



>> Der **HGV** im Internet

Liebe Benutzerinnen und Benutzer,

der Hansische Geschichtsverein e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, schrittweise hansische Literatur im Internet der Forschung zur Verfügung zu stellen. Dieses Buch wurde mit Mitteln des Vereins digitalisiert.

Mit freundlichen Grüßen,

der Vorstand

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

71. JAHRGANG



1952

BÖHLAU-VERLAG · MÜNSTER/KÖLN

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

71. JAHRGANG



1952

BÖHLAU-VERLAG · MÜNSTER/KÖLN

Schriftleitung für Aufsätze und Mitteilungen:

Universitätsprofessor Dr. *Fritz Rörig* †

Für Besprechungen und Hansische Umschau:

Universitätsprofessor Dr. *Paul Johansen*

Vom nächsten Jahrgang ab zeichnen als Herausgeber: Universitätsprofessor Dr. Paul Johansen, Hamburg, und Universitätsprofessor Dr. Ludwig Beutin, Köln.

Aufsätze betreffende Zuschriften sind zu richten an Herrn Professor *Johansen*, Historisches Seminar der Universität, Hamburg 13; auf Besprechungen und Umschau bezügliche an Herrn Professor *Beutin*, Universität Köln, Seminar für Wirtschaftsgeschichte.

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.

Bezugsnachweis für die vom Hansischen Geschichtsverein früher herausgegebenen Veröffentlichungen auf Anfrage durch die Geschäftsstelle.

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,—; Städte-Beiträge nach besonderer Vereinbarung.

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

INHALT

Fritz Rörig †. Worte des Gedenkens, gesprochen auf der Hansischen Pflingstversammlung in Hörter, am 3. Juni 1952 (m. Bild). Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	1
---	---

Aufsätze

Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit. Von Kjell Kumlien (Stockholm)	9
Die Hansen und Frankfurt am Main im 14. Jahrhundert. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	30
Die Stettiner Zollrolle des 13. Jahrhunderts. Von Erwin Assmann (Rendsburg)	50
Tondern zwischen Wiking- und Hansezeit. Von Otto Scheel (Schleswig)	76

Miszelle

Das angebliche Privileg Heinrichs III. von England für Lübeck. Ein ergänzender Hinweis zu den Fälschungsmethoden des Lübecker Syndikus Dreyer. Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	34
--	----

Besprechungen

1. Paul Brockhaus, Das Buch von St. Marien zu Lübeck. — Johanna Kolbe, St. Marien zu Lübeck und seine Wandmalereien. — Hans Arnold Gräbke — Wilhelm Castelli, Die Wandmalereien der Marienkirche zu Lübeck. Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	89
2. Heinrich Reincke, Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte. Von Karl Jordan (Kiel)	93
3. Festschrift zum siebzigsten Geburtstag Professor Dr. Heinrich Reinckes am 21. April 1951. Von Georg Winter (Koblenz)	96
4. Johannes Klöcking (†), 800 Jahre Lübeck. Von Fritz Rörig †	104
5. Hermann Rothert, Westfälische Geschichte. Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	106
6. Bruno Kuske, Wirtschaftsgeschichte Westfalens in Leistung und Verflechtung mit den Nachbarländern bis zum 18. Jahrhundert. Von Paul Johansen (Hamburg)	108
7. Gustav Korlén, Das mittelniederdeutsche Stadtrecht von Lübeck nach seinen ältesten Formen. Von Karl Haff (Hamburg)	110
8. Wilhelm Ebel, Forschungen zur Geschichte des Lübischen Rechts. I. Von Joachim Gernhuber (Bad Godesberg)	112
9. Erwin Assmann, Stettins Seehandel und Seeschifffahrt im Mittelalter. Von Adolf Diestelkamp (Koblenz)	113
10. Rudolf ten Haaf, Deutschordensstaat und Deutschordensballeien. Von Bruno Schumacher (Hamburg)	116
11. Paul Johansen, Nordische Mission, Revels Gründung und die Schwedensiedlung in Estland. Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	117
12. Percy Ernst Schramm, Deutschland und Übersee. Von Egmont Zechlin (Hamburg)	122
13. J. M. Elsas, Umriß einer Geschichte der Preise und Löhne in Deutschland vom ausgehenden Mittelalter bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Von Albert Düker (Bremen)	125
14. Robert E. Dickinson, The West European City. Von Paul Johansen (Hamburg)	131

15. Ingvar Andersson, Schwedische Geschichte. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	133
16. C. C. Sjöden, Stockholms borgerskap under Sturetiden. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	134
17. Ivar Modéer och Sten Engström, Kalmar stads tänkebok. Von Wilhelm Koppe (Kiel)	138
18. Harald Åkerlund, Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar. Von Ahasver von Brandt (Lübeck)	141
19. Louis E. Grandjean, Skibbrudets saga. Von Hans Kuhn (Kiel)	143
20. Rudolf Meissner, Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen. Von Karl Haff (Hamburg)	144

Hansische Umschau 1950/51

In Verbindung mit Ludwig Beutin, Ahasver von Brandt, Wilhelm Koppe und Friedrich Prüser bearbeitet von Paul Johansen

Autorenregister für Umschau und Besprechungsteil	148
1. Allgemeines und hansische Gesamtgeschichte	159
2. Vorhansische Zeit	156
3. Zur Geschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften	162
4. Westeuropäische Städte und Länder	174
5. Der skandinavische Norden	186
6. Osteuropa	196
7. Zur Übersee- und Kolonialgeschichte	208
Jahresbericht 1950/51	216
Jahresbericht 1951/52	218



FRITZ RÖRIG †

Worte des Gedenkens, gesprochen auf der Hansischen
Pfungstversammlung in Höxter, am 3. Juni 1952

von

AHASVER VON BRANDT

„Am 29. April 1952 starb zu Berlin der ordentliche Professor für Geschichte, Fritz Rörig, unser Freund und — wie wir wohl sagen dürfen — das wissenschaftliche Haupt des Hansischen Geschichtsvereins. Seiner bei Eröffnung unserer diesjährigen Pfungsttagung zu gedenken, ist uns Bedürfnis und Ehrenpflicht; wir fühlen ja, wie sein Schatten über uns steht, und wir wissen alle, wie sehr seit über 25 Jahren unsere Pfungsttagungen und unsere ganze Arbeit überhaupt durch das Feuer seiner Persönlichkeit belebt und bestimmt worden ist.

