteigen war schon damals das Ziel vieler Londoner Kaufleute.

FRANKREICH. Wir begrüßen zunächst auf das wärmste die Zeitschrift, die die 1929 begründeten, der Zerstörung des Krieges zum Opfer gefallen *Annales d'Histoire Économique et Sociale* fortsetzen: *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*. Marc Bloch, einer der Begründer der ersteren, ist von der Gestapo ermordet worden, der andere, Lucien Febvre, leitet die neue Reihe in seiner ungemein lebendigen, geistreichen Art, so daß jede Kritik oder Einleitung von ihm ein Genuß ist. 1946 erschien das erste Heft, vier bilden einen Jahrgang. (Verlag: Librairie Armand Colin, Paris). Die hansische und allgemein-nordepärische Geschichte wird die inhaltsreichen Hefte mit stetem Nutzen verwenden.

G. Espinas (†) gab einen wertvollen Überblick über die französische stadgeschichtliche Forschung seit der Mitte der dreißiger Jahre bis zum Ende des Krieges, dessen vielfältigen Inhalt wir hier nicht andeuten können (Ann. II, 1947, 208—221). — Frankreich, für die Hanse durch die Salz- und Weinfahrt höchst bedeutsam, wurde nach den langen Wirren des Hundertjährigen Krieges erst durch Ludwig XI. wieder zu wirtschaftspolitisch wirksamer Einheit geführt. In seine Regierungsperiode fallen wichtige hansische Verträge und Verhandlungen, diese meist über Schiffswegnahmen durch Engländer, Franzosen, Spanier. Daher ist auch für die hansische Geschichte die neue, das Thema zum erstenmal zusammenfassend behandelnde Darstellung wichtig: René Gandilhon: *Politique économique de Louis XI.* (Paris 1941, Presses Universitaires de France, 476 S.). Sie spricht von Handels- und Schifffahrtspolitik naturgemäß nur in einem kurzen Abschnitt, wo sie zeigt, daß der König, von wesentlich innerpolitischen Zielen, dem Kampf gegen Burgund, gefangen, hier den Ausländern starke Zugeständnisse machte und das Schwergewicht der königlichen Einflußnahme mehr auf die Mittelmeerküste legte. — Die See- und Handelsgeschichte der französischen Häfen ist für die Neuzeit noch wenig erforscht. Die vorhandenen Arbeiten beziehen sich meist auf bestimmte Verkehrsarten und -richtungen (Kolonialhandel, Westindien usw.). Für Rouen liegt jetzt eine Spezialuntersuchung vor: Pierre Dardel: *Le trafic maritime de Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles* (Rouen 1945, Imprimerie Lainé, 140 S.). Aus den seit 1740 einigermaßen vollständigen, vorher nur sehr sporadischen Registern der Admiralität von Rouen und anderen Akten hat er durch geduldige und zuverlässige Kombination (man weiß, wie selten die alten Akten eine zusammenhängende Statistik gestatten) die Schiffszahlen und -größen, Orte und Waren zusammengestellt. Der an sich bescheidene Hafen zog vor allem englischen und niederländischen Verkehr an sich, kaum kolonialen, mit den deutschen Häfen war der Verkehr nur gering.

BELGIEN. Am Anfang unserer Überschau im belgischen Bereich stehe H. van Werveke: *De Historiographie van de stad Gent in de laadste dertig jaren* (Bijdr. tot de Gesch. en de Oudheidkunde, uitg. Maatsch. v. de Gesch. en Oudheidk. te Gent, 1943). Diese Bibliographie setzt ein mit dem Jahre 1913, so an V. Fris: *Histoire de Gand, anknüpfend, und sammelt die z. T. hochbedeutenden Arbeiten eines Menschenalters über eine der wichtigsten Städte Europas.* — Nur nennen können

wir hier eine andere Schrift des unermüdlichen H. van Werveke: *De kopman-ondernemer en de ondernemer in de Vlaamsche lakennijverheid van de middeleeuwen* (Antwerpen u. Utrecht 1948, Meded. v. de K. V. Akad. v. Wetensch. v. Belgie, Kl. d. Letteren, Jg. 8, Nr. 4, 266 S.). — Renée Doehaerd: *L'expansion économique Belge au Moyen-Age* (Bruxelles 1946, La Renaissance du Livre, 121 S.), faßt auf knappem Raum den weiten Stoff zusammen, dabei auch die Beteiligung der westlichen Niederlande an der ostdeutschen Kolonisation berührend. Sowohl die Organisation der Kaufleute und ihre wirtschaftliche Tätigkeit wie die Verbreitung der niederländischen Waren als solcher wird dargestellt. Das Buch, obwohl für ein breiteres Lesepublikum gedacht, enthält eine ausführliche Bibliographie (108—120).

H. van Werveke: *Currency Manipulation in the Middle-Ages. The Case of Louis de Male, Count of Flanders* (Transactions of the Royal Hist. Soc., 4. ser. 31, 1949, 115—127), bespricht eine durch die seltene Fülle des vorliegenden Materials und die zentrale Bedeutung für Europa besonders wichtige und eindrucksvolle Phase fürstlicher Münzpolitik. Von 1346 bis 1384 rechnete der Münzmeister Louis de Males über mindestens 12, wahrscheinlich 15 Millionen Goldstücke ab (!), die einer Goldmenge von 65000 kg entsprachen. Daneben wurden 240000 kg Silber vermünzt, deren Stückelung unbekannt bleibt, da das wechselnde Gewicht der Silbermünzen nicht überliefert ist. Die riesige Produktion war für den Umlaufbedarf des eine halbe Million Einwohner zählenden Landes viel zu groß, das meiste ging ins Ausland. Die fürstliche Politik wurde von der Tendenz geleitet, durch möglichst große Ausprägung und einen hohen Schlagschatz Gewinn aus der Münze zu ziehen. Doch beachtete sie die Gefahren der Entwertung. Die Goldmünzen wurden vollwichtig erhalten, da auf ihnen die internationale Stellung Flanderns beruhte. Mit den eigenen Untertanen ging sie weniger sorgsam um, die im Lande selbst umlaufenden Silbermünzen wurden stark verschlechtert. Da zu gleicher Zeit die obrigkeitlich festgelegten Löhne nicht stiegen, blieb die Industrie durch ihre niedrigeren Gesteigungskosten international wettbewerbsfähig. Aber durch diese den industriellen Unternehmern entgegenkommende Politik stieg die Unzufriedenheit mit der Zeit so sehr, daß sie endlich in den Artevelde-Unruhen zum explosiven Ausbruch kam.

Diese neuen Forschungen, in deren Umkreis u. a. auch gehören: A. P. Usher: *The early history of Deposit Banking in Mediterranean Europe* (Vol. I, Cambridge, Mass. 1943), D. D. Knowles: *The Religious Orders in England* (Cambridge 1948), R. Boutruche: *La crise d'une Société. Seigneurs et paysans du Bordelais pendant la guerre de 100 ans* (Paris 1947), de Roovers an anderer Stelle ausführlich gewürdigtes Buch über Brügge, für das Ende des 14. Jahrhunderts Bastians Runtinger-Buch (um für die wichtigsten Länder je ein Werk zu nennen, wenn sie auch verschiedene Sachgebiete behandeln) — sie alle lassen eine für die Geschichte des Mittelalters äußerst wichtige Frage ans Licht treten, die nach den wirtschaftlichen Krisen des 14. Jahrhunderts. Nach langem Aufstieg bemächtigte sich allgemeine Unlust und Krisenstimmung bis zur wahren Katastrophe hin der europäischen Wirtschaft. Alte Grundlagen stürzten ein: die Messen der Champagne, die flandrische Tucherzeugung welkten, Geldwirtschaft und Kreditschöpfung schufen, besonders durch die fürstliche Geldpolitik, neue Unruhe. Hungersnöte und in der Mitte des Jahrhunderts die Pest suchten alle Länder heim. Eine bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts währende allgemeine Wirtschaftsfalut war die Folge. Das Ganze ist keineswegs schon erfaßt, Einzelheiten sind auch mehr aus Westeuropa als aus dem hansischen Gebiet bekannt. Die ganze überaus fruchtbare Fragestellung ist uns überhaupt neu, sie ist stark von der modernen Krisentheorie beeinflußt. Eine große Aufgabe auch für die deutsche Forschung, zumal den Erscheinungen bedeutsame soziale Umwälzungen zur Seite gehen. Die Probleme faßt für Westeuropa ausgezeichnet zusammen Edouard Perroy: *Les crises du XI^e siècle* (Ann. IV, 167—183). Allerdings muß man der Gleichsetzung wirtschaftlicher Vorgänge im Mittelalter mit heutigen mit Vorsicht begegnen, wie sie Perroy liebt.

H. Berben untersuchte die Wirkung des englisch-flandrischen Handelskrieges auf die Wirtschaft Flanderns: *Het verdrag van Montreuil 1274. De engelsch-vlaamse handelspolitiek 1266—1287* (RB. 23, 1944, 89—126). Von englischer Seite wurde der Krieg durch die Sperrung des Wollexportes nach Flandern geführt, eine zwei-

schneidige Maßregel, da $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ der englischen Wolle dorthin gingen und England noch nicht instande war, die Produktion selbst aufzunehmen. Er endete in dem Vergleich von Montreuil. Das wirtschaftsgeschichtlich Belangreiche liegt vor allem darin, daß in diesen kritischen Jahren der flandrische Handel passiv wurde, das alte Patriziat den führenden Platz im Handel einbüßte, die Ausländer, nämlich Italiener und Hansen, nach Flandern vordrangen. Sehr klug wehrt aber Berben die Meinung ab, daß der Handelskrieg allein das verursacht habe. Merkwürdig nämlich, daß, soweit die Quellen es erkennen lassen, die flandrische Industrie trotz allen Sperren ihren englischen Rohstoff auf unbekanntem Wegen erhielt (doch eben wohl durch die Ausländer) und die Weberstädte voll arbeiteten. Der Krieg wirkte in einer größeren Entwicklung als Anstoß.

Eine ganz seltene, auf wenige Orte, nämlich praktisch Lübeck und Brügge beschränkte Industrie, mehr schon ein Kunstgewerbe stellten im Mittelalter die Paternostermacher dar. Während der Rohstoff unter dem Monopol des Deutschen Ordens stand, konzentrierte sich das Gewerbe, sorgfältig behütet, an diesen beiden Orten. Das Brüggesche wird an Hand der abgedruckten Zunfturkunden dargestellt von A. van Houtte: *Ambernijverheid en Paternostermakers te Brugge gedurende de 14e en 15e eeuw* (Handelg. v. h. Genootsch. Société d'Emulation de Bruges, 82, 1945, 149—184). Im Laufe des 15. Jahrhunderts verfiel das Amt, der Rückgang Brügges wirkte sich aus, vor 1500 schon wurde es aufgehoben und Lübeck trug den Vorteil davon. — Brügge verfügt über eine kurze, von besten Fachleuten geschriebene Geschichte: Theo Luyckx und Jan L. Broeckx: *Brugge* (Antwerpen 1943, De Sikkel, 279 S., 80 Abb.). Im ersten Teil gibt Luyckx die allgemeine und wirtschaftliche Geschichte, der zweite stellt die Kunstgeschichte dar. Wir vermögen auf den Inhalt des Werkes nicht weiter einzugehen, weisen nur darauf hin, daß auch hier die Ansicht vertreten wird, nicht die Versandung des Zwins sei die Ursache für den Niedergang Brügges gewesen, sondern eine ganze Gruppe zusammenwirkender politischer Gründe (vgl. den vorigen Bd., S. 142). Brügge erlangte seine höchste Blüte erst, als die Seeschiffe nur bis zu dem 15 km entfernten Sluis hinaufsegeln konnten. — Fr. Firmin: *Het Oosterlingehuis te Brugge en sijn ontwerper Jan van den Poole* (Antwerpen 1948, De Sikkel, 59 S. mit Abb., Archeolog. Handelingen in Verband met 's Lands Wederopbouw Nr. 8), stellt das Hansehaus in Zusammenhang mit anderen Brügger Bauten des Architekten und beschreibt das Bauwerk in seinem ursprünglichen Zustand. Wir bedauern, näheres darüber nicht mitteilen zu können.

Prof. Dr. Fr. Blockmans, Stadtarchivar von Antwerpen, übergab dem Hansischen Geschichtsverein in Maschinenschrift das Resultat einer fleißigen Inventarisierungsarbeit, die J. van Roey und R. de Roo durchführten. Das reiche Antwerpener Archiv bewahrt „Schöffenregister“ von 1394 bis 1797, die die Übertragungen beweglicher und liegender Güter enthalten, insgesamt 1375 Bände! Ferner haben dieselben Herren und Frl. Vertessen einen der Existenz nach wohl-bekannt, aber erst wenig ausgewerteten Bestand (Strieder!) aufgenommen und geordnet, nämlich die berühmten Notariatsprotokolle. Beide Verzeichnisse, für die der HGV. auch öffentlich seinen lebhaftesten Dank ausspricht, beruhen im Lübecker Archiv zur Einsichtnahme für interessierte Forscher.

Floris Prims, ehem. Leiter des Antwerpener Stadtarchivs, setzte seine monumentale *Geschiedenis van Antwerpen* in mehreren Bänden bis in die Gegenwart fort. Der 7. Teil behandelt die Zeit *Onder de eerste Habsburgers 1477—1555* (Antwerpen 1939), der 10. und letzte ist genannt *Nederlandsche en eerste Belgische periode 1814—1941*, 1. Bk.: *De politieke orde* (Antwerpen 1948, De Sikkel). In dem ersteren Bande übernahm De Smedt einen Teil über den englischen, E. Coornaert über den französischen Handel. In ungewöhnlicher Eindringlichkeit hat Prims die Schätze seines Archivs durchforscht und in seiner Darstellung ausgebreitet. Welche Stadt sonst könnte sich einer zehnbändigen Geschichte rühmen? Alle künftigen Historiker der Niederlande sind ihm zu Dank verpflichtet. Er beschränkte sich bei der Arbeit jedoch auf seine freilich sehr reichen Quellen, ohne auch auf Publikationen wie etwa die hansischen oder auf ausländische Literatur zu sehen. So vereinigen sich Vor- und Nachteile seiner Arbeitsweise in seinem an lokalen und doch oft über die Mauern der Stadt weit hinausreichenden Nachrichten überreichen Werke. — Von der Arbeit von Floris Prims: *Antwerpse stadsschulden*

in *Duitsland* (Antwerpen 1948, 34 S.) können wir nur den Titel erwähnen. — Ebenso müssen wir auf nähere Mitteilungen verzichten bei R. Doehaerd: *Comptes du tonlieu d'Anvers pour la période de 1365 à 1404* (Bruxelles 1947, Commiss. Royale d'Histoire, 318 S.).

J. A. van Houtte: *De Zuidnederlandsche Vlasnijverheid tot de 18e eeuw* (Belgisch Tijdschr. voor Philologie en Gesch. 26, Brüssel 1948, 741—755) bespricht zunächst ausführlich das Buch von Et. Sabbe, *De Belgische Vlasnijverheid, I: De Zuidnederlandsche Vlasn. tot het Verdrag van Utrecht* (Brugge 1943, 424 S.) Dieses Werk stellt zum ersten Mal die Leinwandindustrie, die in der Forschung immer weit hinter der Tuchindustrie zurücktrat, eingehend dar. Van Houtte weist in weitschauender Kritik darauf hin, daß die niederländische Flachsindustrie im europäischen Horizont gesehen werden müsse. Es genügt nicht, wie Sabbe, den englisch-französischen hundertjährigen Krieg und die (angebliche) Vernichtung der nordfranzösischen Industrie als Ursache für ihre Entstehung anzusehen. Vielmehr wirkte die ganze europäische Entwicklung zusammen, das Aufblühen der flandrischen und italienischen Städte, das Ende der Champagne-Messen, der Bevölkerungszuwachs und der daraus folgende Zwang, die Wirtschaft zu intensivieren. Und die Wandlung der Verbrauchsgewohnheiten muß beachtet werden. Auch das 17. Jahrhundert muß man genauer sehen, es war nicht so ganz das Zeitalter des Unglücks, als das es so lange — und auch von Sabbe wieder — eingeschätzt worden ist. Diese Kritik ist — wirtschaftlich gesehen — zweifellos berechtigt. Wenn man als Ursache der im 16. Jahrhundert besonders lebhaft vorwärtstrebenden Entwicklung der niederländischen Leinenweberei nicht, wie Sabbe das tut, allein die Entdeckung Amerikas und den dadurch entstehenden Bedarf annehmen will, vielmehr in weit stärkerem Maße die Weitung und Spezialisierung des Bedarfs durch die steigende materielle Kultur im reicher werdenden Europa als solche sieht, dann wirkt das im 17. Jahrhundert zwar abgedämpft, aber doch als eigentlich bewegende Kraft weiter. Richtig und durch viele Beispiele aus Norddeutschland zu belegen ist van Houttes Bemerkung, daß der Flachs nicht nur als Textilrohstoff, sondern auch als wichtige Fettpflanze gedient habe. Die zahlreichen Ölmühlen erweisen das.

Unter den zahlreichen Arbeiten zur niederländischen Textilindustrie, die von einem großen Kreis von Gelehrten geschrieben worden sind, nimmt jetzt einen besonderen Platz ein E. Coornaert: *Draperies rurales, draperies urbaines. L'évolution de l'industrie flamande au moyen-âge et au XVIIe siècle* (RB. 28, 1950, 59—96), eine meisterliche Zusammenfassung nicht nur des Bekannten, sondern auch der vielen offenen Fragen. Denn Coornaert stellt fest, daß die bisherige Architektur des Erkenntnisgebäudes zwar imponierend und logisch aufgerichtet, aber nicht haltbar sei¹. Im wesentlichen ist sein Inhalt, daß der Tuchindustrie der großen Städte, die im 14. Jahrhundert zusammenbrach, die der kleinen Orte und des flachen Landes folgte, die sich zumeist mit schlechteren und gemischten Stoffen befaßte, und daß diese Industrie eine „flandrische“, d. h. den wesentlichsten Bestandteil eines doch einheitlichen Wirtschaftskörpers darstellte. Die neue Literatur auswertend, kommt Coornaert zu seiner Kritik an diesem Grundplan. Schon in der Zeit der hochwertigen Industrie gab es eine sehr bedeutende ländliche Industrie geringerer Qualitäten, während jene auch im 14. und 15. Jahrhundert sehr kräftig weiterlebt. Örtliche Verschiedenheiten der mannigfaltigsten Art verhindern eine irgendwie systematische Zusammenfassung. Die Wirklichkeit des Lebens: Organisation, Technik, soziale Gliederung, Ertrag — all das ist bei Lichte betrachtet höchst oberflächlich bekannt. „Vorläufig muß man auf jede Systematisierung und jeden Versuch verzichten, die Geschichte der flandrischen Tuchindustrie vom 11. bis zum 16. Jahrhundert als ein Ganzes zu sehen“ (encadrer, S. 91). Äußerst realistisch — und skeptisch. Zum Schluß zeigt Coornaert, wie der Versuch, zu einem Gesamtbild zu kommen, vielleicht doch erfolgreich sein könnte: durch die Erforschung des gesellschaftlichen Aufbaues, wobei die fürstliche Einflußnahme nicht vergessen werden darf, der Technik, der Rohstoffe, der Initiative des einzelnen Menschen. Doch wird der Historiker auch, wenn er auf diese Weise methodisch neue Fragestellungen ersinnt und durchführt, die „wirkliche“ Geschichte in ihrer

¹ Vgl. hierzu schon Fr. Rörig, *Hansische Beiträge*, S. 139 ff.

unendlichen Verschlungenheit nie im historischen Bilde heraufbeschwören können, meint Coornaert. — Ein über sein Stoffgebiet hinaus in einem seltenen Maße anregender Aufsatz!