Die tiefgehende Wirkung seines Lebenswerkes auch nur auf unserem besonderen Arbeitsgebiet zu würdigen, ist heute und hier nicht der Ort und noch nicht die Zeit. Diese Würdigung wird vielmehr, wie wir hoffen, in einem der nächsten Bände der Hansischen Geschichtsblätter durch eine besonders berufene Feder erfolgen. Lassen Sie heute nur einen seiner Schüler, der sich ihm sehr eng verbunden fühlte, versuchen, mit einigen Worten vornehmlich dem Menschen Fritz Rörig einigermaßen gerecht zu werden.

Rörig wurde am 2. Oktober 1882 in St. Blasien im Schwarzwald geboren; das ist im Bereich des mittelalterlichen Herzogtums Schwaben, auf staufischem Boden also und damit recht im Herzen des altdeutschen Königsstaates. Diese Herkunft ist für ihn und seinen Begriff von Deutschland und deutscher Geschichte bedeutungsvoll geblieben. Es gehört zu den eigentümlichen Spannungen in Rörigs Lebenswerk, daß er bei solcher Herkunft später einer der berufensten Erforscher der bürgerlich-städtischen Kolonisation des europäischen Nordostens geworden ist. Die beiden Pole: Altdeutscher Königsstaat und Städtewesen des Hansereiches, haben recht eigentlich seinen wissenschaftlichen Arbeitsbezirk bestimmt; aber nur einem sehr oberflächlichen Beurteiler kann es entgehen, daß dieser scheinbar zufälligen Kombination eine tiefere Überzeugung von der Zusammengehörigkeit jener beiden historischen Phänomene zugrunde lag. Ein demnächst aus dem Nachlaß erscheinender Aufsatz „Das Mittelalter und die deutsche Geschichte“

zieht, wie ich glaube, in besonders eindrucksvoller Weise die Summe aus dieser doppelartigen Lebensarbeit.

Daß diese Spannweite seines Lebens und seiner Arbeit, von Altdeutschland zum Kolonialbereich, vom Königtum bis zur bürgerlichen Sozialgeschichte, auch eine starke innere Gespanntheit zur Folge haben mußte, bleibt gleichwohl wahr, mochten die Dinge auch innerlich für ihn sehr eng zusammengehören. Und es kommt noch ein Drittes hinzu, eine weitere Komplikation, die er oft selbst halb ernsthaft halb scherzhaft für die Vielfältigkeit seines Wesens verantwortlich machte und die ihn wiederum auch höchst persönlich mit einer der Schicksalsfragen der deutschen Geschichte verband: er trug von der Mutterseite her südliches Blut in sich, der Großvater war Italiener — die schicksalhafte Bindung zwischen dem mittelalterlichen Deutschland und Italien, die beide Länder mit dem jahrhundertlangen Verzicht auf die Geschlossenheit ihres nationalen Charakters hatten erkaufen müssen, diese Verknüpfung, ins Menschlich-persönliche gewandt, trug er in seiner eigenen Brust und war sich dessen wohl bewußt. So riefen ihn ganz persönlich sowohl von der Reichsgeschichte wie von der Städtegeschichte, — oder, thematisch anders ausgedrückt: von der politischen und Verfassungsgeschichte einerseits, von der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte andererseits — immer erneut die Probleme an, die er Jahrzehnte hindurch umkreist hat. Denn nur die Probleme, die unge lösten oder nach seiner Meinung unbefriedigend beantworteten Fragen sind es, die diese ausgesprochene Forschernatur, diesen wahren Problemhistoriker immer wieder anzogen und beschäftigten. Die Herkunft vom altdeutschen Reichsboden, das italienische Bluterbe, der Lebensweg, der ihn für Jahrzehnte in das norddeutsche Kolonialgebiet und seine wissenschaftlichen Probleme hineinführte: das sind die Komponenten, ohne deren Vielzahl dieses reiche Gelehrtenleben unverstän dlich bleiben müßte. Aus dieser Vielfalt rührte der innere Zwang, sich ständig mit wenigstens scheinbar sehr disparaten Forschungsgebieten auseinandersetzen zu müssen, daher kam gewiß vieles von der bohrenden Unrast und manche der anderen Wesenszüge, die für ihn bezeichnend waren: das Himmelhoch-Jauchzende, zu Tode Betrüßte, das Sanguinische, aber auch — wie man nicht zu verschweigen braucht — das gelegent liche Mißtrauen gegen sich selbst und gegen andere, das Gefühl, seiner selbst und der Anderen nicht immer ganz sicher zu sein. Daher aber auch sehr reiche Seiten seines Wesens: die seelische Wärme, mit der er sich ebenso den Freunden wie den wissenschaftlichen Problemen hingab, die sinnenfrohe Genußfähigkeit, mit der er Schönes auf sich wirken lassen

konnte: einen Natureindruck, die Harmonie einer mittelalterlichen Architektur oder die verborgeneren Feinheiten im Duktus einer karolingischen Minuskel, die Schönheit eines Bucheinbandes — aber auch die Reize eines Spitzengewächses von der Mosel, die er mit sparsam-kennerischer Lust genoß. Aus dem Bluterbe stammte schließlich auch das hohe Pathos, das seinen Vortrag gelegentlich bis zu dichterischer Höhe steigern konnte, ebenso aber auch die Fähigkeit zu ausgelassener, fast kindlicher Heiterkeit, die den Freunden unvergeßlich ist.

Bei solcher Veranlagung und solchem wissenschaftlichem Lebensweg ist es, wie Sie sehen, kein Zufall, daß der Begriff „Spannungen“ in seiner wissenschaftlichen und persönlichen Ausdruckswelt eine ganz besondere Rolle spielte. Die gefährlichen, aber auch die fruchtbaren Spannungen sind da gemeint — in der Freundschaft die gelegentlichen Gewitter, die keinem von uns erspart geblieben sind, in der Geschichte besonders die Umbrüche, die Epochen im engeren Sinne, die Katastrophen sowohl wie die Augenblicke, in denen Klios Waage vorübergehend im zitternden Gleichgewicht von Kraft und Gegenkraft spielt. Aus der hansischen Geschichte sind den meisten von Ihnen jene fruchtbaren Momente bekannt, mit denen er sich immer wieder auseinandergesetzt hat: der Zeitraum etwa, wo der wandernde Fernhändler zum städtischen Kaufmann wird, d. h. wo sich die „frequentantes“ zu „manentes“ wandeln, sodann die Gründung Lübecks, mit der gewissermaßen eine neue Bühne des europäischen Geschichtstheaters plötzlich erhellt wird; dann die Umbruchszeit des 13. Jahrhunderts — wohl überhaupt das Lieblingsjahrhundert seiner Forschung, in dem mit dem Aufkommen der Laienschriftlichkeit namentlich in den Städten das Bildungsmonopol des Klerus gebrochen wird — schließlich der Stralsunder Friede von 1370, der für das hansisch-lübische Städtesystem Höhepunkt und zugleich Peripetie war. Dem entsprechen ähnliche Momente in der deutschen Reichsgeschichte: die Epoche der kluniazensischen Reform, das Zeitalter der späten Salier, die Königswahlen von 1077, 1125 und 1138, der jähe Tod Heinrichs VI. und wiederum das 13. Jahrhundert, insbesondere das Jahrzehnt von 1218—1232, das ja doch wohl recht eigentlich die ihn stets aufs tiefste bewegende und nach seinem Urteil so unheilvolle territorialstaatliche Entwicklung Deutschlands besiegelt hat.

Es sind das alles Spannungen, die er nicht nur mit dem forschenden Verstand des Historikers verfolgte, sondern auch mit feurigem Herzen sehr unmittelbar miterlebte — wie denn seine Menschlichkeit, sein per-

sönliches Sein von seiner wissenschaftlichen Leistung untrennbar, ja fast mit ihr identisch ist. Das heißt geradezu, daß er auch als Mensch alle diese historischen Konflikte in sich trug. Er empfand sich, wie wir sahen, selbst als eine spannungsgeladene, ja sogar als eine problematische Natur, und daraus verstanden sich denn auch für die ihm Nahestehenden die Übersteigerungen des Anspruchs an sich und Andere, deren er fähig war, die nervöse Reizbarkeit des „modernen Menschen“ im Sinne des Jahrhundertbeginns, des Altersgenossen der ersten expressionistischen Generation.

Aus dieser inneren Bewegtheit heraus war es für ihn ganz unmöglich, etwa das zu sein, was Viele fälschlich in ihm vermuteten: nur ein „Spezialist“, ein Autor zahlreicher gelehrter Fachaufsätze, die zum großen Teil immer wieder um die gleichen Themen kreisten — einer, dem die Fähigkeit zur Synthese gefehlt hätte. Es wird aus dem Nachlaß noch einiges zu Tage treten, was bezeugt, daß ihm diese Fähigkeit keineswegs mangelte, wenn ihm freilich auch das Einzelproblem immer wichtiger geblieben ist, als die so oft gewünschte „große Linie“; wer bei Fritz Rörig Kolleg gehört hat, etwa die „Europäische Geschichte im Zeitalter der kluniazensischen Reform“ oder die „Kaisergeschichte der Stauferzeit“, dem werden diese sehr eigenwilligen, aber großartigen Synthesen ohnehin unvergeßlich sein.

Überhaupt war für ihn die Geschichte — was sie für den echten Historiker immer sein wird — ein unteilbares Ganzes, und die eigene Arbeit, mochte sie noch so speziellen Problemen gelten, gewann ihren Sinn nur aus diesem Bezug auf das Ganze. „Das Besondere trägt ein Allgemeines in sich“ — das schöne Wort Rankes galt auch für Rörigs Lebensarbeit. Und wenn dies Besondere auch vornehmlich auf dem Gebiet der hansisch-städtischen Geschichte geleistet worden ist, so war das doch keineswegs ausschließlich der Fall. Es ist dem Studenten, der um 1930 in ein hansegeschichtliches Kolleg Fritz Rörigs ging, bis heute lebhaft erinnerlich, wie Rörig eines Tages — aus irgendeinem äußeren Anlaß — abschweifte und auf die auch geistesgeschichtlich und kulturpolitisch so verbängnisvolle Zäsur des ersten Weltkrieges zu sprechen kam: wie er an der geopferten Langemarck-Generation die jäh geknickte Frühblüte eines neuen Kulturwollens aufzeigte, für das er Dürerbund und Deutschen Werkbund und die großen kunstgewerblichen Ausstellungen der Vorkriegszeit — an deren einer er selbst mitgewirkt hat — als Beispiele nannte; um schließlich mit ein paar Sätzen über das Treffen der Freideutschen Jugend auf dem Hohen Meißner 1913 die Summe dieser fast ganz verlorenen Epoche zu ziehen. In solchen Augen-

blicken konnte seine Stimme brechen und das Auditorium verharrete schweigend.

Dieser große und reiche Rahmen seines Daseins mußte hier doch einmal angedeutet werden, um ganz klar werden zu lassen, daß wir in Fritz Rörig sehr viel mehr verloren haben, als nur den großen Wegbereiter der Stadt- und Hansegeschichte. Was er im übrigen auf diesem besonderen Gebiet forschend, anregend und lehrend geleistet hat, bleibt ja dennoch wenigstens für uns das Entscheidende. Es kommt hier nicht darauf an, kritisch zu prüfen, ob alles uneingeschränkt Bestand haben wird, was wir ihm an Arbeiten in dieser Hinsicht verdanken: von der fundamentalen Untersuchung über den Markt von Lübeck, über die Hansischen Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, die Europäische Stadt, die Mittelalterliche Weltwirtschaft, die Gotland-Arbeiten, bis zu der großen Arbeit über Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte spannt sich eine Kette von Werken, die insgesamt unsere Anschauungen vom mittelalterlichen Städtewesen, vom Bürger als Sozialtypus, von Stadtverfassung und Wirtschaftsgeschichte stärker gewandelt haben, als uns vielleicht selbst bewußt ist. Man braucht nur einen Blick in ein beliebiges Handbuch der Weltgeschichte aus der Zeit um 1900 zu werfen und damit etwa zu vergleichen, was neuerdings in einem so bedeutsamen Werk wie Hans Freyers Weltgeschichte Europas auf 11½ Seiten über die Hanse gesagt ist — dieser Text könnte Wort für Wort von Fritz Rörig sein —, so erkennt man den Wandel des Geschichtsbildes, das ihm in dieser Hinsicht zu danken ist. Es war nicht nur so, wie er selbst einmal niedergeschrieben hat, daß sich ihm mit seiner Berufung in das Lübecker Staatsarchiv im Jahre 1911 eine neue Welt eröffnet hat: umgekehrt hat er von hier aus im Laufe der Jahrzehnte der deutschen und europäischen Geschichtsforschung in bestimmter Hinsicht eine neue Welt erschlossen — trotz der gediegenen Arbeit, die der Hansische Geschichtsverein damals bereits seit 50 Jahren geleistet hatte.