L. De Man: *Middeleeuwse beroeps- en ambachtsnamen te Leuven* (RB. 27, 1949, 29—60, 599—632) arbeitet die Löwener Quellen seit etwa 1000 durch und kommt zu einem, mit der deutschen Forschung in engem Kontakt stehenden, sehr mannigfaltigen Bild der gewerblichen und sozialen Zustände in der mittelalterlichen Stadt. Er verzeichnet rund 300 Berufsamen, während es im 14. Jahrhundert in Löwen rund 40 Zünfte gab. Die Liste der Berufsamen ergibt im allgemeinen die große Verwandtschaft zwischen niederländischen und niederdeutschen Städten, es sind auch größtenteils die gleichen Namen, die aus ihr entstehen. — Der historische Atlas Belgiens erschien in einer von P. Schmets bearbeiteten Neuausgabe: *Atlas-Handboek der Belgische geschiedenis* (Namur 1948, Wesmael-Charlier, 100 S.).

NIEDERLANDE. Das ursprünglich in Amerika erschienene Buch von A. J. Barnouw: *The Making of Modern Holland* (London 1948, Allen & Unwin, 224 S.) kommt einem Bedürfnis entgegen, das wir besonders empfinden: eine handliche, gut geschriebene niederländische Geschichte zu besitzen, die dem ersten Überblick dienen kann. Bei uns fehlt eine solche leider seit Jahrzehnten! Barnouw berichtet im wesentlichen über die politischen und kulturellen Geschehnisse und kann schon des Raumes wegen die Wirtschaft nur skizzenhaft behandeln. Die hansische Geschichtsforschung hat von ihm nichts zu lernen. Weder die Eigenart der flandrischen Wirtschaft noch die Kämpfe der Holländer um die Ostsee werden irgendwie deutlich, Frachtfahrt, Mittelmeerhandel, Ostindien sogar nur am Rande erwähnt. Amsterdam ist wieder einmal eine Hansestadt. So angenehm die Darstellung sich liest, sie läßt die Ursachen für Hollands Aufstieg gar zu wenig erkennen.

Inmitten einer fleißigen, Aufsatz an Aufsatz reihenden Forschung fehlte es doch an einer zusammenfassenden Gestaltung der niederländischen Wirtschaftsgeschichte. Sie für das Mittelalter zu schaffen (Baaschs verdienstliches und wohl noch für längere Zeit abschließendes Werk setzt ja erst in der Zeit der Staatswerdung ein), hat sich I. F. Niermeyer vorgesetzt, der die Aufgabe in einem allgemeinen Überblick angriff: *De wording van onze Volkshuishouding. Hoofdlijnen uit de Economische Geschiedenis der Noorderl. Nederlanden in de middeleeuwen* (Den Haag 1946, N. V. Servire, 110 S.). Wie die knappe Seitenzahl schon zeigt, handelt es sich um eine Einleitung, nicht so sehr Einzeldarstellung. Durch ausführliche Literaturangaben leistet sie dem Weiterforschenden Hilfe. — In der rühmlich bekannten Publikationsreihe BMHG. 66, 1—59 teilt J. F. Niermeyer eine größere Zahl von Aktenstücken zu einem Streit um das Stapelrecht der Stadt Dordrecht mit: *Een vijftiende-eeuwse handelsoorlog. Dordrecht contra de Bovenlandsche Steden 1442—1445*. Um 1440 suchte Dordrecht seine alte, inzwischen jedoch ziemlich versunkene Stapelgerechtigkeit wieder zu beleben, um an dem Warenzug zwischen oberem Rhein und Holland seinen Anteil zu haben. Gegenspieler war die niederrheinische Gruppe der Hansestädte, nämlich Zütphen, Nymwegen, Arnheim, Roermond, Wesel, Duisburg und vor allem Köln. Die Städte wandten sich zunächst an den Hansetag, der aber ihre Beschwerden abwies, da nämlich zu gleicher Zeit die Seestädte um die Beilegung des Handelskrieges mit Holland bemüht waren und sich in diesem ihnen wichtigeren Vorhaben nicht durch die Probleme der kleinen Städte im Westen stören lassen wollten. Darauf appellierten die Städte an ihre Landesherrn, Köln, Kleve, Geldern mischten sich ein und es kam zu einem allgemeinen Streit, in dem jeder gegen jeden auftrat. Jede beteiligte Stadt wollte möglichst viel für sich selbst, Dordrecht beantwortete Boykottandrohungen mit einem kriegerischen Ausmarsch, der ganze typische Aufwand einer Zeit, in der sich keine große Macht durchsetzen konnte, wurde entfaltet. Die Hartnäckigkeit siegte, Dordrecht, dessen Gegner sich in der Ablehnung, sonst aber gar nicht zusammenfinden konnten, behielt sein Stapelrecht wie so manche Flußstadt und wurde das Tor vom Rhein nach Holland. Eine längere, gut und scharf formulierende Einleitung geht den in ihrem bezeichnenden Wert über das Lokale hinausweisenden Urkunden voran.

H. J. Moerman: *Enige gegevens betreffende den handel van Kampen in de middeleeuwen* (Versl. en Meded. van de Vereeng. tot Beoefng. v. Overijsselsch Gesch. 65,

33—59) bringt eine Nachlese zu früheren Arbeiten aus dem ältesten Kamper Stadtbuch (14. und 15. Jahrhundert). Eine ganze Anzahl von Notizen führt zu den Hansestädten, freilich nur an verstreuten, mehr zufälligen Punkten. Man findet Kamper Bürger um 1300 in Norwegen, andere in der Baienfahrt, auf Schonen, zahlreich in Riga, andererseits erwerben Kaufleute aus Stralsund, Hamburg, Minden das Bürgerrecht der Stadt. Die Kölner Overstolz unterhielten Beziehungen zu Kampen. Einiges Licht fällt auf den Betrieb des Seehandels, er war ein die ganze Einwohnerschaft durchziehender, im einzelnen Anteil geringer, lebhafter Kleinbetrieb. — F. Ketner: *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de 15e eeuw* (Leiden 1946, Brill) untersucht die knappen Quellen für die Geschichte Amsterdams aufs neue, besonders das Kamper Zollregister (1439—1441), und kommt zu dem Ergebnis, daß der Amsterdamer Handel im 14. Jahrhundert noch höchst unbedeutend war, daß in der Binnenfahrt tätige Schiffer und Fischhändler, daneben Grundbesitzer seine Bewohner darstellten. Im 15. Jahrhundert waren, wie jenes Zollregister vor allem nachweist, schon große Fortschritte erzielt worden, Amsterdam handelte mit Tuch größtenteils eigener Herstellung, doch auch aus Flandern, mit französischem Wein, Berger Fisch. Nach dem Handelskrieg mit den wendischen Städten (1441) blüht der Handel mächtig auf, begünstigt durch den hansischen Boykott gegen Flandern (1451—1457). Dieser setzte Amsterdam zunächst in die Stelle eines Zubringerhafens für Brügge und Antwerpen und damit war die Grundlage für die spätere Entwicklung gelegt, die sich aus vielerlei weiteren, besonders politischen Motiven ergeben sollte. Die Bedeutung der Schrift, die im ganzen bekannte Verhältnisse behandelt, liegt darin, daß sie das Material gut und übersichtlich zusammenfaßt und besonders das vielumstrittene Verhältnis der Amsterdamer Reederei zum Waterland dahin zusammenfaßt, daß der Großteil der im Waterland beheimateten Schiffe tatsächlich Amsterdamer Reedern gehörte.

J. L. van der Gouw: *Claes Kniphof, Kapercapitain van Christiaan II. in 1525 voor de Hollandsche kust* (BMHG. 67, 1949, 34—120) veröffentlicht und bespricht eine größere Anzahl unbekannter Aktenstücke zu dem Kaperzuge des Claus Kniphoff, der im Dienst des Königs Christian Jagd auf hansische und dänische Schiffe machte. Diese Stücke, Briefe der Freibeuter, der holländischen und niederländischen Behörden, der Statthalter, verschiedene Beschwerden usw. ergänzen das Material der Hanserezesse III, 9, ohne ihm jedoch wesentliche neue Züge hinzuzufügen. Der Herausgeber meint, daß aus diesen der Eindruck gewonnen werden könnte, daß die niederländischen Behörden den Kapern Hilfe, wenn auch insgeheim, geleistet hätten. In den Städten mag diese Meinung in der Tat geherrscht haben, denn zu irgendwelchen über Verbote und Proteste hinausgehenden Maßnahmen kam es in den Niederlanden nicht. Daß die Behörden von vornherein „eine deutliche Haltung“ eingenommen haben (was der Herausgeber zu beweisen gedenkt), dies ist ja schon klar erkannt und dargestellt worden, nämlich von Häpke: Karl V. und der europäische Norden (Lübeck 1914, 116—122) und F. Techen: Die blaue Flagge (Bremen 1923). Als Ergebnis auch dieser neuen Funde bleibt, die „deutliche Haltung“ zugegeben, „die beschämende Tatsache, daß der ganze staatliche Apparat der Erblande des Kaisers nicht ausreichte, um einige abenteuerverdächtige Fahrzeuge zu überwältigen“ (Häpke 119). — Ebenfalls in den Bereich der niederländischen Hansestädte und in die Zeit, in der sie einen so auffälligen Anteil an den hansischen Dingen nahmen (Häpkes noch längst nicht ausgeschöpfte Aktenpublikation zeigt das immer wieder), führt J. Theunisz: *Drie Zwolse Memorien betreffende de Hanze* (Den Haag 1944, 72 S.). Eine Relation vom Hansestag 1535, vom Tag in Lübeck 1557 und vom Tag des Kölner Quartiers von 1564 werden abgedruckt, wichtiges Material für die noch ausstehende Geschichte der Hanse im 16. Jahrhundert. — J. Kleintjens: *Heinrich Suderman aan den Jesuiten-Generaal Aquaviva over de „Hollandsche Rebellen“ 1585* (BMHG. 1947, 377—383) druckt einen Brief ab, der in die verwirren politischen Beziehungen der späten Hanse hineinführt. Der Jesuitengeneral soll den König von Polen veranlassen, seine Häfen (Elbing) gegen die Engländer zu schließen, und zum Kampf gegen die holländischen Rebellen beitragen.

T. S. Jansma: *Olivier Brunel te Dordrecht: De Noordoostelijke Doorvaart en het Westeuropeesch-Russisch Contact in de 16e eeuw* (TG. 59, 1946, 337—362) geht von

der archivalisch erhaltenen Nachricht aus, daß im Jahre 1575 in Dordrecht zwei Russen vor den Schöffen erschienen und eine Rechtsache vorbrachten. Wie kamen die seltenen Gäste dorthin? Die Frage führt dazu, die frühe Geschichte der niederländischen Suche nach der Nordostpassage aufzurollen. Die ersten Spuren sind undeutlich, aus dem Bericht des Engländers Chancellor geht aber sicher hervor, daß schon 1557 holländische Kaufleute an der lappländischen Küste Tran und Fisch kauften. Seit 1565 trieb eine niederländische Gesellschaft von Antwerpen aus Handel mit russischen Mönchen am Munkefjord dort, wo dann der Ort Kola emporkam. Dänemark verbot die Fahrt, so daß sich die Holländer nach der Dwina-mündung wendeten. Hier betätigte sich Olivier Brunel. Andeutungen in einer wichtigen Quelle, Heinrich v. Stadens „Aufzeichnungen über den Moskauer Staat“ (ed. Epstein, Hamburg 1930) führen nach Hamburg: „Zu Hamburgk wohnt einer genant Simon v. Saling, der hat diesen ort lang gewust und die Annega und beschribene sekant ist ihme wohl bekant“, doch war dieser Simon ein Niederländer, Buchhalter jener Antwerpener Gesellschaft. Brunel, wahrscheinlich aus Löwen stammend, stand längere Zeit im Dienst der Stroganows, wurde von ihnen nach Antwerpen gesandt, von den Niederlanden aus organisierte er eine Handelsfahrt nach der Dwina, die er 1584 unternahm. Arend Meyer aus Bergen, sein Gesellschafter, dürfte ein deutscher Schiffer gewesen sein. Brunel ist vermutlich auf dieser Reise verstorben. Die mit Tatsachen, Namen und Zitaten gedrängt angefüllte kleine Arbeit hellt diese äußerst verwickelten Dinge beachtlich auf. — Die Frage nach dem Wesen und Wirken früherer Konjunkturen wird wieder in einer Studie von N. W. Posthumus gestellt: *Het oudst bewaarde Amsterdamsche koopmansboek* (Meded. d. Kon. Ned. Akad. v. Wetensch., Afd. Letterkunde N. R. 10, Amsterdam 1947, 16 S.). Das Buch stammt von den Kaufleuten Reverszon und Dirzxon, die gemeinschaftlich 1485 bis 1490 nach Danzig handelten. Die Art ihres Zahlungsverkehrs wird besonders beachtet.

Die Arbeit des früh verstorbenen J. C. Westermann: *Statistische gegevens over den handel van Amsterdam in de 17e eeuw* (TG. 61, 1948, 3 ff.) ist trotz ihrer Knappheit ein äußerst wichtiger Beitrag zur Handelsgeschichte. Nachdem vierzig Jahre lang die Dissertation von Becht: *Statistische gegevens betreffende den handelsofzet van de Republiek gedurende de 17e eeuw* (Den Haag 1908) als zahlenmäßige Grundlage aller holländischen Handelsgeschichte im 17. Jahrhundert gebraucht wurde, hat sich Westermann daran gemacht, ihr Material, die Einkunftsrechnungen der Convoyen und Lizenten abermals zu untersuchen und es mit den Bechtschen Zahlen zu vergleichen. Er stellte fest, daß Becht in mehreren Fällen die (allerdings schwierig zu erfassenden und auch jetzt nicht ganz zweifelsfreien) Veränderungen in den Tarifen nicht berücksichtigt hat. Er kommt im allgemeinen zu weit niedrigeren Einnahmen und damit Umsätzen. Die korrigierten Ziffern setzen 1651 ein und gehen in geschlossener Reihe bis 1725, im ersteren Jahre betrug die Einnahme über 1,1 Mill. Gulden, was dann kaum wieder erreicht wurde. Die Kriege sind scharf abgezeichnet und geben z. B. 1665 rund 350 000, 1673 rund 360 000 fl. als Niedrigstpunkte. Im allgemeinen aber herrscht eine verhältnismäßig ruhige Tendenz. Die von Becht behauptete starke Belebung seit 1685 stellt sich als Irrtum heraus. Die Jahre um 1700 bilden dann wieder einen Höhenrücken. Allgemeiner Eindruck: um die Mitte des 17. Jahrhunderts ist das „goldene Zeitalter“ des dauernden Aufschwunges beendet, es tritt eine gewisse, durch äußere Ereignisse oft gestörte Ruhelage ein. — In einer Nachschrift, die das 18. Jahrhundert behandelt, weist J. G. van Dillen auf die vielen noch offenen Fragen hin. Es ist fast unmöglich, aus den Zolleinnahmen auf den Handelsumsatz zu schließen, weil die Tarife ungeheuer umständlich waren und sich vor allem gar nicht auf den Wert, sondern auf Gewicht und Stückzahl der Waren bezogen, und weil der Schmuggel eine größere Rolle spielte als Westermann wahrhaben will. Wir dürfen van Dillen voll zustimmen, wenn er solche Tabellen, deren Quelle ja keine eigentliche Statistik ist, ein „sehr gebrechliches Hilfsmittel“ nennt. Sie müssen durch andere Angaben ergänzt werden. Auch in den letzten Jahren der Republik war die Lage, wenn auch ein gewisser Rückgang nicht zu verkennen ist, „ziemlich günstig“. Manche Handelszweige hatten erheblich zugenommen, keineswegs war eine wirkliche Katastrophe schon eingetreten. Van Dillen weist hier auf seinen Beitrag *Het bedrijfsleven van Amsterdam in de 18e eeuw* im Teil

IV des mehrbändigen Prachtwerkes *Zeven eeuwen Amsterdam* hin, über das wir nähere Angaben leider nicht machen können.

Ebenfalls in äußerster Kürze behandelt I. J. Brugmans: *De Oost-Indische Compagnie en de Welvaart in de Republiek* (TG. 91, 1948, 225—231). Aus zwei Quellen schöpft er die Zahlen, mit denen er die wirkliche Bedeutung des Ostindienhandels für die holländische Wirtschaft belegt. In der alten Beschreibung der O. I. C. des Van Dam werden die von ihr gezahlten Convoyen und Lizenzen von 1660 bis 1680 genannt. Verglichen mit den (nach Westermann korrigierten) allgemeinen Zahlen machten sie rund 9% aus. Eine zweite Vergleichsreihe für 1689 bis 1698 ergibt 9,8%. Oder eine Schätzung von 1634: von den 1,3 Millionen Lasten Jahresverkehr der holländischen Reederei nahm der damalige Schreiber 720 000 Lasten für die Ostseefahrt, 200 000 für Nordsee und Skandinavien, 150 000 für England und Frankreich, 160 000 für das Mittelmeer an, aber nur 75 000 Lasten für Indien. Oder: für 1781 schätzte ein sachkundiger Zeitgenosse, daß der Ostindienhandel 4% der Schiffsbewegung, von 263 Millionen Gulden jährlichen Handelsumsatzes der Niederlande 35 umfasse. Wenn auch all diese Zahlen, besonders die aus dem 17. Jahrhundert, ungenau sind und sogar große Fehler enthalten können, so darf man doch Brugmans' Schluß zustimmen, daß der Indienhandel weniger als allgemein angenommen wird zu dem Nationalreichtum beigetragen hat. — Aber die Frage bleibt wohl offen, ob nicht die hohen Gewinne, in wenigen Händen konzentriert, über der breiten Fläche des Wohlstandes, der sich aus dem europäischen Handel nährte, den Bau des holländischen Finanzkapitals und damit die internationale Macht Hollands ermöglicht haben, die dann dem Ganzen wieder zugute kam. — Das Werk Pier Van Dams ist übrigens neu herausgegeben von F. W. Stapel: *Beschrijving van de Oost Indische Compagnie*, in 6 Teilen, deren letzter und abschließender erläutert und mit Glossar versehen 1943 erschien (Rijks Gesch. Kd. Public. 87, 610 S.). — Auch für die deutsche Seegeschichte wird sich als bedeutungsvoll erweisen B. C. Damsteegt: *Nieuwe Spiegel der Zeevaart*. (Werken voor de Kon. Academie van Wetensch. uitg. d. d. Commissie voor Zee-geschiedenis VIII, Amsterdam 1942, Noordholl. Uitg. Maatsch.). Das Werk enthält zunächst 30 Abbildungen von alten Seekarten, die Europa von Archangelsk bis zu den Kanarischen Inseln darstellen, jedoch mit Ausschluß des Mittelmeers, und bespricht dann die Ausgaben, die Anlage und Form der Karten bzw. Atlanten aus dem 17. Jahrhundert. Auf 70 Seiten folgt dann eine alphabetische Liste aller Ortsnamen, in der die modernen Namensformen durch die vielfachen, oft schwer erkennbaren Varianten ergänzt werden. Auf die Karten selbst wird jedesmal verwiesen. Das große Verdienst des Verfassers wird zu würdigen wissen, wer sich an den vielfach verderbten Ortsnamen in alten Hafensregistern usw. versucht. — Als ein Hilfsmittel, das der Geschichte des Handels und der Schifffahrt in den niederländischen Binnengewässern dienen kann, notieren wir A. A. Beekman: *De wateren van Nederland, aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven* (Den Haag 1948, Nijhoff, 283 S.).

SPANIEN. Wir wissen nicht, wann deutsche Historiker wieder in Spanien arbeiten werden. Für alle Fälle notieren wir das wichtigste Hilfsmittel, das in das Zentralarchiv führt und das in neuer Auflage vorliegt: Das Generalarchiv in Simancas gab, unter der Leitung von Julian Paz y Espeso, heraus den *Catalogo II: Secretaria de Estado. Capitulaciones con Austria y negociaciones de Alemania... Prusia y Hamburgo 1493—1796* (Madrid 1942, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2. Aufl., 425 S.). Der 1946 erschienene 3. Band enthält das Verzeichnis der die Niederlande betreffenden Akten von 1506 bis 1795. — Als Hintergrund der hansisch-spanischen Beziehungen wird stets die spanische Wirtschaftsgeschichte selbst beachtet werden müssen. Ramón Carande stellt auf Grund breiter Quellenforschung die Zeit Karls V. dar: *Carlos Quintos y sus banqueros. La vida economica de España en una fase de su hegemonia (1516—1556)* (Madrid 1943, 392 S.). Der Band gibt erst die Einleitung zu dem im Titel genannten Sonderthema, einen allgemeinen Überblick, während dann aus neu erschlossenen Quellen besonders die Tätigkeit der Fugger für Karl V. beleuchtet werden soll.

Salvador G. Franco: *Historia del arte y ciencia de navegar* (2 Bde., Madrid 1947, Instituto Histórico de Marina, 390 u. 211 S.) schildert die hauptsächlichsten Hilfsmittel der Nautik in ihrer historischen Entwicklung, das Material dabei fast

ausschließlich aus der mittelmeerisch-westeuropäischen Welt nehmend. Der Kompaß, Astrolabien und Sextanten, die Kenntnis der Sterne, die Seekarten ganz besonders eingehend, Kenntnis und Ausschaltung der magnetischen Störungen, werden bis zu den neuesten Formen einschließlich der Funkpeilung (Radar) besprochen. Die Darstellung zitiert zahllose entlegene Quellenstellen, das Literaturverzeichnis enthält über 600 zumeist alte Werke, und führt dadurch zu abliegenden Dingen. Die neueren Teile sind ganz mathematisch-formelmäßig, so daß das Werk nur von den engeren Fachgenossen des Verfassers (er ist Chefastronom in der spanischen Marine) ganz gewürdigt werden kann.

Die Wiederaufnahme des hansisch-spanischen Forschungsgebietes läßt uns überhaupt wieder schärfer nach Spanien sehen. In der großen Gruppe der preisgeschichtlichen Werke der letzten Jahrzehnte (Labrousse, Posthumus, Elsas — dessen reiches Hamburger Material leider seit vielen Jahren ungenutzt zu liegen scheint — und andere) ragen diejenigen E.-J. Hamiltons hervor. Nach den beiden Bänden *Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon and Navarre, 1351—1550* (Cambridge, Mass. 1936) und *American Treasure and the Price Revolution in Spain* (ebd. 1934) schließt er seine grundlegenden Studien ab: *War and Prices in Spain, 1651—1800* (ebd. 1947, 295 S.). Aus wenigen eng begrenzten Quellen, die er ihres stetigen Charakters wegen wählte: Preisen der Einkäufe einiger Klöster und Löhnen bei großen Staatsbauten, die leitenden Daten schöpfend, sie aus einer breiten Masse zeitgenössischer Literatur und Akten erläuternd, kommt er zu einem ungemein lebendigen Bilde der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung Spaniens. Leider verbietet der Raum, hier mehr als diesen Hinweis zu geben.

Kurz genannt sei die umfängliche *Historia de la economía española* von Carrera Pujal (5 Bde., Barcelona 1944/45).

5. DER SKANDINAVISCHER NORDEN

(Bearbeitet von Wilhelm Koppe)

SCHWEDEN. Von uns wurden seinerzeit mehrere Editionen nicht vermerkt: *Registrum Malmöyge (Malmö stads medeltida minnesbok) utgiven i faksimilreproduktion med historik och innehållsredogörelse* von Ingvar Andersson und Leif Ljungberg (Malmö 1937). Das 1420 angelegte und bis ins 17. Jahrhundert hinein benutzte Denkelbuch enthält Privilegien für Malmö, Satzungen für verschiedene Innungen, Berichte über außergewöhnliche Vorkommnisse und andere die Stadt betreffende Vermerke. Das Faksimile dieses 51 Folia starken Pergamentskodex ist ein wahres Kunstwerk. — *Svenska medeltidsregister. Förteckning över urkunder till Sveriges historia 1434—1441*, hrsg. von Sven Tunberg durch Bo Enander, Kjell Kumlien, Ragnar Svanström (Stockholm 1937). Das wie die meisten gleichartigen nationalen Diplomatarien nur langsam fortschreitende Svenskt Diplomatarium (Diplomatarium Svecanum), das bis 1520 geführt werden soll, indessen nur bis 1355 (mit wichtigem, von Ernst Nygren 1946 publiziertem Supplement) und von 1401 bis 1420 gediehen ist, bedarf dringend eines vorläufigen Ersatzes durch ein Regestenwerk. Nachdem 1872 bzw. 1887 die im Stockholmer Reichsarchiv liegenden Urkunden der Jahre 1350—1400 durch Regesten erschlossen worden sind, sind nach jahrzehntelangen Vorarbeiten anlässlich der 500-Jahr-Feier des schwedischen Reichstages die Urkunden der angegebenen Jahre verzeichnet und mit einem Orts- und Personenregister versehen vorgelegt. Die Schweden betreffenden Urkunden des Heiligen Stuhles (für sich veröffentlicht bereits bis 1370 in einem Appendix zum Diplomatarium Svecanum unter dem Titel *Acta Pontificum Svecica, edidit L. M. Bååth, I. Acta Cameralia Holmiaë* 1936 ff.) und die Svecica anderer ausländischer, also vorzüglich hansischer Archive konnten in diesem Regestenbande nicht berücksichtigt werden. Der Zugang an Nachrichten über Verbindungen zwischen Hansen und Schweden ist demzufolge nicht sehr groß, aber auch so beachtlich.

Die Registrierung und Publizierung des gesamten Urkundenmaterials zur Geschichte Schwedens hat hiernach die Kungl. Vitterhets-, Historie- och Antiquitetsakademi übernommen. Der Stand der Editionsarbeiten ist aus der Beilage zur *Utredning angående publicering av svenskt historiskt källmaterial* in Sv. Historisk

Tidskrift 1949, S. 173 ff. zu ersehen. Diesem Bericht zufolge sind im letzten Jahrzehnt mehrere lokal bestimmte Quellenkomplexe veröffentlicht, so u. a. 1943 ein erstes, bis 1350 reichendes Heft von *Jämtlands och Härjedalens Diplomatarium*, 1945—47 drei Hefte *Vadstena stads äldsta tänkeböcker*, 1945—49 *Kalmar stads tänkebok*, hrsg. von Ivar Modéer und Sten Engström = *Samlingar utg. av Svenska Fornskriftsällskapet*, Heft 193 (1945, Texten) und Heft 201 (1949, Register), schließlich die bekannten *Stockholms stads tänkeböcker från äldre tid. Andra serien. Tänkeböcker, Ny Följd 4 (1568—1575), 5 (1576—1578), 6 (1578—1583) und 7 (1584—1588)* (Stockholm 1941, 1943, 1945 bzw. 1947), alle besorgt durch Johan Axel Almquist, sowie *Stockholms stads tänkeböcker från år 1592 del I (1592—1595)*, redigiert von Daniel Almquist (Stockholm 1939). Diese Denkbücher geben Einblicke in die merkantilen Verbindungen dieser größten unter den schwedischen Hafenstädten mit hansischen Städten und vermitteln genauere Vorstellungen über die Bedeutung der Deutschstämmigen in der Bürgerschaft beider Städte. Diese Denkbücher werden demnächst eingehender gewürdigt. — Auch vermerken wir mit Freude das Erscheinen des vierten Bandes der *Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer*, welcher die Jahre 1592—1611 umfaßt und von Folke Lindberg und Folke Slemán herausgegeben worden ist (Bonniers, Stockholm 1946, 856 S.). Hoffentlich folgt der unbedingt erforderliche Registerband bald nach.

Ganz besondere Beachtung gebührt dem Faksimiledruck *Lex municipalis regni Sveciae (Magnus Erikssons stadslag, Codex Holm. B 154, f. d. Stockholms Rådhus, Sveciae et Britannice prefatus edidit Nils Ahnlund (Hafniae 1944)*, erschienen als vierter Band des *Corpus codicum Svecicorum medii aevi*. Es handelt sich um die älteste der erhaltenen gut hundert Handschriften des gemeinen schwedischen Stadtrechts, dessen Text C. J. Schlyter 1865 mustergültig veröffentlicht hat. Der Herausgeber des Faksimile stellt in seiner gediegenen Einleitung dieses Stadtrecht in seinen Zusammenhang mit dem älteren Söderköpingsrecht, mit dem Stockholmer Bjärköarecht und auch mit dem wohl gleichzeitig kodifizierten Wisbyer Stadtrecht, erörtert kurz die selbständig verarbeiteten Einflüsse deutschen Stadtrechts und beschreibt dann die Handschrift, die aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts stammt, außer dem bekannten, nach der Schlacht am Brunkeberg (1471) an Stelle des Blattes, auf dem von der Zweiteilung des Rates zu lesen gewesen war, eingefügten Blatt. Anschließend setzt Ahnlund überzeugend auseinander, daß Magnus Erikssons Stadtrecht bereits 1349 der Stadt Jönköping verliehen und nach 1342 verfaßt worden ist, zunächst für Stockholm. Die viel erörterte Frage, seit wann der Rat zur Hälfte aus Deutschen und zur anderen Hälfte aus Schweden bestehen sollte, wird dahingehend beantwortet, daß dieser Rechtssatz um 1300 schon gültig gewesen wäre (was zweifellos stimmt), und daß er wohl in die Zeit der Gründung Stockholms um 1250 zurückreiche. Ahnlunds klare, die bisherigen Arbeiten bzw. Meinungsäußerungen zu diesen Fragen berücksichtigenden Ausführungen sind grundlegend für weitere Studien über das mittelalterliche Stadtrecht Schwedens, dessen Quellen systematisch noch nicht untersucht worden sind. — Das Verhältnis zwischen Staatsgewalt und städtischer Autonomie in Schweden scheint die kleine, uns nicht vorliegende Schrift Folke Lindberg: *Fogde, råd och menighet. Några drag i den svenska stadsförvaltningens utveckling under medeltiden och 1500-talet* (Stockholm 1941) zu behandeln.

Von den zahlreichen Beiträgen zur Festschrift, die unter dem Titel *Historiska studier tillägnade Nils Ahnlund 23. 8. 1949* (Stockholm 1949) erschienen ist, interessiert hier außer dem von Adolf Schück (s. oben S. 153) vornehmlich der von Kjell Kumlien: *Birger Jarls andra traktat med Lübeck*. Kumlien prüft das von Dreyer angeblich nach dem Original veröffentlichte Privileg von 1251 auf seine Echtheit. Er verwirft mit guten Gründen Grandisons allgemein anerkannte Auffassung, daß Dreyer diese Urkunde in Anlehnung an das entsprechende und mit einigen Zusätzen versehene Privileg Birgers vom 20. Juli 1261 für Hamburg konzipiert hätte, und ordnet die Urkunde, deren Inhalt Lübeck ja von Birgers Nachfolger bestätigt worden ist, in die Lübecker Politik jener Jahre ein. Die Richtigkeit der Ortsangabe (Linköping) und der Tagesangabe (15. August) litte keinen Zweifel, wohl aber die Jahresangabe. Kumlien scheint, Rydberg folgend, ein Jahr zwischen 1256 und 1260 für das wahrscheinlichste zu halten. Manches läßt sich u. E. für

das Jahr 1259 anführen. Wer viele Originale mit römischen Zahlen gelesen hat, weiß, wie leicht ein Zahlenzeichen übersehen wird. Dreyer bzw. sein Kopist kann LIX als LI gelesen haben. Es kann auch bereits Birgers Kanzlist das abschließende X versehentlich nicht mitgeschrieben haben.

Interessiert Kumlien, wann Schweden und die deutschen Städte engeren Kontakt gewannen, so hat Erik Lönnroth in seiner Abhandlung *Statsmakt och statsfinans i det medeltida Sverige. Studier över skatteväsen och länsförvaltning* (Göteborgs Högskolas Årsskrift XLVI, 1940, 3) grundsätzlich auseinandergesetzt, was dieser Kontakt für die politische Organisation Schwedens bis 1520 hin bedeutete. L. bringt — notwendigerweise — kaum Einzelheiten über die schwedisch-hansischen Beziehungen. Ihm kommt es auf die grundlegende Tatsache an, daß Schweden als Produzent und Konsument durch die Hansestädter in die abendländische Wirtschaft eingegliedert worden ist und damit neue staatswirtschaftliche Möglichkeiten hatte. Wie diese Möglichkeiten gestaltet worden sind, will Lönnroth zusammenhängend — erstmalig — darlegen. Der Inhalt der außerordentlich ideen- und faktenreichen Untersuchung kann hier nicht annähernd recht wiedergegeben werden (die deutsche Inhaltsangabe auf S. 277 ff. vermittelt eine erste Einsicht), viel weniger auch kritisch gewürdigt werden. Nur einige Hinweise. Nach Erörterungen über die Volkszahl, die Siedlungsdichte und den Landesausbau im Westen und Norden sowie in Finnland seit dem 13. Jahrhundert wird zunächst das Königtum des frühen Mittelalters gekennzeichnet, dann die Einführung der ordentlichen Steuern durch die ersten Folkunger untersucht. Es werden die Schloßlehen als die Zentren der Verwaltung unter wechselnder Prärogative des Königs und des hohen Adels behandelt, darauf die auf Geldsteuern aufgebaute Verwaltung nach der Kalmarer Union, die nach der Erhebung der Schweden unter Engelbrekt Engelbrektsson durch eine dezentralisierte, wieder auf Naturalsteuern gegründete Lebensverwaltung abgelöst und schließlich durch die Sture in eine Organisation des Staates als eines großen Warenhauses übergeleitet wird. Im Zuge dieser Darlegungen fällt auf verschiedene Repräsentanten des schwedischen Staates neues Licht. So erscheint Birger Jarls Sohn, König Waldemar Birgersson, der von den, wie man weiß, parteiischen Chronisten als würdevoll und kraftlos und in der neueren Forschung als ziemlich unbedeutend gezeichnet wird, als derjenige, der die früheren Leistungen der Bauern (Gastungshilfe in Västergötland, Heerzugspflicht in Svealand und im östlichen Götaland) in stehende Steuern umwandelte, bei gleichzeitiger Feststellung des Einheitswertes der bäuerlich genutzten Ländereien. König Magnus Erikssons Sturz, die mecklenburgische Episode, die Politik der ersten Unionskönige werden verständlicher noch als bisher. Mit wachsender Spannung folgt man Lönnroths Ausführungen über die finanzwirtschaftlichen Hintergründe der schwedischen Geschichte des 15. Jahrhunderts. Der hansische Forscher, der hiernach schwedische Fragen anrührt, muß sich mit diesem Werke auseinandersetzen. In Einzelheiten wird er Lönnroth nicht immer vorbehaltlos zustimmen. Ob z. B. das westliche und nördliche Schweden im späteren Mittelalter deswegen weiter durchsiedelt worden ist, weil die schwedische Butter auf dem Kontinent absetzbar war, ist noch nicht sicher. Fest steht, daß die Ausfuhr von Butter und anderen Erzeugnissen der Viehwirtschaft die Einfuhr von lebenswichtigen Gütern aus dem kontinentalen Europa möglich gemacht hat. Die Ausfuhr Lödöses, Kalmars und Söderköpings bestand ganz überwiegend aus diesen Erzeugnissen. Aber diese Ausfuhr war, soviel wir wissen, mengen- und wertmäßig durchaus nicht so bedeutend, daß die fortschreitende Kolonisation des westlichen und südlichen Schwedens im 14. und 15. Jahrhundert hierdurch erklärlich wird. Es müssen andere Faktoren mit eingewirkt haben. Es ist zu erwägen, ob die Lebensbedingungen in jenen für den Kornanbau schlecht geeigneten Randgebieten, in denen Butter schon vor 1300 die bevorzugte bäuerliche Leistung in natura war, nicht nurlastmäßig leichtere, sondern vor allem auch gesündere gewesen sind als in den ackerbaulich bestimmten Kernlandschaften Schwedens, deren Bevölkerung (wie in den altkultivierten Ländern Europas) seit dem 14. Jahrhundert Menschenalter hindurch nicht mehr gewachsen ist. Daß die durch den deutschen Kaufmann bewerkstelligte Einordnung Schwedens in den abendländischen Kulturkreis gerade auch für die viehwirtschaftlich starken Landschaften Schwedens von großer Bedeutung gewesen ist, bleibt aber eine unanfechtbare Feststellung, auch wenn die Auswirkungen

dieser Tatsache nicht so weit reichen sollten, wie Lönnroth es für ausgemacht hält. Dies ist nur ein, wenn auch bedeutsamer Punkt in den breit fundierten, durchweg überzeugenden, und wenn nicht überzeugenden, so zu weiteren Überlegungen auffordernden Ausführungen Lönnroths über die schwedische Wirtschaft und Politik im hohen und späteren Mittelalter.

Die Zeit der Sture und die Anfänge Gustav Vasas, also die Schlußphase im Ringen der schwedischen Unabhängigkeitspartei mit dem Unionskönigtum ist weiterhin Gegenstand eingehender Untersuchungen. Rune Stenssons Doktorabhandlung *Peder Jakobsson Sunnanväder och maktkampen i Sverige 1504—1527* (Uppsala 1947) wird vertieft durch Gottfrid Carlsson: *Peder Jakobsson Sunnanväder* (K. Humanistiska Vetenskapssamfundets i Lund Årsberättelse 1948—1949, IV). Carlsson zeichnet in dieser glänzenden Studie an Hand des Lebensweges dieses Geistlichen im Dienst der letzten Sture und anfänglich auch noch Gustav Vasas die in der Epoche des Umbruchs miteinander und gegeneinander wirkenden Kräfte in Schweden. Auf die Politik und Persönlichkeit Gustav Vasas wie Kristian II. fallen dabei bemerkenswerte Streiflichter. Mit dem Anspruch, kritisch schärfer zu sein als die bisherigen schwedischen Forscher, hat Sven Ulric Palme ein neuestes Werk veröffentlicht: *Riksföreståndarevalet 1512. Studier i nordisk politik och svenskt statsrätt* (Uppsala Universitets Årsskrift 1947:7). Von Bedeutung sind seine Ausführungen über die staatsrechtliche Stellung des schwedischen Reichsrates (wichtig eine bislang nicht beachtete Fassung des Eides der Reichsräte) und über die schwedischen Kronlehen. Im übrigen hat der Leser dieses Werkes sich gleichzeitig mit der überlegenen Stellungnahme des von Palme am stärksten angegriffenen Gottfrid Carlsson: *Några problem i Sturetidens historia* (Sv. Historisk Tidskrift 1949, 229 ff.) auseinandersetzen.