Doch soll auf diese im engeren Sinne hansisch-wissenschaftliche Seite seines Lebens, wie gesagt, hier und heute noch nicht näher eingegangen werden. Wir haben hier nur seinen Lebensweg in Kürze weiterzuverfolgen, der ihn von Lübeck über Leipzig nach Kiel und von dort 1935 schließlich nach Berlin führte, wo ihm dann noch fast zwei Jahrzehnte voll hoher wissenschaftlicher Anerkennung, aber freilich auch voll seelischen Ringens und Kämpfens um die Fortführung seiner Lebensarbeit beschieden waren.

Denn das Dasein in Berlin stellte ihn nun in den letzten sieben Jahren noch einmal höchst persönlich und unausweichlich mitten hinein in ein Lebensproblem der deutschen Geschichte, das schwerste Problem, unter dem wir heute alle stehen: die Bedrohung der nationalen und geistigen Einheit durch die Spaltung in Ost und West. Es ist Rörig vielfach und wohl nicht immer aus ganz durchsichtigen Motiven verdacht worden, daß er, als die Zersetzung auch in Berlin begann, der Akademie treu blieb, die ihm großzügige Forschungsmöglichkeiten bot, und der Universität, an der er so lange lehrte. Schnellfertige Urteile und oberflächliche Schwätzereien wollten hier und da sogar den Schluß ziehen, er habe die Freiheit seiner wissenschaftlichen Überzeugung Opportunitätsrücksichten geopfert. Welche Motive Fritz Rörig bewegt haben, dort auszuharren, wo er stand, das zu erörtern ist heute noch nicht möglich; wer sie kennt — und das sind doch nicht ganz wenige — weiß, daß sie lauter waren und dem Ethos des Professors Ehre machten. Es wird hoffentlich später eine Zeit kommen, wo man wird darlegen können, welchen Mannesmutes dieser deutsche Historiker fähig war: beginnend mit jenen Wochen im Jahre 1910, wo er die kaum errungene feste Stellung am Kaiserlichen Bezirksarchiv in Metz hinwarf, weil ihm die von oben gedeckte französisierende Gesinnung des Archivleiters gegen die Überzeugung ging — über die Jahre 1933/45, wo er wiederholt erregten Einspruch erhob, wenn er erkannte, daß man Historie und Propaganda zu verwechseln begann — bis zu neueren Ansinnen an die Geschichtswissenschaft, deren er sich noch in den letzten Wochen seines Lebens klug aber doch ganz unmißverständlich zu erwehren mußte.

Er hat seine Linie durch den Wandel der Jahrzehnte sicherer innegehalten als mancher andere, der ihn in den letzten Jahren nicht verstand; man hätte ihm eher vorwerfen können, daß er einseitig, als daß er schwankend gewesen wäre. Freilich, um das einzusehen, muß man wissen, welches denn seine Linie war — was aus der Fülle seiner reichsgeschichtlichen Arbeiten in der Tat unschwer abzulesen ist. Hier berühren wir den Grund seines ganzen wissenschaftlichen Daseins: die Überzeugung von der Fehlentwicklung in der deutschen Geschichte, die er in dem Verfall des königlichen Einheitsstaates und dem Sieg der dynastisch-partikularen Gewalten sah. Der Sohn des staufischen Reichsbodens ist nie müde geworden, immer wieder in stärksten leidenschaftlichen Worten diese Fehlentwicklung aus einmaliger politischer Situation heraus zu beklagen, ihr das glücklichere Schicksal der westeuropäischen Nationalstaaten gegenüber zu stellen, Königtum und Bürgertum der freien Städte als die positiven Elemente der deutschen Geschichte zu

preisen, den dynastischen Partikularismus als das wahre Unheil zu brandmarken. Hier wurde der Historiker, was bei einem so leidenschaftlichen Geist nicht wohl anders möglich war, zum Politiker; und zwar — das ist wichtig — nur hier. Fritz Rörig würde es weit von sich gewiesen haben, mit einem Größeren, mit Treitschke, verglichen zu werden, vor dem er allerdings schärfere methodische Zucht voraus hatte. Aber doch war er diesem gleich in der leidenschaftlichen, bewußten Einseitigkeit, mit der er den einmal gewonnenen Kern seiner historischen Überzeugung auch zu politischer Münze ausprägte.

Jede politische Stellungnahme Rörigs war mit dieser souveränen Einseitigkeit, die ja so oft die Kehrseite des Genialischen ist, nur von der einen Frage diktiert: Unitarismus oder Föderalismus, Reichseinheit oder Länderegoismus. Ich betone das, weil auch weite Bezirke seiner hantengeschichtlichen Arbeit ohne dies gar nicht verständlich sind. Je nachdem, wie die Antwort ausfiel, wählte er seine Partei. Hat er doch zeitweise — in den ersten Jahren nach 1933 — unter diesem Gesichtspunkt sogar geglaubt, sich mit dem Nationalsozialismus abfinden zu können, als dieser die uralten Probleme des deutschen Föderalismus durch einfache Verwaltungsmaßnahmen lösen zu können schien. — Auch heute gehen ja die Versuche zum Wiederaufbau deutschen Staatswesens von höchst unterschiedlichen Bewertungen der föderalistischen bzw. unitarischen Tendenzen aus; wer das beachtet, dem dürfte so manches an Rörigs Haltung in den letzten Jahren begreiflich werden, was vielfach mißverstanden worden ist. Von den schweren inneren Konflikten, vor die sich dieser vom Willen zur deutschen Einheit wahrhaft besessene Geist natürlich doch in der jüngsten Zeit immer wieder gestellt sah, ahnen allzu viele gar nichts.

Das sind Dinge, die wohl auch nur dem Kreis seiner getreuesten Schüler und der engsten hansischen Freunde ganz klar waren. Und lassen Sie mich denn mit dieser Seite seines Wesens schließen, die ich hier anrührte: der des Lehrers und Freundes. Es dürfte nicht allzu viele Historiker in Deutschland geben, die mit einer gleich suggestiven, aber doch immer wissenschaftlich fest gegründeten Überzeugungskraft auf ihre Schüler gewirkt haben, wie Fritz Rörig. Dafür zeugen die veröffentlichten Arbeiten aus seiner Schule, die ja einen erheblichen Teil des heutigen wissenschaftlichen Standes gerade in der hansischen Geschichtsforschung ausmachen. Und es dürfte noch weniger Historiker in Deutschland geben, die sich mit einer solchen Herzenswärme, mit solcher Hingabe, mit solchem menschlichem und wissenschaftlichem Verantwortungsgefühl der Bildung, dem menschlichen und beruflichen