Ingvar Peterzén: *Studier rörande Stockholms historia under Gustav Vasa* (Stockholm 1945) verarbeitet das gedruckte wie das für diese Jahrzehnte bereits ansehnliche noch unveröffentlichte Stockholmer Quellenmaterial. Er legt bis in die letzten erkennbaren Einzelheiten dar, wie Gustav Vasa der Stadt, die (wir dürfen sagen, seit den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts) besonders unter den Sture, als sie mit den Dalekarliern im Bunde stand, ein politischer Faktor ersten Ranges gewesen war, die Selbstbestimmung genommen hat. Bürgermeister hat Gustav nur Männer seines besonderen Vertrauens werden lassen. Alle ihm irgendwie verdächtigen Elemente in der Bürgerschaft hat er rücksichtslos ausgemerzt. Mit Recht hebt Peterzén hervor: Gustav ist zugute gekommen, daß die Stockholmer Bürgerschaft entscheidend geschwächt war, als sie 1523 unter seine Herrschaft trat. Schwerlich mit Recht dagegen urteilt er, daß 1523 im Grunde nur die Ratswahlbestimmungen von 1471 erneut verwirklicht worden wären. Gustav zeigte sich damals und in den nächsten Jahren durchaus nicht als Verfechter des Satzes, daß Deutschstämmige in der Stadt keine verantwortlichen Stellungen innehaben dürften, wie er, an die Macht gekommen, ja überhaupt eine bemerkenswerte Unabhängigkeit von seinen Parteigängern im Volke an den Tag gelegt hatte. Es kam ihm allein darauf an, wer ihm zu dienen bereit und fähig war. Deswegen die Indienstnahme so vieler Männer, Schweden wie Deutscher, die mit Christian II. zusammengearbeitet hatten. Eben diese befähigten Helfer waren aber nicht bloße Werkzeuge, hatten bestimmte eigene Überzeugungen und Ziele. Sehr schön treten bei Peterzén die Gustav beunruhigenden Zusammenhänge heraus, die sich zwischen den ganz überwiegend, aber nicht ausschließlich deutschstämmigen kirchlich Radikalen in Stockholm und den Neuerern in Lübeck und in Dänemark bildeten, nachdem Gustav im Kriege Lübecks mit Friedrich I. von Dänemark auf des letzteren Seite getreten war. Gustav erstickte 1535 und 1536 die oppositionellen Regungen und nahm der Stadt die Verfügung über ihre Wehrmittel. Fortan bestimmte in Stockholm allein noch der König, der nunmehr den schwedischen Handel immer stärker zu reglementieren beginnt. Die Abschnitte, in denen die nach der Aufhebung der hansischen Privilegien durchexerzierten Weisungen des Königs für den Handel und Wandel in Stockholm behandelt werden, gehören zu den besten in Peterzéns ausgezeichnete Untersuchung. König Gustavs hausväterliche Außenhandelspolitik zielte darauf ab, die dominierende Stellung der Lübecker im Handel mit Schweden zu brechen, erreichte dies aber trotz aller gutgemeinten Vorschriften für die schwedischen Kaufleute und Erschwerungen des Verkehrs der

Hansestädter mit Schweden nicht, während Stockholm als Handelsplatz der Stagnation verfiel. Es kann hier nur auf die Fülle der von Peterzén im einzelnen erklärten und kritisch gewürdigten, oft modifizierten verkehrspolitischen Anordnungen Gustavs in den vierziger und fünfziger Jahren hingewiesen werden, wobei auch der so oft überwertete Verkehr Stockholms mit Danzig (viele Schiffe und Befrachter mit geringwertigen Ladungen) auf das richtige Maß zurückgeführt wird. Beim Studium dieser Partien sollte man Eli F. Heckschers und vor allem auch H. Forsells zahlenreiche Darstellungen zur Hand haben. Hätte Peterzén einige Stockholmer Kameralien, die er über jene beiden hinausgehend ausgewertet hat, im Anhang in Tabellen (seine dankenswerte Aufschlüsselung des Stockholmer Exports und Imports im Jahre 1559 wäre vorteilhaft noch durch eine Liste der Schiffer mit Ankunfts- und Abfahrtsdaten, Zahl der Frachter und Wert der Ladung ergänzt worden) zusammengefaßt, so wäre der außerordentliche Aussagewert seiner Monographie noch bedeutender gewesen, wenigstens für diejenigen, die Handel und Schifffahrt jener Zeiten erforschen, ohne jene Materialien so leicht einsehen zu können. Wir erhoffen vom Verfasser, der 1933 in der Sv. Historisk Tidskrift über *Gustav Vasas äldsta tulljournal* und 1943 in Samfundet S:t Eriks Årsbok über *Skeppet Svanens resa till Holland 1545. En episod ur Stockholms handelssjöfarts historia* handelte, noch manchen weiteren Aufschluß über Stockholms Handel und Verkehr in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit. Stockholm hatte nach Peterzén um 1520 gut 1000 und in den Jahren 1524—1560 zwischen 467 (1556) und 919 (1545) schofpflichtige Bürger. Die Einwohnerzahl der Stadt um 1620 wird auf rund 10000 geschätzt. Im Zuge des kommerziellen Aufschwunges Schwedens ist die Stadt danach rasch gewachsen. In den schon genannten, 1949 Nils Ahnlund gewidmeten Historiska Studier S. 238 ff. befaßt sich Gustav Utterström: *Stockholms Folkmängd 1663—1763*, u. a. eingehend mit dem Problem, inwieweit die älteren „Mantalslängder“ für die Feststellung der Einwohnerzahl Stockholms ausreichen, und kommt an Hand der Geburts- und Heiratsregister zu anderen Ergebnissen. Stockholm, das nach den Mantalslisten von 1663 und 1676 rund 15000 bzw. 40000 Seelen hatte, besaß danach im erstgenannten Jahr gut 40000 und im zweitgenannten Jahr 50—55000 Einwohner. Die Pest von 1710 minderte die mittlerweile weitergewachsene Bevölkerung um etwa ein Drittel. 1760 erreichte Stockholm mit gut 69000 Seelen erneut einen Gipfel seines Wachstums. Die Berechnungsweisen zu bewerten, ist Sache der Bevölkerungswissenschaftler. Bemerkenswert sind die angegebenen Zahlen für die seit dem ausgehenden 16. Jahrhundert wieder mannstarken deutschen Bürger der Stadt. In der „tyska församling“ wurden in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts zwischen 125 und 148 Geburten jährlich registriert.

Für die im Mittelalter nach Stockholm bedeutendste Seestadt Schwedens, Kalmar, sind wesentliche neue baugeschichtliche Einsichten erarbeitet worden. Der jetzige Reichsantiquar, Martin Olsson, brachte *Kalmar slots historia I. Tiden intill 1300-talets mitt* (1944) heraus. In diesem uns nicht vorliegenden Werk ist nach Dagmar Selling: *Fynd från Kalmar* (Ur Statens Historiska Museums Samlingar 5, 1948) festgestellt, daß der älteste Rundturm des Schlosses gleich dem Kernstück des Stockholmer Schlosses aus dem 12. Jahrhundert, wahrscheinlich aus der Zeit Knut Erikssons (mit dem Heinrich der Löwe zugunsten Lübecks einen Handelsvertrag schloß) stammt. Fr. Selling überblickt die durch Olssons Untersuchungen von 1920—1940 geklärte Baugeschichte des Schlosses und läßt die Funde Revue passieren, die in dem 1932—1934 freigelegten Teil des Hafens der mittelalterlichen Stadt gemacht worden sind, Zeugnisse des täglichen Lebens, des Handels, der Schifffahrt und auch der Kämpfe um Kalmar vom 11. bis ins 17. Jahrhundert.

Beachtung verdient der Aufsatz von Nils Ludvig Rasmuson: *Inte en vittne* (Nicht ein Witten, Fornvännen 1947, 65—73), weil er an Hand dieser volkstümlichen Redewendung die Geschichte einer Münzgattung in Schweden verfolgt, welche ihren Namen von den Witten der Hansestädte des 14. Jahrhunderts herleitet.

Anlässlich der 800-Jahr-Feier von Åhus in Schonen ist 1949 Åhus i 800 år erschienen. Von den Mitarbeitern an diesem Buch behandelt Ingvar Andersson die Geschichte des Städtchens. — Im 18. Jahrgang von *Malmö Fornminnesförening. Årsskrift 1950* ist der Beitrag von Einar Bager: *De høje Kledeboder* auch von

hansischem Interesse. Den 11. Jahrgang dieser um die Geschichte Malmö und seiner Umgebung verdienten Jahrschrift leitet ein Porträt Jürgen Kocks ein.

Wichtige Beiträge zur Geschichte des schwedischen Seehandels und der schwedischen Schifffahrt enthalten die *Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samsfundet*, die 1940 mit ihrem ersten Heft herausgekommen sind und zu einem Organ für allgemeine seegeschichtliche Forschungen erweitert seit 1946 jährlich unter dem Obertitel *Forum Navale* in Stockholm erscheinen. Von den bisher veröffentlichten Beiträgen seien hier besonders genannt: der auf z. T. noch nicht veröffentlichte Studien am Urmaterial gegründete, vorzügliche Überblick *Den svenska handels-sjöfartens ekonomiska historia sedan Gustav Vasa* (Skrifter I, 1940) von Eli F. Heck-scher; der Aufsatz *Konung Sigismunds flotta i Östersjön 1599* (Skrifter III, 5—19, 1943), in dem Sven Ulric Palme, gestützt auch auf Lübecker Archivalien, die von polnischer und deutscher Seite scharf diskutierte Flottenrüstung des Königs von Schweden-Polen auf die Tatbestände hin klarstellt; der instruktive Beitrag *Gotlands varuutbyte 1654—1689* (Skrifter IV, 69—95, 1944), in dem Sven Gerentz, der eine Untersuchung über den Güterverkehr Gotlands von ältester Zeit bis zur Gegenwart ankündigt, erste Ergebnisse seiner archivalischen Untersuchungen für die genannten Jahre vorlegt und sehr richtig auseinandersetzt, wie Zollregister ausgewertet werden müssen, wenn wirklichkeitsgetreue Vorstellungen gewonnen werden sollen; schließlich der Beitrag *Till belysning av holländernas ekonomisk-historiska insats* (Skrifter VIII, 73—97) von Jan Magnus Fahlström, der hinsichtlich der Frage, wie lange die Holländer das stärkste Handelsvolk geblieben sind, wertvoll ist, hinsichtlich der Frage, wie die Holländer merkantil erstarkten, jedoch tiefere Kenntnisse von den Kräften im mittelalterlichen niederländischen und deutschen Raum vermissen läßt. Die zahlreichen anderen Beiträge aus der Feder älterer und jüngerer schwedischer Gelehrter können hier nicht einzeln genannt werden. Das *Forum Navale* verdient europäische Aufmerksamkeit. Die hansischen Forscher, deren Interessen auf weite Strecken verwandt sind, erwarten von diesem neuen Organ auch fürderhin Bereicherung ihres Wissens und fruchtbare Anregungen.

Die Göteborger Doktorabhandlung *Västerås som sjöfarts- och handelsstad* von Hans Settervik (Meddelande från Göteborgs Högskolas Geographiska Institution 33, Stockholm 1947) ist eine transportgeographische Studie über den Güterverkehr des wichtigen Mälärhafens hauptsächlich in der neuesten Zeit. Einleitend wird jedoch Västerås' Stellung im Mittelalter und in den neueren Jahrhunderten kurz gekennzeichnet. — Der Öresund als Schlagader in der Lebenswelt der Völker an Ost- und Nordsee in Krieg und Frieden ist das Thema, das Admiral Otto Lybeck: *Öresund i Nordens historia* (Malmö 1943) behandelt und durch viele zeitgenössische Bilder veranschaulicht.

Gotlands große Vergangenheit spiegeln die Abbildungen und Ausführungen, die *Gotländskt Arkiv. Meddelanden från Föreningen Gotlands Fornvänner XXII*, 1950 anlässlich der 75-Jahr-Feier dieser Vereinigung den Freunden der Kunst und der Wissenschaft bietet. Von den 20 Beiträgen interessieren hier besonders Johnny Roosval: *Stabat Mater Dolorosa* (eine 1948 restaurierte, wunderschöne, in der Mitte des 13. Jahrhunderts aus Holz geschnittene und mit zarten Farben bemalte Muttergottes aus der Oja-Kirche); derselbe: *St. Michaels drakstrid på glasmalning från Silte kyrka* (eine farbenprächtige Glasmalerei von etwa 1230); Greta Arwidsson: *Vikingatidens myntväg* und *Ludvigs amuletring*. Greta Arwidsson erörtert in ihrem zuletzt genannten Beitrag die Bedeutung eines 1947 in Wisby gefundenen Goldringes mit einem prächtigen Saphir und einem in Majuskeln eingravierten Spruch aus dem 13. oder 14. Jahrhundert. Der Satzteil QUI FVERAM LODOVICI wird auf einen Wisbyer Bürger dieses Namens oder aber auf König Ludwig den Heiligen bzw. seinen Verwandten, den ebenfalls heilig gesprochenen Bischof von Toulouse, bezogen. Die beiden französischen Möglichkeiten wird man ausscheiden müssen, da jede Titulatur (zum mindesten dominus) fehlt und wir somit als den früheren Besitzer dieses zauberkräftigen Steines doch einen deutschstämmigen Wisbybürger anzunehmen haben, sehr wohl möglich den 1324/25 bezeugten Lodowick van Gruten, Sprößling eines in Köln beheimateten Geschlechtes, dessen Glieder außer in Wisby in Lübeck und in Livland ansässig waren. Nils-Ludvig Rasmusson handelt in *Fem medeltida gilllessigill* über die schön

abgebildeten Siegel der St. Laurencii-, der deutschen St. Knuds-, der St. Nicolai-, der Allerheiligen- und der Jacobigilde in Wisby. Die fünf Siegelstempel werden teils in voller Übereinstimmung mit P. B. Grandjean (vgl. unten S. 182), teils glaubhaft noch genauer auf etwa 1300, 1310, 1325 und die beiden zuletzt genannten auf etwa 1350 datiert, die Gilden selbst mit uns bekannten Gilden gleicher Patrone in Dänemark und Schweden in Vergleich gesetzt. Hinsichtlich der Nicolaigilde meint Rasmusson, die alten für Ypern, Amsterdam, Köln und Trier bezeugten Nicolaigilden, die nicht alle gleicher ständischer Qualität waren, „sollten vielleicht in diesem Zusammenhang genauer untersucht werden, da sie zu Gebieten gehörten, die früh Bedeutung für Gotland gehabt haben“. Rasmussons dankenswerte, an Feststellungen, Fragen und vorsichtigen Deutungen aus skandinavischer Perspektive reiche Ausführungen sollten die ja seit längerem wieder rührigere deutsche Gildeforschung ermuntern, die Bezüge im Gildewesen auf altdeutschem Boden und im Norden, gerade auch in Wisby, genauer zu ermitteln. Daß hier auf Grund der bisherigen, besonders der jüngsten deutschen Forschungen weiter zu kommen ist, erscheint sicher. Carl Hernmarck: *Visby stads silver*, beschreibt zwei Becher, von denen der eine 1607 von zwei Greifswaldern gestiftet worden ist, und eine Halskette mit anhängendem Papagei aus Silber, die der seit der Mitte des 16. Jahrhunderts nachweisbaren Schützengilde in Wisby gehört haben. — Ob das letzte Wort der niederdeutschen Inschrift „Helph god ic verbert“ auf einem doppelarmigen Kerzenhalter aus Messing aus der Zeit um 1500 wirklich ein Rufname ist, wie Greta Arwidsson: *Verberts Ljusstake* überzeugt ist, erscheint doch zweifelhaft. Ein solcher Personename ist nicht belegt. Offenbar spricht das brennende Licht von sich selbst und ist das schließende t fehlgeritzt für n. Auf die übrigen, wie die hier erwähnten, instruktiven Beiträge zu diesem gediegenen, von Greta Arwidsson redigierten Heft mit seinen 34 meisterhaften Bildseiten und 60 Textseiten sei nicht nur der hansegeschichtlich, sondern vor allem auch der vorgeschichtlich Interessierte (Grabungsberichte) hingewiesen.

* Harald Widéen: *En medeltida kyrkogård med gravhällar i Visby* (Rig 26, 1943, 104—128) bringt hochinteressante Einzelheiten über einen Friedhof mit Kalksteinplatten bei den Kirchen St. Hans und St. Per in Wisby. Das dazugefügte Verzeichnis aller auf Grabsteinplatten vorgefundenen Namen ist für die hansische Geschichte insofern sehr wertvoll, als der Hauptteil der Bestatteten der niederdeutschen Bürgerschaft Wisbys angehörte. Damit wird erneut bewiesen, daß nicht bloß die Marienkirche eine deutsche Gemeinde hatte, sondern darüber hinaus auch fast alle übrigen Stadtkirchen. Für die Frühgeschichte Wisbys ist bemerkenswert, daß ein Bildstein mit Kreuz und Runenzeichen gefunden worden ist, ähnlich wie schon früher bei der ehemaligen St. Clemenskirche, welcher ins 11. Jahrhundert gehört. Dieser frühe Beleg für Siedlung innerhalb des Stadtbereichs wird noch besonders bedeutungsvoll unterstrichen durch Funde aus dem 12. Jahrhundert, welche Holzkirchen an diesen Stellen — bei St. Hans und St. Clemens — vermuten lassen. In noch ältere Zeit führt uns schließlich ein Bruchstück eines Grabmonuments von etwa 700 n. Chr., das beim Bau von St. Hans als Material Verwendung gefunden hat. Diese Funde sind deswegen so bedeutsam, weil sie beweisen, daß schon vor Gründung der deutschen Stadt Wisby sich hier eine stadthähnliche Niederlassung befand.

P. Johansen.

Von den uns vorliegenden schwedischen Veröffentlichungen haben wir schließlich den fünften, Erik Rooth zum 60. Geburtstag gewidmeten Jahrgang der von der Niederdeutschen Arbeitsgemeinschaft (Sällskapet för lägtysk forskning) zu Lund herausgegebenen *Niederdeutschen Mitteilungen* (1949) anzusehen. Von den elf Beiträgen sprechen mehrere den Hansehistoriker unmittelbar an, so gleich der erste: Tage Ahldén: *Mittelniederdeutsch und altschwedisches Gesetz*. Ahldén trägt das in die schwedischen Rechts- und Gesetzbücher bis etwa 1350 eingeflossene niederdeutsche Sprachgut zusammen und stellt fest, daß in dieser ersten Zeit nicht so sehr viele, aber um so gewichtigere Wörter aus dem Niederdeutschen entlehnt sind, durch die Vermittlung der deutschstämmigen Bürger in den werdenden schwedischen Städten. Ein rechtlich so bedeutsames Wort wie *släkt* hat sich neben das altschwedische *ätt* stellen und es am Ende sogar verdrängen können. Daß in diesem Falle neben dem unbestreitbar sehr starken Einfluß der in ihren bedeutendsten Vertretern gesellschaftlich hochqualifizierten, den niederen Adligen

gleichwertigen, niederdeutschen Bürger in Schweden der Einfluß niederdeutscher Adliger im Dienste der Folkunger mitgewirkt hat, halten wir dabei für gegeben und erweisbar. Durch diese Bemerkung wird das von Ahldén sprachwissenschaftlich überzeugend belegte, außerordentlich tiefgreifende Wirken der im 13. und beginnenden 14. Jahrhundert von der Trave und von Gotland her in Schweden einziehenden niederdeutschen Träger bürgerlich-abendländischer Kultur auf die schwedische Gesellschafts- und Rechtsordnung nicht im geringsten gemindert. Unter den niederdeutschen Lehnworten, die Ahldén begrifflich zueinander geordnet bietet und erklärt, werden einige absonderliche wie etwa *amyubarn* und *stupagreve* im älteren, stark niederdeutsch beeinflussten Stockholmer Recht (Bjærköa rätter) dem aufmerksamen Leser weitere Fragen aufdrängen und fruchtbare Perspektiven eröffnen. — Christer Olofson: *Wie Ahos zu Ahus wurde* zeigt, wie der Name des Städtchens und Schlosses Aos (= Flußmündung) an der ostschonischen Küste im Munde und in der Vorstellung der Niederdeutschen, die Aos besuchten bzw. dort ansässig geworden sind, und andererseits der Niederdeutschen, die in den dänischen Kanzleien arbeiteten, Ahus (= A-Haus) geworden ist. — Edvin Brugge: *Die niederdeutschen Reimsprüche im Lunder Dom* bringt und untersucht bis in die letzten Feinheiten die Skulpturen und Inschriften, die der um 1500 in Schonen arbeitende Steinmetz Adam van Düren fertigte, wie später auch den bekannten niederdeutschen Spruch mit dem Tierbild von 1521 in der Stockholmer Nicolaikirche, und deutet sie mit F. Sandvoß als Lebensweisheit des gemeinen Mannes, im Gegensatz zu älteren und jüngeren Forschern (Dietrich Schäfer, C. Walther, Lauritz Weibull und jetzt auch W. Foerste), die sozialkritische bzw. auf sich selbst bezügliche Anspielungen des Künstlers annahmen.

Gustav Korlén: *Kieler Bruchstücke kaufmännischer Buchführung aus dem Ende des 13. Jahrhunderts* ist vorne gesondert gewürdigt. Die anderen Beiträge, darunter so gewichtige wie Torsten Dahlberg: *Zur Urkundensprache in Göttingen und Duderstadt* und der kritische von Constance Grönlund-Kellnberger: *Binnenwanderung und Sprache* liegen außerhalb unseres Arbeitsbereiches, wie auch die 1949 erschienenen *Saxonica. Beiträge zur niederdeutschen Sprachgeschichte* (Skrifter utg. av Kungl. Human. Vetenskapssamfundet i Lund, XLIV) von dem um die Erforschung der niederdeutschen Sprache und Kultur hochverdienten Erik Rooth.

Ingvar Andersson: *Sveriges Historia* (Stockholm 1943), eine gedanklich wie auch schriftstellerisch erstrangige Leistung, ist, vom Autor bis ins Jahr 1948 fortgeführt, soeben (1950) in R. Oldenbourgs Bücherreihe „Geschichte der Völker und Staaten“ unter dem Titel *Schwedische Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart* herausgekommen. Die treffliche Übersetzung verdanken wir A. von Brandt. Anderssons wertvolle Zusammenschau der schwedischen Geschichte ist von uns noch eingehend zu würdigen.