Fortkommen jedes einzelnen Schülers gewidmet haben. Im heutigen Zeitalter des Massenbetriebes an den Universitäten darf dieses Verhältnis zwischen Lehrer und Schüler, diese seine väterliche Fürsorge als nahezu beispiellos bezeichnet werden. In nicht wenigen Fällen sind daraus Freundschaften fürs Leben entstanden. Ich bekenne es hier namens seiner Schüler, die heute mit gegenwärtig sind: in dieser Hinsicht werden wir nie seinesgleichen sehen. Wir — und da darf ich nun wohl alle seine Freunde einschließen — wir haben nicht nur das Haupt, wir haben auch das Herz unseres großen hansischen Kreises verloren.“

STOCKHOLM, LÜBECK UND WESTEUROPA ZUR HANSEZEIT

von

KJELL KUMLIEN *

Die Stadt Stockholm entstand als eine im Einvernehmen mit der schwedischen Staatsmacht gegründete lübische Kolonie, und ihre Außenhandelsverbindungen hatten lange das Gepräge davon. Diese Verbindungen wurden in erster Linie zur Stadt an der Trave geknüpft, allmählich auch zu anderen Hansestädten an der Ostsee. Erst um 1600 tritt eine lebhaftere Ausrichtung unmittelbar westwärts in Erscheinung.

Die Forschung hat in zunehmendem Maße die schwedisch-hansischen Verbindungen gewertet. Deutsche Forscher haben an Hand der bekannten Lübecker Pfundzollbücher den schwedisch-lübischen Handelsaustausch in wichtigen Zeitabschnitten beleuchtet¹. Schwedische Historiker der späteren Zeit haben nicht nur die Bedeutung der politischen Verbindungen noch mehr hervorgehoben und verdeutlicht, sondern auch wirtschaftliche und innenpolitische Vorgänge Schwedens und skandinavische Ereignisse mit dem schwedisch-hansischen Handel in ursächlichen Zusammenhang gebracht. Es entstanden dank hansischer Ein- und Mitwirkung nicht nur schwedische Bergwerke und schwedische Städte, sondern auf diese Weise wurde auch südschwedisches Weideland besser genutzt. Die durch die Kriege der Unionskönige mit Lübeck lahmgelegte Metallausfuhr war eine schwerwiegende Ursache zu Engelbrechts Erhebung in den Jahren 1434—36. Das Privatinteresse des schwedischen Adels an der Butterausfuhr hätte in verschiedenen Fällen für die politische Stellungnahme von Bedeutung sein können, und man hat vermutet, daß dieser Adel bei den um 1500 aktuellen handelspolitischen Gegensätzen zu Holland hielt. Als die Oldenburger Schweden erobern wollten, bemühten sie sich zur Erreichung ihres Ziels um die Unter-

* Der Aufsatz gibt mit wenigen Veränderungen den auf der Jahrestagung des Hansischen Geschichtsvereins zu Schleswig Mai 1951 gehaltenen Vortrag wieder. Deswegen hat man für richtig befunden, die Beweisführung und Dokumentation auf gewisse wegweisende Anmerkungen zu beschränken, und dies um so mehr, als die Hauptgesichtspunkte des Vortrags mit vollständigerer Motivierung in einer größeren Arbeit des Verfassers über Schweden und die Hanseaten wiederkehren werden. Die livländischen Städte sind in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt worden.

¹ Zuletzt: W. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert, 1933; E. Weinauge, Die deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Stockholm, 1942.

bindung der dorthin bestimmten Salztransporte. Die Bestrebungen der Wasa, einen eigenen, nach Westen ausgerichteten Handel zu schaffen, verbanden sich bei Erich XIV. und Johann III. mit Plänen, den sogenannten Russenhandel über schwedische Orte zu leiten, was mit eine Hauptursache für Schwedens Ostexpansion und für Schwedens Ringen mit Lübeck im Nordischen Siebenjährigen Krieg werden sollte. Aber die schwedischen Quellen aus dieser ersten Periode der schwedischen Ostexpansion lassen keine andere Deutung zu, als daß damals der schwedische Außenhandel noch in überwiegendem Maße nicht unmittelbar westwärts ausgerichtet war, sondern vielmehr nach den norddeutschen Städten, in erster Reihe nach Lübeck und Danzig².

Alle diese anregenden Probleme kreisen um die Frage: Was hat Schwedens Außenhandel im Spätmittelalter und im 16. Jahrhundert für die Lenker des Reichs und für die einzelnen Schweden bedeutet? Die Schwierigkeiten, für sie eine richtige und wohlbegründete Antwort zu finden, sind in der Tat sehr groß, und zwar größer, als auf Grund der bisherigen Auseinandersetzung anzunehmen wäre. Schon der durch Heckscher ermittelte wohlbekanntes Umstand, daß der Außenhandel im ganzen in Schwedens Volkswirtschaft eine verhältnismäßig bescheidene Rolle gespielt hat, dürfte bei den Schlußfolgerungen zu einer gewissen Zurückhaltung mahnen: die Gefahr zeitwidrigen Denkens liegt nahe. Die Begrenzung des erhaltenen Materials in zeitlicher oder stofflicher Hinsicht mahnt desgleichen nachdrücklich zu Vorsicht und unterstreicht die Notwendigkeit weiterer, vergleichender Übersichten und einer allseitigeren Durcharbeitung des Themas in seiner Ganzheit. Unstreitig führen die Nachrichten der politischen Quellen oft irre, wenn man ausschließlich an Hand von ihnen Art und Stärke des schwedisch-hanseatischen Handels beurteilen will. Politische Episoden vermitteln nicht immer ein wahres Bild vom Ablauf des Alltags³. Es muß auch

² Betr. die hier angedeutete Auseinandersetzung sei verwiesen auf S. Tunberg und T. Söderberg (Bergbau), A. Schück (Städtewesen), Lönnroth, Palme und Stenon (Butterausfuhr zu verschiedenen Zeiten), G. Carlsson, Kumlien und Lönnroth (Zusammenhang der Engelbrechtsfehde mit Stockungen im schwedischen Metallexport) und I. Andersson, S. Arnell und A. Attman (die kommerzielle Motivierung der schwedischen Ostexpansion im 16. Jahrhundert). Von jüngeren schwedischen Darstellungen zur Geschichte Stockholms seien genannt Ahnlund, *Svenskt och tyskt i Stockholms äldre historia under Gustav Vasa*, *Historisk Tidskrift* 1929 und J. Peterzén, *Studier rörande Stockholms historia under Gustav Vasa*, 1945. Siehe übrigens Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa I: 1* (1935), vor allem die dortige Beilage auf S. 25: Übersicht über Quellen und Schrifttum zu Schwedens Handelsgeschichte jener Periode.