DÄNEMARK. Die dänische Geschichtswissenschaft ist allem Anschein nach — was uns in Kiel und Lübeck zur Hand war, ist keineswegs alles, was verzeichnet werden sollte — in den letzten zehn Jahren kaum weniger produktiv gewesen als die schwedische. Ein und das andere wichtige Werk wird vielleicht im nächsten Jahrgang genauer gewürdigt werden können. Vom *Diplomatarium Danicum* ist der zweiten Reihe 11. Band (1333—1336) (Kopenhagen 1950) von C. A. Christensen herausgegeben, zugleich der entsprechende Band der *Danmarks Riges breve*. — Von außerordentlichem Wert für die sozialgeschichtliche Forschung ist das große von Gunnar Knudsen und Marius Kristensen herausgegebene Nachschlagewerk *Danmarks gamle personnavne. I. Fornavne*, dessen erstes Heft 1936 erschien und dessen elftes und letztes Heft 1948 herausgekommen ist. Es sind darin alle Menschen unter ihrem Rufnamen verzeichnet, die im mittelalterlichen Dänemark lebten — nach 1450, soweit sie nicht einen Allerweltsnamen besaßen, es sei denn, sie stellten etwas vor. Aus dem 16. und 17. Jahrhundert sind Namen aufgenommen, nur wenn ihnen etwas über die sprachliche Weiterentwicklung zu entnehmen ist. Immer ist Jahr und Tag der Nennung angegeben und ersichtlich, ob in einer Urkunde, einer Steuerliste, einer Inschrift, auf einer Münze, einem Siegel oder sonstwo. Jeder Rufname ist in seiner sprachlichen Ableitung bestimmt. Daß niederdeutsche Namen vorkommen, nimmt nicht wunder, eher, daß ihrer Träger so viele sind. Der Anteil Deutschstämmiger am Aufbau der dänischen Städte war

offensichtlich sehr bedeutend. — 1949 ist das komplementierende Werk *Danmarks gamle personnavne. II. Tilnavne*, von denselben Gelehrten nach denselben Grundsätzen redigiert, mit seinen ersten beiden Heften herausgekommen. — Ein anderes Zeugnis hervorragender wissenschaftlicher Arbeit ist die Veröffentlichung von Poul Bredo Grandjean: *Danske Gilders Segl fra middelalderen* (Kopenhagen 1948). In ihr werden 57 Siegel von Gilden aus dem seinerzeit zu Dänemark gehörigen, also Gotland und Estland einschließenden Raum reproduziert und genau beschrieben. Die beiden Siegel der Schleswiger Knutsgilden sind leider, offenbar infolge der Unterbindung auch des wissenschaftlichen Verkehrs zwischen Deutschland und Dänemark in den ersten Jahren nach der deutschen Kapitulation, nur nach älteren Zeichnungen wiedergegeben, während im übrigen von allen noch vorhandenen Siegelstempeln bestens aufgenommene Abdrücke geboten sind. In seiner gediegenen Einleitung erörtert Grandjean die Bilder und Symbole dieser Siegel, von denen fast die Hälfte Knutsgilden gehört hat. Seine Ausführungen über Adalbert de Beaumont: *Recherches sur l'origine du Blason et en particulier sur la fleur de lis* (Paris 1853) über die Lilie im Szepter und auf der Krone der Herrscher verdienen weiteste Beachtung, besonders auch im Hinblick auf die Ausführungen Fr. Rörigs über das Lilienzeichen der deutschen Kaufleute auf Gotland (HGbl. 64, 33—46). Die wenigen Gilden, deren Brüder nur Geistliche sind, waren deutlich Korporationen, die erst im späteren Mittelalter gebildet sind. Die anderen Gilden sind, wie Grandjean es auch betont, älter als ihre z. T. aus dem 13., in der Mehrzahl aus dem 14. Jahrhundert stammenden Siegelstempel. Es sind offenbar ausschließlich in ihrem Stamm bürgerliche Einigungen. — H. U. Ramsing: *Københavnns historie og topografi i middelalderen* (Kopenhagen 1940) ist ein dreibändiges Werk, in dem alles zusammengearbeitet wurde, was für die Entstehung und Entwicklung Kopenhagens bis in die Zeit Christians II. anzuführen wäre, so auch das älteste bewahrte Hauszinsbuch der Stadt aus dem Jahre 1377 mit in die Augen springend vielen deutschstämmigen Grundeigentümern und Mietern in angesehensten und weniger angesehenen Stellungen in der Bürgerschaft. Hier sei nur auf des Verfassers Auffassung verwiesen, daß Kopenhagen nach dem Vorbild Lübecks angelegt ist. Diese Monographie füllt eine der empfindlichsten Lücken in der Geschichte der dänischen Städte. Wir werden uns mit den rechts-, wirtschafts- und sozialgeschichtlich gleich bedeutsamen Tatsachen und den Deutungen Ramsings auseinandersetzen müssen. — Streifzüge durch die Geschichte der Städte auf Fühnen macht Olaf Wenstrup: *Vore gamle Kbstæder* (Odense 1947). Gute Einblicke in dänisches Leben in Vergangenheit und Gegenwart vermittelt das ebenfalls schön bebilderte, von J. Byskov und Alfred Bindslev herausgegebene Sammelwerk *Danmark. Vort Land* (Odense 1940) mit Beiträgen u. a. von Peter Holm: *Danmarks kbstæder* (241 ff.), von Arne Sundbo: *Danmarks hovedstad* (281 ff.) und von L. Estrup: *Handel og skibsfart* (441 ff.). Ein gleiches gilt von dem unter dem Aspekt der See von Louis E. Grandjean und Ernst Mentze redigierten doppelbändigen Sammelwerk *Danmark og havet* (Kopenhagen 1948). — Die seehistorisch interessierten Kreise Dänemarks haben sich 1942, nachdem sich die Gesellschaft Handels- og Søfartsmuseets Venner zur Stützung dieses 1925 eingerichteten Museums konstituiert hatte, ein eigenes Organ geschaffen: *Handels- og Søfartsmuseets paa Kronborg Årbog*. Es finden sich hierin bemerkenswerte Darlegungen. Im Jahrbuch 1944 (119—129) berichtet Knud E. Hansen: *Kolding Skibet*, über die Feststellungen am Wrack eines spätmittelalterlichen Schiffes, das 1943 von Fischern im innersten Koldingfjord entdeckt wurde. Paul-Erik Hansen handelt im Jahrbuch 1945 (17—90) über *Skaanemarkedet*. Im Jahrgang 1948 (20—57) äußert sich Marius Hansen über die Ausgrabung der Schiffswerft *Engelsborg*, die König Hans auf dem Eiland Slotø im Nakskov Fjord angelegt hat. Hervorragende Repräsentanten des Kaufmannstandes seit dem 16. Jahrhundert zeichnet im Jahrgang 1948 (130 ff.) R. Berg: *Nogle gamle danske købmandstyper*.

Endlich ist auf das wertvolle, in vielem erstmalige Übersichten bietende, von Knud Fabricius, L. I. Hammerich und Vilhelm Lorenzen herausgegebene Sammelwerk *Holland-Danmark. Forbindelser mellem de to lande gennem tiderne* (I und II, Kopenhagen 1945) aufmerksam zu machen. K. Fabricius überblickt (I, 11—133) die politischen Verbindungen zwischen Dänemark und den Nieder-

landen von der fränkischen Zeit her, Albert Olsen (134—231) die merkantilen Verbindungen. Louis Bobé umreißt (273—302) die Geschichte der Holländersiedlung auf Amager. Preben Holck handelt (303—396) über die Seestreitkräfte beider Länder, worauf, überwiegend im zweiten Band, Darlegungen über die künstlerischen, wissenschaftlichen und sonstigen Beziehungen in der Geschichte aus berufenen dänischen Federn folgen.

* Der Aufsatz von Sigvard Skov: *Erkebiskop Anders Suneson og pavestolen* (Scandia XIX, Jg. 1948/49, 169—195) betrifft nicht eigentlich hansische Fragen und wir würden ihn nicht verzeichnen, wenn nicht einige Bemerkungen des Verfassers uns aufgefallen wären, welche, wie wir hoffen, nicht die Meinung weiterer Kreise innerhalb der dänischen Geschichtswissenschaft widerspiegeln. Einige Zitate: „So wie heutzutage von Völkern gesprochen wird, die für den Besitz von Kolonien geeignet sind und anderen, die es nicht sind, so kann man auch von dem Deutschen Orden sagen, daß er die militäre und merkantile Seite der Sache löste. Etwas mehr Vorbehalt wird man bezüglich der kirchlichen Seite haben . . . man kann wohl annehmen, daß das Auftreten der Deutschen von einer ungewöhnlichen Brutalität war. Die kulturelle Seite hat der Deutsche Orden nicht bewältigt“ (179); es ist weiter die Rede von der Rolle Lübecks auf kulturellem Gebiet und es wird festgestellt: „Nun war aber Lübeck zur Zeit König Waldemars II. eine Kolonistenstadt und nicht diese pflegen es zu sein, welche auf dem Gebiet der Kunst und des Stils schöpferisch sind“, daher, so meint Skov weiter, müsse man den umgekehrten Weg gehen und nachprüfen, ob nicht über das Dänemark der Waldemare französische Einflüsse in der Baukunst nach Norddeutschland gelangt seien . . . (180). Es ist ein Glück, daß immerhin noch einige Baudenkmäler des Deutschen Ordens und der Hanse stehen und recht unzweideutig für die Kultur ihrer Meister zeugen.

P. Johansen.

NORWEGEN. Das hansisch-norwegische Verhältnis wird von zwei Norwegern, von jedem auf seine Art, beleuchtet. Johan Schreiner: *Hanseatene og Norge i det 16. århundrede* (Oslo 1941) untersucht dies Verhältnis in seiner ganzen Breite. Er setzt damit, gestützt auf die Bestände des Norske Riksarkiv, Oslo, die sehr viel reichhaltigeren und zu diesem Zweck noch kaum benutzten Bestände des dänischen Reichsarchivs in Kopenhagen sowie die — abgesehen von den von O. Röhlk verwerteten Lübecker Teilen — so gut wie überhaupt noch nicht durchgesehenen Bestände der Archive in Lübeck, Bremen, Hamburg, Wismar, Rostock, Stralsund und Lüneburg, seine 1935 in diesen Blättern (256—264) von Walther Vogel gewürdigte Abhandlung „Hanseatene og Norges nedgang“ fort. Gegen einzelne und auch wesentliche Aspekte sind Einwände zu erheben. Es kann hier auf den Aufsatz von Frä. Maria Wetki in diesem Bande verwiesen werden. Als Ganzes aber ist diese von der Norske Videnskaps Akademi i Oslo veröffentlichte Untersuchung Schreiners wie seine erste eine wissenschaftliche Leistung, die hansischerseits nur dankbar begrüßt werden kann und auf die man immer wieder zurückgreifen müssen. Wir bedauern, ein gleiches nicht auch von Schreiners jüngster Arbeit: *Pest og prisfall i senmiddelalderen. Et problem i norsk historie* (Avhandling utgitt av Det Norske Videnskaps-Akademi i Oslo, II. Hist.-Filos. Klasse 1948, Nr. 1) sagen zu können. Unverständlich, wie der Verfasser, der Wilhelm Abels Untersuchungen über die europäische Agrarkrise im Spätmittelalter kennt, in ihnen auch einen Wegweiser durch die deutschen Spezialuntersuchungen, „die jedenfalls teilweise auf einem hohen Niveau liegen“, gefunden hat, einleitend schreiben kann, daß dieses Phänomen „bisher merkwürdigerweise noch nicht im Zusammenhang studiert worden ist“. Der stillschweigende Verzicht auf eine Auseinandersetzung mit den Grundgedanken Abels (mit denen sich auseinanderzusetzen Schreiner noch weniger als jeder andere wird umhin kommen können) ist den Ausführungen Schreiners auch nicht förderlich gewesen. Uns interessiert notwendigerweise vor allem Schreiners Antwort auf die von ihm vorangestellte Frage, wie kam es, daß Norwegen so unverhältnismäßig lange brauchte, um nach dem großen Sterben von 1349/50 wieder auf die Beine zu kommen. Daran haben die Hansen Schuld. Sie, d. h. die Lübecker, sollen sich bald nach der Pest nicht mehr mit schwedischer Butter versorgt haben, sondern mit norwegischer, und dadurch zielbewußt verhindert haben, daß die Norweger die der hohen Butterpreise wegen lohnende Weidwirtschaft zugunsten des Ackerbaues wieder einschränkten. So hätten sie in der

Umarmung (famntak) der Lübecker bleiben müssen. „Ist diese Auffassung einigermaßen richtig, trägt sie dazu bei, die Voraussetzung für Norwegens Niedergang zu verstehen, und wirft sie helleres Licht auf das Verhältnis des Landes zu den Hanseaten. Deren Rolle war womöglich noch unheilvoller, als die Forschung bisher angenommen hat.“ Uns will scheinen, gerade umgekehrt, wenn Schreiner seinen Lesern hätte klarmachen wollen, daß die Lübecker als Butterkäufer in Norwegen keine besondere Rolle gespielt haben, dann hätte er seine Sache gut gemacht. Denn es gibt kein Zeugnis für nennenswerte Lübecker Butterimporte aus Norwegen. — Die einstige Wirklichkeit führt getreu vor Augen Olaf Brattegård: *Skriftprover fra det Hanseatiske Kontoret i Bergen 1406—1760* (Det Hanseatiske Museums Skrifter Nr. 15, 1947). Den wissenschaftlichen Gebrauchswert dieser Veröffentlichung macht ihr Untertitel „Spécimens de l'écriture gothique en usage au Comptoir hanseatique de Bergen de 1406—1760“ noch deutlicher. Es sind Faksimile von Briefen oder Teilen von solchen, die Sekretäre des deutschen Kontors in Bergen geschrieben haben. Das älteste Stück ist die Reproduktion einer Photographie des im Ratsarchiv zu Stralsund liegenden Originals. Die anderen Stücke sind Wiedergaben von Reproduktionen teils aus Fr. Bruns: *Die Sekretäre des Deutschen Kontors zu Bergen* (Det Hanseatiske Museums Skrifter Nr. 13, 1939), teils aus Olav Brattegård: *Die mittelniederdeutsche Geschäftssprache des hansischen Kaufmanns zu Bergen* (Bergen 1945). Es folgen Faksimile der beiden schon vor Jahrzehnten veröffentlichten Bücher „Der Gesellen Boeck jm Jakubsfjorden vvnnde Belgarden“ und „Dat Gartenrecht in den Jacobsfjorden vvnndt Bellgarden“, sowie aus dem „Maskopi bok fra Jakobsfjorden og Bellgarden“, welches O. Brattegård in dem zweiten, 1946 erschienenen Band seiner eben genannten Untersuchung über die Geschäftssprache des hansischen Kaufmanns veröffentlicht hat.

6. OSTEUROPA

(Bearbeitet von Paul Johansen)

FINNLAND. Es muß schon etwas Wahres daran sein, daß Völker, die im schweren Schicksalskampf um ihre Existenz stehen, sich besonders intensiv ihrer Vergangenheit erinnern und aus ihr neue Kraft zu schöpfen suchen. Mit Staunen kann der äußere Beschauer feststellen, daß Finnland in seinen schwersten Jahren zwei prächtige Geschichtswerke hat herausbringen können, die nicht nur vom lebhaften Interesse der ganzen finnischen Leserschaft zeugen, sondern auch, jedes in seiner Weise, Spitzenleistungen der Forschung, Konzeption und der Buchtechnik darstellen.

Das letztere gilt besonders für das imposante Werk von Professor Jalmari Jaakkola: *Suomen historia III—V* (Finnlands Geschichte, W. Söderström, Helsingfors 1938—50), das in drei Bände: Finnlands Frühmittelalter (528 S.), Hochmittelalter (567 S.) und Spätmittelalter I (586 S.) zerfällt und insgesamt die ganze historische Zeit bis zum Jahre 1441 umfaßt. Die sachgemäß beigefügten Illustrationen können nämlich allein schon dem der finnischen Sprache Unkundigen ein vortreffliches Bild des finnischen Mittelalters, vor allem seiner Quellen vermitteln, die sehr zahlreich in ausgezeichneten Reproduktionen abgebildet worden sind. Soweit die äußere Seite.

Von innen her betrachtet stellen die Bücher Jaakkolas ein Novum dar. Ist es sonst üblich, in einer allgemeinen Darstellung wesentlich gestaltend zu wirken, das Bekannte in neuer Form und nach eigenen Gesichtspunkten dem Publikum vorzulegen, so führt der Verfasser seine Leser mitten in die eigene Forschung selbst hinein. Er tut es mit einer Konsequenz und Eigenwilligkeit, die jeden in den Bann ziehen muß; aber zugleich läßt sich natürlich nicht vermeiden, daß Irrtümer und Einseitigkeiten des Verfassers mitgehen. Wie dem auch sei, die imponierenden Bände sind wie aus einem Guß und repräsentieren das Neueste, was Finnlands Geschichtsforschung zu bieten hat.

Es kann an dieser Stelle aus Rummangel auch nicht entfernt an eine Wiedergabe des Inhalts der Bände gedacht werden. Hoffentlich wird es einmal möglich sein, die für die allgemeine Geschichte wichtigeren Teile übersetzt zu sehen. Daß gerade auch für die Geschichte der Hanse eine Fülle von neuem Material und neuen

Anregungen aus diesem Werk zu schöpfen ist, versteht sich von selbst. Beispielsweise seien nur einige Kapitelüberschriften genannt: „Die allgemeine Ostpolitik zu Ende des 12. Jahrhunderts und Finnland“, „Interessen- und Waffenkämpfe um das Baltikum“, „Der Kampf des Ostens und Westens um die Randländer des Finnischen Meerbusens 1240—70“ (III); „Das Ostland und die Gestaltung des großen Hanse-Handelsweges“, „Die Kölner Konföderation und die russische Handelssperre 1367—71“, „Finnland im Machtbereich der Vitalienbrüder“ (IV); „Der Krieg der Wendischen Städte und Finnland als Teil der Union“, „Hintergrund und allgemeine Bedeutung der Großkämpfe Erichs von Pommern“, „Die Entwicklung des Handels, der Bürgerschaft und des Bauernstandes in Finnland zur Unionszeit“ (V) usw. Schon diese wahllos herausgegriffenen Themen zeigen, welche Bedeutung eine Übersetzung des Werkes für die hansische Geschichtsforschung haben könnte. Als Teilergebnis werden wir beispielsweise weiter unten, bei Besprechung des Aufsatzes von Lauri Posti, eine einzelne Episode aus dem Jahre 1188 herausgreifen und ausführlicher behandeln können.

Ganz anders wirkt das zweibändige (1445 S.), von Professor Arvi Korhonen herausgegebene *Handbuch der Geschichte Finnlands* (Suomen historian käsikirja, W. Söderström, Helsingfors 1949). Es ist besonders für den akademischen Unterricht gedacht, alles atmet Sachlichkeit, kühle Zurückhaltung, nur wirklich gesicherte Ergebnisse der Forschung werden vorgelegt. Allerdings ist dieses Werk nicht von dieser originalen Geschlossenheit, wie sie Jaakkolas Bücher auszeichnet, denn Korhonen selbst hat nur den letzten Abschnitt (1939—45) verfaßt, alles übrige wurde unter 15 meist jüngere Mitarbeiter verteilt. Immerhin, wer den Redakteur und sein langjähriges Wirken an der Universität Helsingfors kennt, spürt den Hauch seiner Persönlichkeit und Lehre auf Schritt und Tritt.

Für unser Bereich kommen in erster Linie die Teilabschnitte „Frühmittelalter“ von Ragnar Rosén, „Unionszeit“ von Kauko Pirinen und „Durchbruch der Neuzeit“ von Pentti Renvall in Frage. Jeder Abschnitt bringt am Schluß eine Aufzählung der benutzten Literatur. Auch hier müssen wir es uns versagen, Einzelheiten zu bringen oder kritische Bemerkungen zu den Bänden zu machen. Es sei nur darauf verwiesen, daß sich eine heftige Fehde zwischen Jaakkola und Korhonen über die Grundsätze und inneren Voraussetzungen für eine finnische Geschichtsdarstellung entsponnen hat, welche in der Historischen Zeitschrift (Historiallinen Aikakauskirja) ausgefochten wird.