³ Vgl. Rörigs treffende Beobachtung in: *Stand und Aufgaben der Hansischen Geschichtsforschung*, HGbl. LXIX (1950), S. 10 f.

festgestellt werden, daß die politischen Maßnahmen der schwedischen Staatsleitung mitnichten immer unmittelbar auf den Außenhandel zurückgewirkt haben. Wir beobachten hier scheinbar eigenartige Unübereinstimmungen. Obwohl die Deutschen 1471 von der Teilnahme an der Verwaltung der schwedischen Städte ausgeschlossen wurden, erlebte der schwedisch-lübische Handel trotzdem in den darauffolgenden Jahren eine schöne Blütezeit, besonders für das letzte Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts in den Quellen gut erkennbar. Trotz der Grafenfehde und trotz der im großen ganzen lübeckfeindlichen Politik der Wasa gingen die schwedischen Waren tatsächlich nach wie vor und noch lange nach Lübeck. Wie Ahnlund nachgewiesen hat, war auch gegen Ende des 16. Jahrhunderts der deutsche Einschlag in Stockholm nicht unbedeutend. Das Deutschtum erlebte in Schwedens Hauptstadt eine „Renaissance“⁴. Aber auch die Auswertung der wirtschaftlichen Quellen erheischt kritische Bedachtsamkeit. Die vorzüglichen Lübecker Pfundzollbücher besonders der Jahre 1360 ff. und 1490 ff. vermitteln innerhalb ihres Rahmens eine grundlegende und vortreffliche Kenntnis des Wesens des schwedischen Außenhandels, sie gelten jedoch bloß für einzelne Zeitabschnitte und betreffen ausschließlich Lübeck. Die gerade-so ausgezeichneten schwedischen Zollrechnungen des 16. Jahrhunderts — auf die weiter unten des näheren eingegangen werden wird — geben weniger Bescheid über das Verfahren des Handels als über dessen Waren und Wege, auch von ihnen gilt, daß eine Ergänzung vonnöten ist, wenn sie voll ausgewertet werden sollen.

So verlangt der gegenwärtige Forschungsstand geradezu nach einem Versuch, für einen längeren zusammenhängenden Zeitabschnitt die wichtigeren Kennzeichen und Veränderungen der bedeutungsvollen schwedisch-hansischen Handelsverbindungen festzustellen, solange wir Quellen statistischer Art haben. Die Aufgabe wird im letzten sein, den schwedischen Waren und Warenwegen nach und von Orten innerhalb oder außerhalb des Kreises des Hansebundes zu folgen, der oft mit Unrecht als eine Einheit aufgefaßt worden, aber in Wirklichkeit immer mehr in verschiedene Interessengruppen aufgespalten gewesen ist. Im folgenden soll der Versuch unternommen werden, das weitläufige Thema von einigen begrenzten, aber ergiebigen Gesichtspunkten aus zu erörtern.

Der erste Gesichtspunkt ist folgender. Den Forschungen Häpkes und Heckschers ist die Erkenntnis zu danken, daß die Grafenfehde für

⁴ Ahnlund a. a. O. 24 f. — Vgl. auch E. Schieche, Die Anfänge der deutschen St. Gertruds-Gemeinde zu Stockholm, Pfingstblatt 1952.

Schweden in keiner Weise einen jähen Abschluß des früher vorherrschenden hansischen Handelssystems gezeitigt hat, sondern eher nur als eine Vorbereitung von dessen Beseitigung anzusprechen ist: wenn auch eine steigende Ausrichtung nach Westeuropa hin sich allmählich durchgesetzt hat, war Schwedens Außenhandel im großen ganzen das ganze 16. Jahrhundert hindurch ungefähr nach den gleichen Ostseestädten der Hanse orientiert wie wahrscheinlich vorher. Aber wenn dem so ist, sind wir dazu berechtigt, in unserer Betrachtungsweise das Spätmittelalter und das 16. Jahrhundert zu einem Abschnitt zusammenzufassen: mit gutem Recht wird im folgenden dieser Abschnitt die Hanseperiode in Schwedens Außenhandelsgeschichte genannt werden. Wir gewinnen dadurch den Vorteil, selbstverständlich unter Beobachtung aller kritischen Vorsicht sowohl die hauptsächlich mittelalterlichen Quellen Lübecks als auch die schwedischen handelsgeschichtlichen Quellen des 16. Jahrhunderts für unsere Vergleichsuntersuchung auszunutzen: die örtliche Begrenzung der Lübecker Quellen kann durch die geographische Vielseitigkeit der schwedischen Quellen vervollständigt werden, die Quellen des 16. Jahrhunderts hinwiederum erhalten in den Rechnungen des Mittelalters ihren geschichtlichen Hintergrund.

Die Beobachtungen wurden indessen bis auf weiteres auf die schwedische Hauptstadt Stockholm beschränkt. Dies dürfte sowohl erklärlich als auch zweckmäßig sein. Stockholm beherrschte während der ganzen Hanseperiode und später den schwedischen Außenhandel⁵. Stockholms Quellen dürften daher in unserem Zusammenhang ungewöhnlich beredt sein. Stockholms Außenhandel ist ein guter Maßstab für den Außenhandel des ganzen Reichs.

Die Hauptwaren des Stockholmer Außenhandels in der Hanseperiode vermögen wir glücklicherweise mit großer Sicherheit festzustellen. Im großen ganzen sind sie die ganze Epoche hindurch die gleichen geblieben. Die lübschen mittelalterlichen Quellen und die schwedischen Quellen des 16. Jahrhunderts heben übereinstimmend als die wichtigsten schwedischen Ausfuhrwaren Metalle, Pelzwerk und Fettwaren und als die bedeutsamsten schwedischen Einfuhrwaren Tuche, Kramwaren und Salz (in gewissem Ausmaß auch Hopfen) hervor. Einige einschlägige Beispiele mögen genügen: Tuche machten 1368 $\frac{2}{3}$ der Einfuhr von Lübeck nach Stockholm und Textilwaren 1559 35,8

⁵ Dies erweisen Koppes Untersuchungen für das 14. Jahrhundert (zugleich betr. Kalmar und Lödöse), Bruns Angaben in HGBll. 1905 und 1907 f. (betr. 1490iger Jahre) und die Tabellen bei Heckscher a. a. O., Beil. S. 21 und 23 (betr. die Neuzeit).