Was uns am Teilstück von Rosén besonders interessiert hat, ist seine Stellungnahme zum Hanshandel, den er für eine der wichtigsten Gegebenheiten des finnischen Mittelalters hält, welche in vieler Beziehung dem schwedischen Einfluß parallelzusetzen ist (S. 113). Aus dieser Parallelität resultierte zu einem Teile wenigstens auch Finnlands Sonderstellung im Mittelalter.

Zu diesen beiden großen Darstellungsreihen finnischer Geschichte gesellt sich noch ein Kartenwerk, das geeignet ist, diese Bücher zu ergänzen und zu vertiefen. Eino Jutikkala hat im Verlage Söderström 1949 einen großen Atlas zur finnischen Geschichte (*Suomen historian kartasto, Atlas of Finnish History*, 74 Karten) erscheinen lassen. Das Schwergewicht dieses Kartenwerkes liegt allerdings in der Neuzeit und der allerjüngsten Bevölkerungsentwicklung Finnlands und zum Teil auch in der Vorgeschichte. Hauptthema ist und bleibt die Siedlungsgeschichte, welche auch durch eine Reihe von instruktiven Flurkarten finnischer Dörfer vertreten ist. Uns interessiert in erster Linie die mit erstaunlicher Sorgfalt und Mühe zusammengestellte Karte der Besiedlung Finnlands im Jahre 1540, auf der auch die Städte verzeichnet sind (Karte 5—7), ferner die administrative Einteilung des Landes 1540 (21) und die alten Karten der Städte Åbo (Turku), Björneborg (Pori) und Helsingfors (Helsinki). Störend und unbegreiflich wirkt die Fortlassung aller schwedischen Ortsnamen, ohne die eine finnische historische Karte für uns unverständlich bleibt.

Es sei nun gestattet, wie schon oben angekündigt, eine Einzelfrage herauszugreifen, welche die Bedeutung der finnischen Forschung für die ältere Hansgeschichte illustrieren kann. Es handelt sich um den Aufsatz von Lauri Posti: *Paaskunta bei Kaarina und der alte Handel an der Aura-Flußmündung* (finnisch, Kalevalaseuran Vuosikirja 30, 1950, 128—135). Posti versucht den Ortsnamen Paaskunta aus dem Russischen zu deuten (pagasta-kunta, nach russ. pogost

= Steuerbezirk, Kirchdorf, vielleicht auch Handelshof). Er verweist als Stütze dafür auf eine in der hansischen Geschichtsforschung bisher nicht beachtete Hypothese von Gunnar Bolin hin, welche den ersten Konflikt deutscher Kaufleute mit den Nowgoroder Russen im Jahre 1188 betrifft (Stockholms uppkomst, Uppsala 1933, 219). Leopold Karl Goetz suchte noch 1916 die in der Nowgoroder Chronik genannten Orte des Konflikts Novo-Turžice und Choruzk, wo Deutsche aus Gotland und Varjäger die Russen geplündert haben sollen, auf dem Wege zwischen Tverj (Kalinin) und Novgorod, beim späteren Novo-Toržok; der Name Choruzk konnte nicht identifiziert werden (Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters 19, 51). Bolin glaubte diese Orte nicht im russischen Hinterlande, sondern in Finnland suchen zu müssen und identifizierte Novo-Turžice mit Neuturku, Neu-Åbo, und Choruzk mit Korois oder Alt-Åbo, alles an der Mündung des Aura-Flusses. Dieser Deutung haben sich die finnischen Forscher Jalmari Jaakkola, Einar Juva und Ragnar Rosén angeschlossen. Auf die speziell-sprachliche Seite des Problems, welche doch noch Schwierigkeiten bereitet, kann hier nicht eingegangen werden; wir weisen nur darauf hin, daß mit Annahme der Hypothese Bolins und Postis alle Kombinationen bezüglich eines deutschen Handels über Nowgorod hinaus (in Richtung auf das wolga-bulgarische Reich) für diese Zeit zusammenbrechen müßten. Dagegen wäre ein sehr früher deutscher Finnlandhandel, zugleich der russische Handelshof in Åbo schon 1188 gesichert.

Unter der übrigen finnischen Geschichtsliteratur aus den letzten Jahren ist ein Aufsatz für die Hanse von ganz besonderer Bedeutung, und man möchte doch sehr wünschen, daß er in absehbarer Zeit in deutscher Sprache erscheinen möge. Es handelt sich hier um die kleine Studie von Jalmari Jaakkola: *Eine vergessene mittelalterliche Großhavarie* (finnisch, Historiallinen Arkisto 52, 121—140). Damit meint Jaakkola den Untergang einer großen Holk mit 180 Mann, vielem Silber und einer kostbaren Ladung in den nyländischen Schären am 20. November 1468. Melle schildert ja noch 1743 den alten Gedenkstein im Lübecker Hafen, der hier mit frommen Sprüchen für das Seelenheil des Schiffers Henneke Vrame und seiner Mitfahrer warb. Die anschließenden Ausführungen des Verfassers über das Verbot der Winterfahrt, neue Seefahrtsbestimmungen, Rechtsstreitigkeiten der Erben und der Finnländer um die geborgenen Güter usw. beanspruchen auch allgemeines Interesse.

Ebenfalls im Historiallinen Arkisto 52 findet sich ein Aufsatz von K. Pirinen über *Die mittelalterlichen Archive Finnlands* (47—110), der grundsätzlich wichtig für die Quellenkunde ist und auch von der hansischen und niederdeutschen Forschung beachtet werden muß. — Das älteste *Gerichtsprotokoll der Stadt Helsingfors* vom April 1584 veröffentlicht Walter von Koskull in der *Historisk Tidskrift för Finland* 34, 122—132; es werden u. a. auch deutsche Bürger und die Stadt Lübeck erwähnt.

Zur mittelalterlichen Kunstgeschichte Finnlands notieren wir C. A. Nordman: *Der Schrein von Urdiala und der Meister von Sääksmäki* (Finskt Museum LVI, 1949, 34—52), der letztere ist der erste bekannte einheimische Künstler Finnlands, dessen Vorbilder aber in Lübeck zu suchen sind; C. A. Nordman: *Mittelalterliche Skulptur in Ostbottnien* (Suomen Museo LIV—LV, 1947/48, 86—103), wohl die nordöstlichste Kunstprovinz Lübecks, denn hier findet sich in Storkyro ein Lübecker Kruzifix von etwa 1400, in Vörä ein prächtiger Schrank von etwa 1490, ebenfalls aus Lübeck, und in Kemi ein St. Olaf, der dem Kreise um Hermen Rode angehören muß. Später hat Stockholm hierher Kunstwerke importiert, kurz vor der Reformation auch die Schule von Åbo, welche aber qualitativ nicht sonderlich hochstehend war.

RUSSLAND. Die dreibändige *Geschichte Rußlands* von Valentin Gitermann (Europäische Verlagsanstalt, Hamburg 1949), fraglos in seiner Art ein ausgezeichnetes Werk, besonders erfreulich und neuartig durch die im Anhang gedruckten Quellen, berücksichtigt allerdings das russische Mittelalter verhältnismäßig kurz. Nowgorod wird im dritten Kapitel auf 15 Seiten behandelt, wobei auch ein — freilich sehr schematischer — Plan der Stadt gebracht wird; das, was über den Hansehandel gesagt wird, ist recht dürftig und nicht immer richtig (deutsche Kirche als Börse, schwedisch-deutsche Kaufmannschaft hat einen Priester als

Sekretär, S. 110). Der Anhang bringt eine freie Übersetzung des Handelsvertrages mit Smolensk 1229.

Mit großer Freude begrüßen wir das Erscheinen eines russischen Urkundenwerkes über Groß-Nowgorod und Pleskau: *Gramoty velikogo Novgoroda i Pskova*, hrsg. vom Institut für Geschichte an der Leningrader Abteilung der Akademie der Wissenschaften, Leningrad 1949 (407 S.). Als Herausgeber zeichnen V. G. Geiman, N. A. Kazakova, A. I. Kopanev, G. E. Kočin, R. B. Müller und E. A. Rydzevskaja, als Redakteur S. N. Valk. Der Band umfaßt die Jahre der Selbständigkeit der beiden Stadtrepubliken, reicht also von 1147 bis 1478 bzw. 1510 für Pleskau. Abgedruckt wurden insgesamt 348 Urkunden, aber nur solche, die von russischer Seite ausgestellt sind: das bedeutet so viel, daß alle auswärtigen Urkunden über Nowgorod fehlen, nicht dagegen diejenigen russischen, welche nur in niederdeutscher Übersetzung erhalten geblieben sind. Diese nur im niederdeutschen Text bekannten Urkunden sind von der bekannten Germanistin E. A. Rydzevskaja ins Russische rückübersetzt worden, zumeist in vorzüglicher Weise, so daß man die Sprache des Originals heraushören kann. Auch die niederdeutschen Texte sind, bis auf einige kleine Druckfehler, korrekt wiedergegeben, eine Aufgabe, die auch drucktechnisch gut gelöst wurde. Das ganze Material ist in 5 Abschnitte gegliedert: Urkunden betreffend das Verhältnis Nowgorods zu seinen Fürsten, Urkunden über die Beziehungen Nowgorods zum Westen, Urkunden über die innere Verwaltung Groß-Nowgorods und Privaturkunden; es folgt schließlich das Material für Pleskau, das nur aus 18 Urkunden besteht. Die Edition ist in jeder Beziehung vorbildlich, mit dem nötigen Apparat und Registern versehen, auch einem eingehenden Literaturverzeichnis.

Inhaltlich sind die allermeisten Urkunden schon bekannt und früher in anderen Sammlungen publiziert; aber diese älteren Publikationen sind für Auswärtige so gut wie unerreichbar, sind auch alle unvollständig, so daß der verbesserte Neudruck vollauf gerechtfertigt erscheint. Mit besonderem Interesse studiert der Hansehistoriker auch die Privaturkunden und die Dokumente zur inneren Verwaltung Nowgorods, die jetzt eine viel solidere Grundlage für das Studium der tatsächlichen Verhältnisse in dieser eigenartigen Volksrepublik darbieten. Es kann dieser Urkundensammlung nur möglichst weite Verbreitung im Kreise der Interessenten gewünscht werden.

Eines bleibt uns allerdings unverstänlich: das sonst ziemlich vollständige Literaturverzeichnis zeigt eine unbegreifliche Lücke, denn die Arbeiten Leopold Karl Goetz's sind nicht genannt, vor allem nicht seine grundlegende Edition „Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters“ (Hamburg 1916). Warum wurde Goetz nicht erwähnt? Es scheint, daß den Herausgebern auch sein Werk nicht vorlag, denn im Text und in den Datierungen sind erhebliche Unterschiede. Wenn das der Fall war, wenn wirklich das umfassende Buch eines so gediegenen und wohlmeinenden deutschen Forschers in Rußland seit 1916 nicht bekannt geworden ist, kann man nur mit allertiefstem Pessimismus auf eine weitere Zusammenarbeit blicken. Eine Absicht, die deutsche Literatur zur Geschichte Nowgorods überhaupt auszuschalten, bestand jedenfalls nicht, denn sowohl das Hansische und Livländische Urkundenbuch, als auch die Hanserezesse sind vertreten. Wir wollen aufrichtig hoffen, daß es sich um ein Versehen handelt, das durch die nach dem Kriege zerrütteten Bibliotheksverhältnisse bedingt ist, nicht aber um eine grundsätzliche Ablehnung der Arbeiten von L. K. Goetz.

Leider kennen wir das Buch von M. N. Tichomirov: *Die altrussischen Städte* (Drevnerusskije goroda, Izdanie MGU, Moskau 1946, 256 S.) nur aus der Besprechung von H. F. Schmid (Blick nach dem Osten I, S. 49), aus der hervorgeht, daß der Verfasser für das Jahr 1237 schon 238 Städte in Rußland nachweisen kann. Besonders interessiert uns die Angabe, daß es in Nowgorod 1165 eine Genossenschaft der Stettin-Fahrer gegeben haben soll, etwas, was weder aus der bisherigen Literatur, noch aus den bisher bekannten Quellen ersichtlich war. — Ebenso unbekannt blieb uns Pavel Smirnov: *Grundhörige Stadtleute und ihr Klassenkampf bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts* (Posadskije ljudi i ich klassovaja borjba do serediny 17. veka, I, Moskau-Leningrad 1947).

A. M. Ammann veröffentlichte schon 1946 eine interessante kleine Studie in Rom: *Die heilige Großmartyrerin Paraskeve zu Groß-Nowgorod* (Orientalia Christiana Periodica XII, 381—387), in welcher die Vermutung ausgesprochen wird, daß die sog. Heilige Freitagkirche oder St. Paraskeve ursprünglich dem Heiligen Kreuz gewidmet gewesen wäre. Als Kreuzkirche der Überseekaufleute (zamorskije kupy) müßte sie dann anfangs (1156) eine deutsch-schwedische katholische Kirche gewesen sein und erst später (nach 1268) an die russische Genossenschaft übergegangen sein. Wir müssen gestehen, daß wir die Argumentation Ammanns nicht überzeugend finden können, um so mehr, als sich heilige Freitagkirchen nirgends sonst im Ostseegebiet nachweisen lassen. Störend wirken die zahlreichen Druckfehler; auch kennt der Verfasser die gründliche Behandlung der Frage durch L. K. Goetz (a. a. O., S. 140) nicht.

Über deutsch-russische Beziehungen auf dem Gebiete der Kunst berichtet nunmehr das verdienstvolle, leider nur vervielfältigte Mitteilungsblatt der Nord- und Ost-Abteilung des Forschungsinstituts für Kunstgeschichte in Marburg: *Kunst im Osten und Norden*. Wir verzeichnen folgende Titel: V. Ponomarjev: *Bauten deutscher Meister in Nowgorod* (Lief. V, Mai 1950); V. Nikoljskij: *Das Museum dekorativer Kunst in Moskau*, beachtenswert durch seine einfach erstaunlich großen Sammlungen deutschen Silbers (schon 1923), vor allem des 16. und 17. Jahrhunderts aus Hamburg, Augsburg und Nürnberg (ehemalige Oružejnaja palata), aber auch Lübecker Pokale und Magdeburger Kannen; A. Nekrassov: *Altrussische Porträtkunst* (1937), weiß u. a. zu berichten, daß man 1545 zwischen der Moskauer und Nowgoroder Schule der Ikonmalerei Unterschiede machte, etwas, was fraglos auf westlichen Einfluß zurückzuführen ist (vgl. Lief. III, Juli 1949).

ESTLAND UND LETTLAND. Das schon im letzten Jahrgang dieser Zeitschrift erwähnte französische Werk von Ziedonis Ligers liegt nunmehr auch in deutscher Übersetzung und etwas erweitert vor: *Geschichte der baltischen Städte* (Paul Haupt, Bern 1948, 329 S.). Leider kann das ansprechende Äußere des Buches, auch seine zahlreichen hübschen Abbildungen, nichts an dem Gesamteindruck ändern, daß uns nur ein oberflächlicher Einblick in die Stadtgeschichte vermittelt wird. Es fehlt jede Vertiefung durch Stadtplanforschung oder durch Anwendung neuer Gesichtspunkte zur Aufklärung der Entstehung städtischer Siedlungen. Besonders unerfreulich ist die mangelhafte Berücksichtigung des bisherigen Schrifttums, namentlich bezüglich der Städte Estlands. So bedeutet dieses Buch, so wohlgemeint es auch ist, leider für die wissenschaftliche Forschung keinen Fortschritt.

Das für die Geschichte der livländischen Städtepolitik in bezug auf die nicht-deutschen Landeseinwohner grundlegende Werk von Vilho Niitemaa wird an anderer Stelle ausführlicher besprochen (s. S. 130), sei hier nur erwähnt. — Als Nachtrag muß hier auch noch eine Schrift von John Leighly: *The Towns of Medieval Livonia* angeführt werden, die unserer Aufmerksamkeit durch die entlegene Stelle der Veröffentlichung entgangen war (University of California, Publications in Geography, Vol. 6, Nr. 7, 1939, 235—313; vgl. die Besprechung in Geographical Review, New York 1939, 676 ff.).

Leider dringen nur sehr spärliche Nachrichten über die gegenwärtige Geschichtsforschung in Estland und Lettland nach Westen; sie lassen aber klar erkennen, daß vorläufig für die des Mittelalters kein Interesse besteht. Hingegen gibt es aus der wissenschaftlichen Literatur der estnischen Emigration verschiedenes für unsere Belange anzuführen. Zunächst der anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der estnischen Universität Tartu (Dorpat) veröffentlichte umfangreiche Sammelband *Apophoreta Tartuensia* (Stockholm 1949, 471 S.), welcher u. a. folgende Aufsätze enthält: Armin Tuulse: *Mittelalterliche Taufsteine in Estland* (153—162); Evald Blumfeldt: *Über die Wehrpflicht der estnischen Landbevölkerung im Mittelalter* (163—176), mit einem hochinteressanten Verzeichnis des Heeresaufgebots in der Landschaft Jerwen für etwa 1350; Arnold Soom: *Ackerdüngung und Viehbestand in Estland im 17. Jahrhundert*; Ilmar Arens: *Über die topographische Lage und die Grenzen der altestnischen Landschaft Korbe* (197—207). Als zweite Publikation sei noch der Jahrgang 1949 des Jahrbuchs der schwedisch-estnischen akademischen Gesellschaft *Svio-Estonica* genannt (Lund 1949, 190 S.), aus dessen Inhalt für uns

von Interesse wäre: Julius Mägiste: *Schwedisch oder Niederdeutsch in der alten estnischen Schriftsprache?*; Jakob Koit: *Über die Salzsiederei in Estland während der Schwedenzeit*, welche seit 1583 in Gang kam, hauptsächlich auf Dagö von deutschen Meistern betrieben wurde, aber sehr bald wieder einging (44—73); Evald Blumfeldt: *Vom Übergang Ösels in schwedischen Besitz 1645* (74—90). Die letztgenannten Aufsätze erschienen in schwedischer Sprache.

Aus mühevoller Kleinarbeit und erstaunlicher Beherrschung der Sprache mittelalterlicher Chronistik entstand der Aufsatz Leonid Arbusows: *Das entlehnte Sprachgut in Heinrichs „Chronicon Livoniae“* (D. A. f. Erforsch. d. Mas. 8, 1950, 100—153). Für den Hansehistoriker ist besonders das Kapitel X „Sprachliche Einflüsse der fremden Umwelt“ zu beachten, in welchem ein Abschnitt auch den typischen Ausdrücken des Ostseehandels gewidmet ist (watmal, waypa, panni, oseringus, nagata, patherellus, coggo, erkerus usw.).

Einen wertvollen, schön illustrierten und völlig neuartigen Beitrag zur Kunstgeschichte des baltischen Raumes bietet Armin Tuulse in seiner Aufsatzreihe *Die spätmittelalterliche Steinskulptur in Estland und Lettland* (Finska Fornminnesföreningens Tidskrift 49, Helsingfors 1948, 1—87). Teils handelt es sich um Deutungen volkstümlicher Erzählkunst in Reliefs in Estland, teils um Feststellung der Werke einzelner einheimischer Meister in Reval und Riga; aber das Neue ist die dargelegte Tatsache einer urchümlichen, fast rustikalen Steinmetzkunst des 15. und 16. Jahrhunderts in Reval, die offenbar hauptsächlich von nichtdeutschen Meistern ausgeführt worden ist. Das ganze Kapitel der Revaler Steinindustrie, der Export der Kalkfliesen (für Bauten und für Grabplatten), die Erhebung der Steinakzise, die Namen der Meister, all das erforderte einmal eine eingehendere Untersuchung des reichen schriftlichen Quellenmaterials.

Die von uns oben schon erwähnte Marburger Mitteilungsreihe „Kunst im Osten und Norden“ bringt in ihrer IV. Lieferung (Dezember 1949) ein Verzeichnis der Photographien des Forschungsinstituts für Kunstgeschichte aus dem Baltikum unter der Überschrift: *Das Baltische Bildarchiv bei Foto Marburg. I: Ortsfeste Kunstdenkmäler*. Das hier für die Wissenschaft gerettete Material zur Kunstgeschichte der baltischen Staaten besitzt heute einen geradezu unüberschbaren Wert, denn es ist in vielen Fällen das einzige Zeugnis, das uns vom künstlerischen Wirken in jenen Gegenden erhalten geblieben ist. — Das Forschungsinstitut hat sich die Aufgabe gestellt, einzelne Werke durch Übersetzung der deutschen Öffentlichkeit leichter zugänglich zu machen. Diese Initiative ist sehr zu begrüßen: wir verdanken ihr zunächst die Übersetzung der in dieser Umschau schon angekündigten Werke von Sten Karling: *Einflüsse Gotlands auf baltische Kunst* (= Baltikum och Sverige), dann ferner den ersten Teil von A. Tuulse: *Zerstörte Kunstdenkmäler in Estland 1941—44*. Es handelt sich in beiden Fällen nicht nur um Übersetzungen, sondern auch um schätzenswerte Ergänzungen in der Form von zusätzlichen Anmerkungen, welche zeigen, daß hier mit großer Sachkenntnis gearbeitet worden ist.

POLEN. Da die Verbindungen mit der polnischen Geschichtswissenschaft nach wie vor unterbrochen sind, können wir eine eigene Berichterstattung nicht bringen. Wir beschränken uns auf die Nennung einiger Titel, welche wir der Übersicht von Otto Forst-Battaglia in der Zeitschrift „Blick nach dem Osten“ entnommen haben, ohne uns mit dem Standpunkt dieses Referenten identifizieren zu wollen, damit unsere Leserschaft wenigstens einige Namen und Überschriften zu hören bekommt: Henryk Münch: *Städteplanungen in Westpolen im 13. und 14. Jahrhundert* (Geneza rozplanowania miast wielkopolskich XIII i XIV w., 1946); Marian Bartkowiec: *Der Eidechsenbund in den Jahren 1387—1437* (Towarzystwo Turzuczucze w latach 1387—1437, 1948, Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu, Bd. 51, 123—176); Stanisław Bodniak: *Polen und die Ostsee zur Zeit des letzten Jagellonen* (Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona, Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej, Bd. 3, 4, 1946/47), d. h. also in den Jahren 1563—71; Karol Maloczyński: *Geschichte Breslaus* (Dzieje Wrocławia, 1948); Władysław Rusiński: *Die Leinweberei in Schlesien bis zum Jahre 1850* (Tkactwo lniane na Śląsku do 1850 roku, Posen, Instytut Zachodni 1949).

7. ZUR ÜBERSEE- UND KOLONIALGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Friedrich Prüser*)

Studien zur deutschen Übersee- und Kolonialgeschichte haben noch immer kein gutes Feld. Der große Niederbruch unserer Überseewirtschaft, der hier noch immer bestehende, erst ganz allmählich weichende Druck gibt offenbar wenig Anreiz, sich mit diesen Gebieten historisch zu beschäftigen, und die Wirtschaftskreise, die aus dem Bezirke ihres Wirkens solche Unternehmungen früher förderten, sind noch zu sehr in ihren eigenen Sorgen verstrickt, als daß sie Forschungen und Veröffentlichungen dieser Art wieder freigebig unterstützen könnten. So sind außer den im vorigen Bande bereits angezeigten *Hamburgischen Zeugnissen aus dem 17., 18. und 19. Jahrhundert*, die Percy Ernst Schramm in seinem großen Buch *Kaufleute zu Haus und über See* vorlegte, und dem an anderer Stelle dieses Jahrgangs eingehender gewürdigten, aber nur mit seinen letzten Abschnitten hierher gehörigen nachgelassenen Werke Walter Vogels über *Die Deutschen als Seefahrer* an zusammenfassenden Darstellungen keine, an Neuerscheinungen über einzelne Gebiete unserer Überseegeschichte nur einige wenige zu nennen.

Bedeutungsvoll für die ältere Geschichte der deutschen Auswanderung nach Amerika ist die Studie, die Heinrich Neu für das 144./145. Heft der *Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein* (Düsseldorf 1946/1947) über *Die rheinische Auswanderung nach Amerika bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts* schrieb, bedeutungsvoll nicht nur deswegen, weil hier sonst wenig zugängliche Stoffe zusammengestellt und durchforscht wurden, sondern weil auch die allgemeinen äußeren und inneren Gegebenheiten dieser Bewegung, ihre Ursachen, ihre Förderungen und ihre Hemmnisse ausführlich behandelt, manchmal gar so sehr in den Vordergrund gerückt werden, daß darüber die Mitteilungen über den tatsächlichen Verlauf der Auswanderung etwas ins Hintertreffen geraten. Immerhin wird darüber sehr viel Erfreuliches von verschiedensten Stellen und Quellen her zusammengetragen, gesondert für die Auswanderung nach niederländischen, schwedischen, englischen und französischen Kolonialgebieten. Gestalten wie Peter Minnewit aus Wesel, der Gründer Neu-Amsterdams, des späteren New York, der nachmalig für die Schweden auch deren Kolonie Neu-Schweden am Delaware-Fluß einrichtete, und William Penn, der „Pilgervater“, der um Auswanderer werbend auch durch Deutschland zog und vor allem in den pfälzischen Gebieten Erfolg hatte, treten in Wirksamkeit und Werk besonders hervor. Man erkennt auch die Verschiedenheiten des politischen, religiösen, wirtschaftlich-sozialen Wesensgefüges, wie im neuen Land jenseits des Ozeans, so auch in den deutschen „Heimatländern“ der Auswanderer, etwa die starre Bindung der älteren niederländischen Kolonien an den Calvinismus und die vom Sektierertum getragene Bekenntnisfreiheit in der bedeutsamen Gründung William Penns, was wiederum seine Entstehung in den in Frage kommenden deutschen Einzugsgebieten dieser Auswanderung hat. Die kenntnis- und aufschlußreiche Arbeit ist ein wertvoller Zuwachs für unsere noch sehr in den Anfängen stehende Auswandererforschung.

Die als Band 19 der Ibero-amerikanischen Studien des Hamburger Romanischen Seminars erschienene Arbeit von Carl Liesegang über *Deutsche Berg- und Hüttenleute in Süd- und Mittelamerika* (Hamburg 1949, Hansischer Gildenverlag Joachim Heitmann & Co.) gewinnt ihren Wert durch die gegenseitige Durchdringung eifriger geschichtlicher Studien und gründlichen fachmännischen Wissens eines Berg- und Hüttenmannes. „Beiträge zur Frage des deutschen Einflusses auf die Entwicklung des Bergbaues in Lateinamerika“ nennt sie bescheiden ihr Verfasser: es ist die stolze Geschichte eines wahrhaft überragenden Einflusses, der sich schon in den zaghaften Anfängen in der Zeit der Entdecker und der Conquistadoren, etwa in der mit Hilfe deutscher Bergleute durch die Welser in Gang gesetzten Ausbeute auf Haiti und in Venezuela andeutet, in der spanischen Kolonialzeit mit der Übertragung des Amalgamierungsverfahrens aus Deutschland die Voraussetzung für die ungeheure Silberausbeute in Mexiko und Bolivien schafft, durch die Forschung Alexander v. Humboldts seine wissenschaftliche Grundlegung erfährt, wenig später durch die bahnbrechende Tätigkeit eines Wilhelm Ludwig v. Eschwege und seiner Mitarbeiter die Grundlage für die bergbauliche Entwicklung eines

großen Landes legt und dann in den selbständig gewordenen südamerikanischen Staaten bis auf den heutigen Tag derart maßgebend geworden ist, daß der gebildete Deutsche in Südamerika bezeichnenderweise in manchen Kreisen zunächst für einen Bergbausachverständigen gehalten wird. Der Forscher, der leitende Bergbau- und Hüttenmann und der praktische Arbeiter haben hier zusammengewirkt; aber auch der deutsche Kaufmann ist beteiligt, wie das Beispiel der Sloman aus Hamburg und, wie hier ergänzend angefügt sei, der Gildemeister aus Bremen für die Salpetergewinnung in Chile beweist oder auch des Bremers Christian Schleiden, der der kaufmännische Direktor der von dem „Deutsch-Amerikanischen Bergwerks-Verein“, einer Tochtergesellschaft der 1821 in Elberfeld gegründeten „Rheinisch-westindischen Compagnie“, betriebenen Gruben und Hüttenwerke in Mexiko war. Hier wurden schon aus hansischer Zeit stammende Beispiele wiederholt, als der Harzer Bergbau der Lehrmeister für das Bergwesen des Nordlandes wurde.

Herbert Wilhelmys *Siedlung im südamerikanischen Uruwald* (Schriftenreihe *Aus weiter Welt*, herausgegeben von Dr. Günter Wolff, Band 1, Hamburg-Blankenese 1949, Krögers Verlagsanstalt m. b. H.) ist als ein dem praktischen Siedlungsvorgang zugewandtes, dafür aber ausgezeichnetes Buch, das den Auswanderer beraten, den künftigen Siedler aufklären und vor Enttäuschungen und Gefahren bewahren helfen soll, mehr der Gegenwart als der Geschichte überseeischer deutscher Siedlungstätigkeit zugewandt; dennoch wird die geschichtliche Betrachtung immer wieder gestreift, in vielen Einzelbeispielen und Schicksalen ein Bild der besonderen Wesenszüge, aber auch der besonderen Schwierigkeiten der deutschen Siedlung in einem Herzstück Südamerikas entworfen, in dem Gebiet des Rio Alto Parana an der argentinisch-paraguayischen Grenze, und damit ein willkommenes, weil sonst kaum zugänglicher Bericht von Siedler- und Siedlungsschicksalen gegeben, der für eine künftige Geschichte der deutschen Siedlung in Südamerika willkommenen Quellenstoff bietet.

* In der südafrikanischen, historischen Publikationen dienenden Zeitschrift *Argief-Jaarboek vir Suid-Afrikaanse Geshiedenis*, 9. Jg. 1946, findet sich eine fast 500 S. umfassende Arbeit von J. Hoge: *Personalialia of the Germans at the Cape, 1652—1806*, eine Liste, in der etwa 4000 Deutsche, die im Dienst der Ostindienkompagnie standen und sich in Südafrika niederließen, mitsamt den aus südafrikanischen Quellen über sie erreichbaren Notizen bezüglich ihrer Herkunft, Lebensführung usw. verzeichnet sind. Die Forscher, die (ohne der lange üblich gewesenem Einseitigkeit zu verfallen) die Geschichte des Volkskörpers, der Menschen selbst und vor allem die Wanderungen der Deutschen über die Erde verfolgen, diesen historisch und sozialgeschichtlich wichtigen und aufschlußreichen Gegenstand, werden mit Befriedigung von der Tatsache dieser Edition Kenntnis nehmen — „in Nederland had een soortgelijk onderwerp zeker toen geen uitgever gevonden“, sagt W. Ph. Coolhaes, dessen Rezension wir diese Angaben entnehmen (TG. 62, 1949, S. 141). — Eine bedeutsame Episode, in der deutsche und europäische Kolonialpolitik verweben sind und in der Deutschland, noch in den ersten Tagen seiner kolonialen Betätigung, unter Bismarcks Hand einen entscheidenden Einfluß übte, wurde behandelt von S. E. Crowe: *The Berlin Westafrika Conference 1884/85* (London 1942, Longmans, Green & Co., 249 S.). Sie sieht die als Kongokonferenz bekanntere folgenreiche Aktion vom englischen Standpunkt aus, besonders die deutsch-englische Spannung und die Erfolge untersuchend, die England doch noch davontragen konnte. — Einen wichtigen Ausschnitt aus den Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Mitteleuropa bearbeitet die amerikanische Doktorarbeit von Mary Hess: *American Tobacco and Central European Policy. Early 19th Century* (Washington 1948). Sie schildert die sich zu dem Zollverein, vorher schon zu Preußen, Österreich und besonders den Hansestädten anspinnenden diplomatischen Beziehungen und ihre Verwurzelung in dem Interesse Amerikas, die Tabakzölle in Europa niedrig zu halten.

Eine in jeder Hinsicht musterhafte, nämlich sowohl die persönliche Leistung wie die Verbindung mit der allgemeinen Entwicklung darstellende, dazu reizend (von einem nicht genannten Graphiker) ausgestattete Firmengeschichte widmet Fr. Prüser einem bremischen Handelshaus: *75 Jahre Brill und Heinemann* (ohne Ort und Jahr, als Privatdruck erschienen, 76 S.). Die Firma betätigte sich zunächst in Agenturen und Kommissionen, auch in der Assekuranz, um sich dann auf Kaffee

zu spezialisieren. Sie gibt so ein lehrreiches Beispiel für die Branchentrennung und die daraus entstehende Durchorganisation des Fachhandels, wie sie für die Jahrzehnte des Welthandels so typisch und grundlegend ist. Der „Kaufmann“ früherer Zeit wird zum Spezialimporteur, Markt und Ware werden intensiver durchgearbeitet, als es vorher der Fall war. Die Überseebeziehungen führen vor allem nach Süd und Mittelamerika, wie es in der Sache liegt.

Ludwig Beutin.

Die zweite, ergänzte, von Freudenberg & Co., G. m. b. H., 1949 in Bremen herausgebrachte Ausgabe von Walther Freudenbergs Buch *Von deutscher Arbeit auf Ceylon. Erinnerungen und Erfahrungen des Hauses Freudenberg & Co., Colombo, seit 1873* ist in seinem Hauptteil eine Neuauflage der unter dem hier beibehaltenen Titel 1926 in der Schriftenreihe A, Band 17 des Deutschen Auslands-Instituts zu Stuttgart erschienenen Erinnerungen des Verfassers aus der Zeit seiner Teilhaberschaft bei Freudenberg & Co.; aber sie wurde ergänzt und zeitlich auf die erste und zweite Nachfolgefirma durch den Abdruck einer Gedenkrede weitergeführt, die sein Neffe Reinhart, ein Sohn des Firmengründers Philipp Freudenberg, gelegentlich der 75-Jahr-Feier der Firma in Bremen hielt, weiterhin vermehrt auch durch einen kurzen Abriß der Geschichte des heutigen Bremer Hauses Freudenberg & Co. seit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges. Das Stammhaus in Colombo war das größte deutsche Handelshaus auf Ceylon, auf dieser reichen, viele Möglichkeiten der Entwicklung bietenden Insel eines der bedeutendsten Wirtschaftsunternehmen überhaupt, dem man schon Weltgeltung zusprechen durfte; aber auch die Nachfolgefirmen haben sich wiederum mit Erfolg um das Ceylongeschäft bemüht, wie das heutige Haus Freudenberg dies von neuem versucht. Hier kann man in der Tat von „deutscher Arbeit auf Ceylon“ sprechen, aber tragisch endete das Mühen nun schon mehrere Male unter den politischen Entwicklungen der Zeitaläufe. In der Geschichte der Firma Freudenberg & Co. spiegelt sich die Zuspitzung der deutschen und englischen Beziehungen seit dem Sturze Bismarcks: mit Recht wurde darum dieser neuen Ausgabe des älteren Buches ein Auszug aus der im Bremischen Jahrbuch, Band 42, erschienenen Arbeit von E. Schwartz: „Der Gang nach Ceylon“ (vgl. HGBll. 69, 1950, 168) vorangestellt, in der die Leistung dieses Hauses in den angedeuteten umfassenden geschichtlichen Zusammenhang eingeordnet worden ist.

Ernst Hieke: *G. L. Gaiser. Hamburg—Westafrika. Hundert Jahre Handel mit Nigeria* (Band 2 der Veröffentlichungen der Forschungsstelle für hamburgische Wirtschaftsgeschichte e. V., Hamburg 1949, Hoffmann & Campe Verlag). Der durch seine Arbeit über die O'Swald bekannte Verfasser legt mit diesem gut-ausgestatteten Buche das Muster einer Firmengeschichte vor, wie sie sein soll, wenn sie allgemeineren Wert beansprucht. Das heißt, daß sie sich nicht in einer Darstellung der Schicksale einer aus dem Rohstoffbedürfnis der Harburger Ölmühle entstandenen Hamburger Westafrika-Firma erschöpft, sondern daß sie aus dem größeren Hintergrunde der kolonialen, ja der allgemeinpolitischen Entwicklung hervorsticht. Ein Stück deutscher Übersee- und Kolonialgeschichte wird also geboten, ein Bild kolonialwirtschaftlicher Tätigkeit großen Stils, die in der Bucht von Benin vorübergehend sogar zur Ausbildung eines deutschen Schutzgebietes führte, in Südkamerun mit der Tätigkeit der von Gaiser begründeten Hamburg-Afrika-Gesellschaft im neuen Jahrhundert aber nicht wenig dazu beitrug, den deutschen Kolonialbesitz zu festigen und zu erschließen. Nigeria und Südkamerun sind also die Hauptarbeitsgebiete der Firma gewesen, dort im Handel mit Palmöl und Palmkernen und später mit Erdnüssen und Kakao, hier im Kautschukhandel, und zu recht beachtlicher Größe gediehen diese Geschäfte, als sie nach Abstoßung der Harburger Ölmühle 1899 zu einem reinen Handelsunternehmen geworden war. Über alle schweren Verluste, wie sie insbesondere die beiden Weltkriege brachten, bleibt ihr die wirtschaftliche Leistung unbenommen, mit der sie in die deutsche Übersee- und Kolonialgeschichte eingegangen ist. Dies für einen größeren Leserkreis eindringlich dargestellt und damit ein anschauliches Beispiel der kolonialen Betätigung des Kaufmanns unserer großen Seestädte gegeben zu haben, ist Verdienst des Hiekeschen Buches.

Wir sind es gewohnt, bei der Erwähnung deutscher Überseewirtschaft in erster Linie an den Kaufmann zu denken, der in und mit der Übersee Handel treibt. Daß daneben in der Betätigung deutscher Industrie, vielfach allerdings im

Zusammenwirken mit dem Kaufmann, jenseits der Weltmeere ein kaum minder bedeutendes Feld bestellt worden ist, dafür liefert für das Gebiet der Bauindustrie das prachtvolle, insbesondere auch mit vielen hervorragenden Abbildungen ausgestattete Erinnerungswerk *Philipp Holzmann Aktiengesellschaft im Wandel von hundert Jahren 1849—1949*, bearbeitet und herausgegeben von Dr.-Ing. Hans Meyer-Heinrich (Frankfurt a. M., Umschau-Verlag 1949) den vollgültigen Beweis. Aus den bereits bedeutenden Anfängen vor dem ersten großen Völkerringen, für die hier nur die Bagdadbahn und die Bahnbauten in Deutsch-Ostafrika für diese große Firma zeugen mögen, wurde zwischen den Kriegen ein in diesem Ausmaße schon längst nicht mehr zentral zu bewältigendes Werk geschaffen mit Bahn-, Fluß- und Hafengebäuden samt allem, was dazu gehört, vielen Hochbauten auch, in der Türkei, in Persien, im Irak, in Indien und China, ferner in Ostafrika, in Ägypten, in Marokko, vor allem aber in Südamerika, in fast jeder seiner Republiken: die Holzmannsche Tochtergründung „Geope“ in Buenos Aires war lange Zeit das größte Bauunternehmen Südamerikas. Der Abschnitt „Holzmann im Ausland“ (245—350) gibt von dieser deutschen Kulturarbeit in Übersee eindrucksvolle Bilder.

* Wie verdienstvoll die sog. „Regionalvereine“ deutscher Überseewirtschaft arbeiten können, beweisen zwei Schriften aus der jüngsten Vergangenheit: Der *Ostasiatische Verein Hamburg-Bremen e. V.* gab anlässlich seines 50-jährigen Bestehens eine kleine Schrift (Verfasser: Dr. h. c. Emil Helfferich) heraus, die in einer prägnanten Form die Entwicklung des deutschen Handels mit dem Fernen Osten schildert. Die Beschränkung auf 50 Seiten gereicht der Schrift zum Vorteil: das Bild des hanseatischen Wirtschaftsverkehrs mit Ostasien wird in seinen wesentlichen Stadien und Zügen aufgezeigt, ohne daß dadurch irgendein Gebiet vernachlässigt oder gar übergangen würde. Diese verdienstvolle Schrift steckt den Rahmen zukünftiger Forschungen schon so weit ab, daß der Wunsch nach einer umfassenden, gut fundierten Gesamtdarstellung deutscher Wirtschaftsbeziehungen mit dem ostasiatischen Raum rege wird. Auch der *Jahresbericht 1949 des Afrika-Vereins Hamburg-Bremen e. V.* (Verfasser: Dr. Jantzen) verdient volle Beachtung, nicht nur für den Wirtschaftler, sondern auch in gleicher Weise für den Forscher. Die eingehende Rückschau über die Entwicklung in allen afrikanischen Gebieten und über die Möglichkeiten des deutschen Handels mit dem Schwarzen Erdteil läßt den Jahresbericht ein wertvolles Quellenstück zur Entwicklung des deutschen Afrikahandels sein. Es wäre zu wünschen, daß auch die anderen „Regionalvereinigungen“ ähnlich wertvolle Berichte aus ihrem Tätigkeitsbereich vorlegen möchten.