v. H. der Einfuhr nach Stockholm, Gävle und Söderköping aus⁶. Salz machte 1368 und 1369 ungefähr $\frac{1}{6}$ der Lübecker Einfuhr nach Stockholm aus, 1492 etwas weniger, nämlich etwa $\frac{1}{7}$ der gleichen Einfuhr, während 1559 die gleiche Ware ohne Rücksicht auf den Absendeort 29% der Gesamteinfuhr nach Stockholm repräsentierte⁷. Kupfer und Eisen waren wichtige schwedische Ausfuhrwaren 1368—69 — damals beliefen sich Osmund und Kupfer alljährlich auf je etwa 5000 lübische Mark, ein beträchtlicher Teil des Jahresumfanges — im Jahrzehnt vor 1500 und im späteren 16. Jahrhundert. 1492 machte somit Kupfer über 60% von Schwedens Gesamtausfuhr nach Lübeck aus⁸, und 1559 — da die Kupferausfuhr verboten war — entfielen auf Osmund 42,9% des Gesamtexportes. Zur Zeit der Wasasöhne stieg dann die Kupferausfuhr unablässig, um in der Großmachtzeit ihre höchsten Zahlen zu erklimmen⁹.

Diese Beispiele mögen es als ratsam erscheinen lassen, unsere Untersuchung gerade auf diese Waren abzustellen. Insonderheit wollen wir hierbei Waren wählen, die für eine Quantitätsfixierung greifbar sind. Dies hängt mit der Beschaffenheit der schwedischen Zollrechnungen zusammen, die bei der Einfuhr den Geldwert, aber bei der Ausfuhr im allgemeinen nur die Mengen vermerken. Deswegen wurden beim Export Kupfer, Osmund, Stangeneisen und Butter gewählt, beim Import Salz. Die schwer zu übersehende Vielfalt von Tuchen und Bekleidungswaren, ein sehr großer Einfuhrposten, wurde also hier nicht statistisch gebucht, aber deren Bedeutung ist ohne weiteres für jedermann klar, der die Quellen einsieht: dieser Posten trifft während der ganzen Hanseperiode von einem einzigen Ort in Stockholm ein, von Lübeck. Wir können daher ohne Schwierigkeit die Verteilung der wichtigsten Stockholmer Export- und Importwaren nach den Handelswegen auf Abgangs- und Bestimmungsorte feststellen.

Und hiermit bin ich zum letzten Moment der vorgesetzten Aufgabe gelangt, das die beiläufige Ermittlung von Stockholms Handelsverbindungen mit Städten innerhalb des hansische Kreises und mit Plätzen außerhalb bezweckt. Der Frage ist kaum mit Hilfe der wertvolleren mittelalterlichen Quellen beizukommen, die meist Lübeck betreffen,

⁶ Koppe a. a. O. 54, Heckscher a. a. O. 39.

⁷ Koppe ebenda. HGbl. 1907, 490, und 1908, 402, verglichen mit Weinauge 51. Betr. 1559 siehe Tull och accis, Stockholm, Kammararkivet, und H. Forssell, *Sveriges inre historia från Gustaf den förste* (1875), Einfuhrtabellen.

⁸ Weinauge, S. 51.

⁹ Heckscher Beil. S. 28.

aber wohl mit Hilfe der schwedischen Rechnungen des 16. Jahrhunderts. Die Frage kann in all ihrer Weite hier nicht aufgeworfen werden, sondern wird statt dessen zweckmäßigerweise folgendermaßen gestellt: inwieweit war Schweden an die von Lübeck vertretenen Handelslinien innerhalb des Hansebundes gebunden und inwiefern machte es sich hiervon frei. Die Frage gilt eigentlich, wie ersichtlich, der Art und den Wegen der Verbindung des nördlichen Koloniallandes Schweden mit dem wirtschaftlich so verschiedenartigen Westeuropa. Die Quellen des Mittelalters vermitteln den bestimmten Eindruck, daß Lübeck beinahe ausschließlich diese Verbindung herstellte. Ist dieses Bild in bezug auf das Spätmittelalter ganz richtig? Sind die schwedischen Quellen des 16. Jahrhunderts geeignet, um diesem Bild neue, unbeachtete Züge zu verleihen? Mit einer Beantwortung dieser Frage dürfte zu rechnen sein, wenn wir mit Hilfe der schwedischen Rechnungen des Wasazeitalters die wichtigeren Handelslinien näher vergleichen, die während der Hanseperiode nach und von Stockholm gingen. Diese sind unschwer feststellbar. Die Einfuhrtabelle (Tabelle I) für gewisse Jahre während der Periode 1559—1620 zeigt, daß diese Linien von Stockholm nach Lübeck und Danzig gingen. Mit diesen beiden wird der unmittelbar vom Westen nach Stockholm laufende Verkehr verglichen.

Tabelle I

Einfuhr nach Stockholm

	Von Lübeck	Von Danzig	Vom Westen
1559	56%	32%	12,8%
1572	42,2%	24,8%	6,5%
1582	61,5%	17,9%	9,4%
1590	50,8%	21,4%	11,9%
1600	1,5%	12,7%	24,6%
1610	31%	20,3%	29,8%
1620	33,3%	18,5%	31,7%

Die Angaben 1559, 1572 und 1582 direkt der Serie Tull och accis, Kammararkivet, Stockholm, entnommen, die Angaben 1590, 1600, 1610 und 1620 Heckscher, a. a. O., Beilagen, S. 22 entnommen.

Es zeigt sich, daß — mit Ausnahme des Krisenjahres 1600, da ein Konflikt zwischen Schweden und Lübeck schwebte — mindestens 70% der Stockholmer Einfuhr sich auf den hier wahrgenommenen Handelswegen vollzog.

Somit dürfte ziemlich sicher der Zweck unserer Untersuchung durch die hier vorgenommene Auswahl von Waren und Wegen innerhalb des Stockholmer Außenhandels erreicht werden.

II

Die für den Stockholmer Handel wertvollsten mittelalterlichen Quellen sind die lübischen Pfundzollisten aus der späteren Hälfte des 14. und den neunziger Jahren des 15. Jahrhunderts; jene wurden auch von Wilhelm Koppe für seine grundlegende Arbeit über den schwedisch-lübischen Handel verwertet, diese dürften durch die Brunssche Edition wohlbekannt sein. Nicht so wertvoll sind einige Danziger Rechnungen vom Ende des 15. Jahrhunderts¹⁰. Es erübrigt sich somit ein näheres Eingehen auf diese Quellen. Dasselbe gilt für die Sundzollrechnungen, die für das 16. Jahrhundert mehrere Nachrichten über die nach und von Stockholm gehende Schifffahrt liefern.