Ernst Hieke.

VERZEICHNIS VON NUR IN MASCHINENSCHRIFT
VORLIEGENDEN DISSERTATIONEN UND
HABILITATIONSSCHRIFTEN HANSEGESCHICHTLICHEN
UND VERWANDTEN INHALTES
AUS DEN JAHREN 1939—1950

(Zusammengestellt von Ahasver von Brandt)

Walther Vogel brachte im 55. Jahrgang der Hansischen Geschichtsblätter eine Übersicht über die nur maschinenschriftlich vorliegenden Dissertationen aus den Jahren 1920—27, soweit ihre Themastellung für die hansische Geschichtsforschung von Interesse war. Der Zweite Weltkrieg hat wiederum Anlaß gegeben, daß die Mehrzahl der deutschen Dissertationen nur maschinenschriftlich erscheinen konnte. Zwar ist ein Ende dieses Zustandes auch heute noch nicht abzusehen; doch schien es wünschenswert, der Forschung ein entsprechendes Verzeichnis der ungedruckten Dissertationen aus den letzten zwölf Jahren nunmehr vorzulegen. Sonst besteht die Gefahr, daß die in diesen Dissertationen niedergelegte Arbeit für die Allgemeinheit gänzlich verloren ist und daß außerdem gleiche oder ähnliche Themen doppelt bearbeitet werden.

Um möglichst Vollständigkeit zu erzielen, wurde die Zusammenstellung auf direkter Befragung der einzelnen Fakultäten bzw. Historischen Seminare aufgebaut. Zur Kontrolle und Ergänzung wurde die (in dieser Hinsicht recht unvollständige) Deutsche Nationalbiographie, Reihe B, und (bis 1942) das „Jahresverzeichnis der an deutschen Hochschulen erschienenen Schriften“ herangezogen. Trotzdem ließen sich Lücken und Ungleichmäßigkeiten nicht vermeiden; insbesondere gilt das im Hinblick auf die verlorenen Ost-Universitäten (Königsberg, Breslau, Posen) und solche, bei denen durch Kriegszerstörung alle Unterlagen verloren gingen (z. B. Würzburg).

Den befragten Stellen, die fast ohne Ausnahme bereitwillig und freundlich Auskunft gaben, gebührt der Dank des Bearbeiters. Anfragen wegen Benutzung der im folgenden aufgeführten Arbeiten sind zweckmäßig zunächst an eine der Universitätsbibliotheken der großen Bibliotheken zu richten (Berlin, Öff. Wiss. Bibliothek und Universitätsbibliothek; München, Staatsbibliothek, usw.), wo die maschinenschriftlichen Pflichtexemplare zum großen Teil erhalten geblieben sind; in anderen Fällen wird die Universitätsbibliothek des Erscheinungsortes oder das betreffende Historische Seminar helfen können.

1. Arndt, Carl: Die Einwohnerzahlen der niederdeutschen Städte von 1550 bis 1816. Hamburg, Phil., 1946.
2. Abmann, Erwin: Stettins Handel und Seeschiffahrt im Mittelalter. Habil.-Schr., Greifswald, Phil., 1943.
3. Bärmann, Johannes: Die Städtegründungen Heinrichs des Löwen. Rechtsgeschichtliche Untersuchung. Habil.-Schr., Heidelberg, Jur., 1942.
4. Bassenge, Rosemarie: Die deutsche Handelspolitik im Spiegel der Reichsgesetzgebung von 1498—1806. München, Staatswirtsch., 1949.
5. Bechtel, Liselotte: Die Fugger in Danzig und im nordosteuropäischen Raum. München, Phil., 1943.
6. Beiß, Edgar: Geschichte des St. Antonius-Gasthauses zu Lingen a. d. Ems von den ersten Anfängen bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Göttingen, Phil., 1945.
7. Berghaus, Peter: Währungsgrenzen des westfälischen Oberwesergebietes im Spätmittelalter. Hamburg, Phil., 1948.
8. Beutler, Heinz: Hundert Jahre Carlowitz & Co., Hamburg und China. Hamburg, Rechts- u. Staatsw., 1946.
9. Böhme, Doris: Magdeburg und die Hanse. Leipzig, Phil., 1945.
10. Branding, Ursula: Die Einführung der Gewerbefreiheit in Bremen und ihre Folgen. Hamburg, Phil., 1948.
11. Bresinsky, Hans: Die Sprache der niederdeutschen Livländischen Chronik des Balthasar Rüssow. Hamburg, Phil., 1940.
12. Cornely, Margot: Die Unternehmungen der Welser in Venezuela im Lichte der spanischen Historiker. Heidelberg, Phil., 1944.
13. Dieck, Annemarie: Die Errichtung der Slawenbistümer unter Otto dem Großen. Heidelberg, Phil., 1944.
14. Dorsch, Albert: Die Echtheit des Weins in den mittelalterlichen Stadtrechten und im alten deutschen Reichsrecht. Erlangen, Jur., 1946.
15. Fahl, Johannes: Lübecks Strukturwandel von einer Handels- zu einer Industriestadt von 1862—1933, unter besonderer Berücksichtigung der Konjunkturbewegung 1925—1933. Kiel, Rechts- u. Staatsw., 1947.
16. Feilner, Hildegunde: Das Weltbild der süddeutschen Kaufleute zur Fuggerzeit. München, Techn. Hochsch., 1941.
17. Feyerabend, Liselotte: Die Rigaer und Revaler Familiennamen im 14. und 15. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Herkunft der Bürger. Greifswald, Phil. 1943.
18. Freese, Ernst-Jürgen: Stralsund und der dänisch-fürstliche Angriff zur Zeit Erich Menveds und des rügischen Erbfolgekrieges. Berlin, Phil., 1941.
19. von Gal, Oda: Die Beurteilung der englischen Kolonialpolitik durch deutsche Historiker und historische Publizisten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die Zeit nach dem Weltkriege. Heidelberg, Phil., 1944.

20. George, Rosemaria: Die Großunternehmer in der ostdeutschen Kolonisation des Mittelalters. Münster, Phil., 1948.
21. Gradl, Herbert: Die deutsche Zoll- und Steuerpolitik im Spiegel der Reichsgesetzgebung von 1524—1806. München, Staatswirtsch., 1948.
22. Graf, Otto Heinz: Bremer Ratsfamilien. Münster, Phil., 1944.
23. Grafe, Erika: Die Fleckensiedlung um Göttingen. Göttingen, Phil., 1948.
24. Haase, Carl: Untersuchungen zur Geschichte und Verbreitung des Bremer Stadtrechts im Mittelalter. Hamburg, Phil., 1950.
25. Hacker, Erich: Grundriß und Aufriß der planmäßigen Kolonialanlage des 13. Jahrhunderts in Mecklenburg. Dresden, Techn. Hochsch., 1943.
26. Heinecke, Dietrich: Der systematische Gehalt des Stadtrechts von Schleswig. Kiel, Rechts- u. Staatsw., 1940.
27. Heß, Heinrich: Der Marktbegriff. Jena, Rechts- u. Wirtschaftsw., 1939.
28. Herms, Doris: Anfänge der bremischen Industrie. Vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß 1888. Hamburg, Phil., 1949.
29. Hertwich, Erwin: Das kurländische Domkapitel bis 1561. Untersuchungen über die persönliche Zusammensetzung des Kapitels hinsichtlich der Herkunft und Laufbahn seiner Bischöfe und Domherren. Königsberg, Phil., 1943.
30. Hillmann, Caroline: Die deutschen und holländischen Nordseehäfen. Kiel, Rechts- u. Staatsw., 1947.
31. Holthusen, Claus: Über die Territorialität der Meeresbuchten. Hamburg, Rechts- u. Staatsw., 1941.
32. Holtmann, Bernhard: Die Straßennamen der Stadt Münster i. W. Münster, Phil., 1943.
33. Jochmann, Werner: Der Hamburger Handel im 13. und 14. Jahrhundert. Hamburg, Phil., 1948.
34. Keussner, Hans Jürgen: Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinstädte und Flecken im Raum Hannover. Göttingen, Phil., 1949.
35. Klammer, Gerhard: Gewerbeentwicklung und Kulturlandschaft im oberen Leinetal. Göttingen, Phil., 1949.
36. Kluge, Hans: Die Umschreiberegister der Stadt Münster 1773—1804 als Quelle zur Berufs- und Wirtschaftsgeschichte und als Häuserkataster. Münster, Phil., 1943.
37. Krausgrill (jetzt verheh. Trurnit), Gisela: Die Frankfurter Handelsbeziehungen zur Hansestadt Lübeck im 15. Jahrhundert. Frankfurt, Phil., 1944.
38. Leky, Gerda: Burg und Stadt Bauske. Die Geschichte einer deutschbaltischen Kleinstadt von ihren Anfängen bis zur Russifizierungsperiode. Leipzig, Phil., 1942.
39. Los, Franz: Die politischen Ursachen der Abtrennung der Niederlande vom Reich. Leipzig, Phil., 1945.
40. Meinert, Ernst-Adolf: Die Spitäler Holsteins im Mittelalter. (Ein Beitrag zur mittelalterlichen Stadtgeschichte). Kiel, Phil., 1949.
41. Meyer, Jürgen: Segelschiffbau und Segelschiffahrt an der Kieler Förde im 18. und 19. Jahrhundert. Kiel, Phil., 1949.
42. Mollwo, Heinz: Die Friesen und das Reich. Hamburg, Phil., 1940.
43. Möring-Gran, Maria: Die hamburgische Familie Booth und ihre Bedeutung. Hamburg, Phil., 1949.
44. Müller, Helmut: Reichspolitik Nürnbergs im 14. und 15. Jahrhundert. Göttingen, Phil., 1949.
45. Must, Gustav: Einfluß der germanischen Sprachen auf den estnischen und finnischen Seefahrtswortschatz. Göttingen, Phil., 1949.
46. Packroß, James Oscar: Friesische Seefahrt vom frühen Mittelalter bis zur Hansezeit. Göttingen, Phil., 1946.
47. de Paz, Cesar Augusto: Die Entwicklung der deutschen Schifffahrt nach der Westküste Südamerikas. Eine historische Untersuchung. Hamburg, Rechts- u. Staatsw., 1942.
48. Peters, Anna: Die Wirtschaftsformen der Insel Helgoland und ihre geschichtliche Entwicklung in der Zeit von 1584 bis 1943. Hamburg, Rechts- u. Staatsw., 1948.

49. Piesold, Werner: Die wirtschaftliche Bedeutung der Kolonisationspolitik der norddeutschen Staaten. Leipzig, Phil., 1941.
50. Poppe, Roswitha: Das Osnabrücker Bürgerhaus bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. Greifswald, Phil., 1943.
51. Prehl, Hedwig: Die deutschen Kolonialpioniere des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts in ihrer Stellung zu England. Heidelberg, Phil., 1945.
52. Querfurth, Hans-Jürgen: Die Unterwerfung der Stadt Braunschweig durch die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg. Kiel, Phil., 1949.
53. Rasche, Willi: Die Gestalt Heinrichs des Löwen im Spiegel mittelalterlicher Quellen. Kiel, Phil., 1949.
54. Rohde, Ludwig: Die Marienkirche zu Greifswald. Greifswald, Phil., 1940.
55. Römer, Helmuth: Bauern und Grundherrschaft im Landgebiet des Hospitals zum Heiligen Geist in Rostock. Rostock, Phil., 1943.
56. Rohwer, Ursula: Die Stadt Bad-Oldesloe, ihre wirtschaftliche und soziale Entwicklung und Verflechtung. Hamburg, Rechts- u. Staatsw., 1944.
57. Scharrenberg, Rosemarie: Die Ordnung der Kirchengemeinde in der Stadt Göttingen und im Fürstentum Calenberg-Göttingen. Göttingen, Phil., 1948.
58. Scheil, Ursula: Genealogie der Fürsten von Rügen (1164—1325). Greifswald, Phil., 1949.
59. Schmidt, Erhard: Die deutschen Könige und der Norden im späten Mittelalter. Würzburg, Phil., 1950.
60. Schodrock, Anneliese: Die schlesische Tuchweberei und -handlung von den Anfängen bis 1526. Freiburg i. Br., Phil., 1948.
61. Scholz, Rudolf: Die Entwicklung der Verfassung der ehemals freien Reichsstadt Mühlhausen in Thüringen. Leipzig, Phil., 1948.
62. Schweisfurth, Ingeborg: Die „Neuen Lübeckischen Blätter“ als Wegbereiter einer staatlichen Neuordnung. Kiel, Phil., 1946.
63. Sebler, Hans: Das Botenwesen der Reichsstadt Nürnberg. (Eine rechtsgeschichtliche Studie.) Erlangen, Jur., 1947.
64. Sieglohr, Georg: Der binnenwestfälische Weinhandel münsterscher Kaufleute im 16. und 17. Jahrhundert. Münster, Phil., 1947.
65. Sielaff, Frithjof: Untersuchungen zur Geschichte Knuts des Großen. Greifswald, Phil., 1947.
66. Sievert, Hedwig: Die Kieler Burspraken. Mittelalterliches Leben im Spiegel alter Kieler Polizeiverordnungen. Kiel, Rechts- u. Staatsw., 1942.
67. Staemmler, Klaus-Dietrich: Preußen und Livland in ihrem Verhältnis zur Krone Polen 1561—86. Göttingen, Phil., 1949.
68. Tacke, Eberhard: Die Entwicklung der Landschaft im Solling. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte und zur Geschichte der Siedlungsplanung in Niedersachsen. Göttingen, Phil., 1943.
69. Volkelt, Peter: Die Städteansichten in den großen Druckwerken vornehmlich des 15. Jahrhunderts. Marburg a. d. L., Phil., 1949.
70. Vollmer, Gisela: Das Privileg für die Reeser Kaufleute von 1142 und die Stadtentstehung am unteren Niederrhein. Bonn, Phil., 1948.
71. Wangerin, Ulrich: Der geistige Hintergrund der Auseinandersetzung Emdens und der ostfriesischen Stände mit dem Grafenhaus zur Zeit der Emdener Revolution 1595. Hamburg, Phil., 1949.
72. Weimar, Wolfgang: Der Aufbau der Pfarrorganisation im Bistum Lübeck während des Mittelalters. Kiel, Phil., 1948.
73. von Zahn, Peter: Studien zur Entstehung der sozialen Ideen des Täuferturns in den ersten Jahren der Reformation. Freiburg i. Br., Phil., 1941.

Jahresbericht 1949/50

Die *Pfingsttagung* des Jahres 1949 versammelte eine große Zahl von Mitgliedern unseres und des Niederdeutschen Schwestervereins in der alten niedersächsischen Herzogsstadt *Celle*. Mochte auch die Atmosphäre der „Residenz“ die Hansen etwas fremdartig anmuten, so bewirkten doch der anheimelnde niedersächsische Charakter der Stadt, das Frühlingswetter und die dankenswerten Bemühungen des Ortsausschusses (an der Spitze Studienrat *Alpers*), daß die Tagung bei allen Teilnehmern einen schönen Eindruck hinterließ. Der gemeinsame Vortrag vor beiden Vereinen am zweiten Tage wurde von Herrn Prof. Dr. *Ebel* (Göttingen) gehalten: Hansisches Recht — Begriff und Probleme; es sprachen außerdem auf den Sitzungen des Vereins: Archivdirektor i. R. Dr. *Fink* (Die Hansestädte und ihre Wappen), Dr. *Timme*, Braunschweig (Der Einfluß der Schifffahrt auf die Grundrißbildung mittelalterlicher Flußuferstädte) und Dr. *Neugebauer*, Lübeck (Alt Lübeck. Ergebnisse neuer Ausgrabungen). Der Autobusausflug am letzten Tage führte bei leider regnerischem Wetter in die Heide, wobei u. a. das Kloster Wienhausen besichtigt wurde. Der Vortrag von Liedern aus dem „Wienhauser Liederbuch“ (erläutert durch Dr. *Sievers*, Baddeckenstedt) durch die ungewöhnlich schöne und beseelte Stimme von Fräulein *Schlemilch*, Hannover, wird allen Teilnehmern als der unbestrittene Höhepunkt der Tagung im Gedächtnis bleiben.

Im *Vorstand* traten keine Veränderungen ein; das turnusgemäß ausscheidende Vorstandsmitglied, Prof. Dr. *Reincke*, wurde einstimmig wiedergewählt.

Der *Mitgliederbestand* zeigte im Berichtsjahr erstmalig wieder eine aufsteigende Tendenz. An neuen Mitgliedern sind zu verzeichnen: 1 Stadt (Höxter), 3 Institute und Firmen und 11 Einzelpersonen. Eine Stadt (Warendorf) hat die Mitgliedschaft wieder erworben. Gestorben sind 4, ausgetreten 2 Mitglieder. Somit ergibt sich ein Zuwachs von 5 körperschaftlichen und 5 Einzelmitgliedern. Außerdem konnten durch Rundfrage in den Hansischen Geschichtsblättern die Anschriften bzw. der Verbleib von weiteren 15 Mitgliedern ermittelt werden, über die bisher keine Nachrichten vorlagen.

Auch die Finanzlage des Vereins erfuhr eine leichte und dringend erforderliche Besserung dadurch, daß eine Anzahl von Firmen und Gesellschaften der beiden Hansestädte Lübeck und Bremen dem Verein einmalige Sonderspenden in zum Teil beträchtlicher Höhe zukommen ließen. Die besonders hohe Zahl der bremischen Spenden konnte dazu verwandt werden, aus dem Nachlaß von Hermann *Wätjen* den Aufsatz „Deutschland und Australien vor der Reichsgründung“ zum Druck zu bringen.

Schließlich konnte auch die *wissenschaftliche* Tätigkeit des Hansischen Geschichtsvereins endlich wieder in der Öffentlichkeit sichtbar werden: gegen Ende des Geschäftsjahres erschien nach siebenjähriger

Pause erstmalig wieder ein Band der *Hansischen Geschichtsblätter* (Bd. 69). Er enthält an Aufsätzen in erweiterter und mit Anmerkungen versehener Form die beiden Soester Vorträge von Fritz Rörig und Heinrich Reincke („Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung“ und „Kölner, Soester, Lübecker und Hamburger Recht in ihren gegenseitigen Beziehungen“), den Stader Vortrag von H. Wohltmann („Die Anfänge der Stadt Stade“) sowie den oben erwähnten Aufsatz von Hermann Wätjen; ferner einen umfassenden Tätigkeitsbericht des HGV über die Geschäftsjahre 1941—48 und die Nachrufe auf Johannes Kretschmar, Hermann Wätjen, Hans Nirrnheim, Friedrich Bruns und „Die junge Generation“; schließlich die gewohnte Hansische Umschau, diesmal in besonders stattlichem Umfang. Das Erscheinen dieses Bandes ist überall von unseren Mitgliedern freudig begrüßt worden und hat als erstes Lebenszeichen der hansischen Forschung nach dem Kriege im In- und Ausland ein lebhaftes Echo gefunden. Mit Vollendung dieses Bandes ist Herr Reincke auf eigenen Wunsch aus der Schriftleitung ausgeschieden; die Redigierung des Besprechungsteiles und der Hansischen Umschau hat an seiner Stelle Herr Professor Johansen, Hamburg, übernommen.

Eine Wiederaufnahme der übrigen wissenschaftlichen Unternehmen des Hansischen Geschichtsvereins ist aus finanziellen Gründen einstweilen noch nicht wieder möglich gewesen.