Es dürfte vielleicht von Nutzen sein, die Stockholmer handelsgerichtlichen Quellen des 16. Jahrhunderts etwas genauer zu beschreiben, und zwar gerade jetzt in unserer unglücklichen Zeit, da die Lübecker Quellen zur hansischen Handelsgeschichte im Original nicht mehr zugänglich sind; jene Stockholmer Quellen wurden allerdings zu einem Teil schon früher zum Beispiel von H. Forssell und Eli F. Heckscher beachtet, jedoch von einem anderen Ausgangspunkt als dem, dem unsere heutigen Ueberlegungen gelten.

Die fiskalischen Interessen und Ansprüche des Wasakönigtums veranlaßten eine sehr umfassende Registrierung der Stockholmer Handlungswirksamkeit.

Das Stockholmer Stadtarchiv verwahrt die bisher wenig beachteten Stockholmer Frachtbücher, für die Jahre 1551—63 und 1585—89 in anscheinend lückenloser Reihe, offenbar eine Art Notariatsregister, in denen die Beträge der Frachtabgaben und der in Lasten gemessene Umfang der besteuerten Ladung vermerkt worden sind. Registriert sind also bloß solche Verfrachtungen, für die auf der Stockholmer Frachtkammer eine Frachtabgabe geleistet wurde. Ihnen entnehmen wir, daß solche Verfrachtungen vornehmlich Lübeck und Danzig zum Bestimmungsort hatten. Deswegen stimmen die Zahlen der Frachtbücher mit denen der Stockholmer Zollrechnungen betreffend Lübeck und Danzig einigermaßen überein, nicht jedoch betreffend die schwedischen Verfrachtungen nach dem Westen. Die Stockholmer Frachtbücher vermitteln eine allgemeine Vorstellung über die annähernde Größe der in verschiedener Richtung von Stockholm auslaufenden Frachtschiffe sowie von dem Umfang der Ladungen.

¹⁰ V. Lauffer. Danzigs Schiffs- und Waarenverkehr am Ende des XV. Jahrhunderts. Ztschr. des Westpr. Geschichtsv. XXXIII (1894).

Innerhalb des Stockholmer Quellenmaterials bilden die Stockholmer Waagebücher eine Sondergruppe, von denen die ältesten aus den Jahren 1546 und 1548 stammen und von denen eine neue Reihe 1572 beginnt. Sie unterrichten uns teils über Ausfuhrwaren, die der Waagepflicht unterlagen, teils über Waren, die in Stockholm selbst verkauft wurden, von denen jedoch selbstverständlich später eine beträchtliche Menge ausgeführt werden konnte. Sie spiegeln also nicht, wie man angenommen hatte, die gesamte Stockholmer Ausfuhr wider, sondern vermerken nur diejenigen Waren, welche den gesetzlichen Bestimmungen gemäß auf der Stadtwaaage gewogen werden mußten. Allen Einschränkungen zum Trotz erzählen uns also die Waagebücher auch erfreulich viel von Handelstätigkeit der Stockholmer Kaufmannschaft.

Die für unser Thema wertvollste Quellenreihe sind die im Stockholmer Kammerarchiv vorliegenden Zollaufzeichnungen *Tull och accis*¹¹. Sie liefern ausführliche Nachrichten über Stockholms Außenhandel, über Umfang der Ausfuhrgüter und Geldwert der Einfuhrgüter, über die Namen der mit Stockholm Handelsverbindungen unterhaltenden Städte sowie über die Namen der Schiffer und Frachter. Im Gegensatz zu Lübecks mittelalterlichen Quellen haben wir hier die Möglichkeit, von Stockholm aus einen vollständigen Ueberblick über Wege, Waren und Kaufleute der schwedischen Hauptstadt zu gewinnen.

III

Stockholms Schifffahrt in den älteren Zeiten wurde für einzelne Perioden statistisch untersucht, und zwar unter Zugrundelegung der lübischen Pfundzollbücher und der Stockholmer Zollrechnungen, für gewisse Jahre der Zeit 1672—91 mit Hilfe der lübischen Zulagezollbücher durch A. von Brandt.¹² Die Zahlen der Stockholmer Auslands-schifffahrt sind unter Berücksichtigung einer jeden Fahrt nach oder von Stockholm für gewisse Jahre der Hanseperiode aus Tabelle II ersichtlich. Diese Zahlen veranlassen folgende Erwägungen. Beachtenswert wenige Schiffe durchfuhren den Oeresund in westlicher oder östlicher Richtung mit Stockholm als angegebenen Abfahrts- oder Bestimmungsort. Wie Aksel W. Christensen früher für einzelne Jahre aufgezeigt hat und wie zusätzlich belegt werden kann, stimmen die Seefahrtzzahlen der Sund-

¹¹ Diese beginnen unter Gustav Wasa, besonders vollständig liegen sie für die Jahre 1571—1622 vor. Sie sind auch für andere Städte neben Stockholm überliefert.

¹² Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts, Scandia 1947.

zollrechnungen mit den Stockholmer Zollisten recht gut überein. Wir stellen auch fest, daß die meisten Schiffe nach Lübeck und Danzig gingen, wobei die Zahlen einander so ziemlich die Waage halten. Die Anzahl der Schiffsfahrten steigt etwas gegen Ende des 16. Jahrhunderts, aber im großen Ganzen sind Gleichmäßigkeit und Kontinuität die hervorstechendsten Merkmale.

Tabelle II

Stockholms Seefahrt 1368—1620

	Lübeck		Danzig		Westeuropa	
	Schiffslasten von	nach	Schiffslasten von	nach	Schiffslasten von	nach
1368	15	22				
1369	4	16				
1400	8	16				
1474				20		
1475				21		
1476				16		
1492	23	29	9			
1559	17	17(?)	25	23(?)	4(?)	2(?)
1572	26	33	39	37	6	4
1582	24	33	36	38	12	11
1591	33	35	47	53	15	17
1600	2		28	20	28	28
1610	26	22	29	31	25	33
1620	22	25	21	28	29	27

Die Angaben 1368, 1369 und 1400 Koppe a. a. O., S. 14, die Angaben 1474 bis 76 W. Lauffer in Mitteilungen des Westpreußischen Geschichtsvereins XXXIII, S. 16, die Angaben 1492 F. Bruns, HGBll. 1905, S. 118 f. (Lübeck) und W. Lauffer a. a. O., S. 29 (Danzig) entnommen; die Angaben 1559—1620 direkt der Serie Tull och accis, Kammararkivet, Stockholm, die doch keine Angaben der von Stockholm auslaufenden Schiffe 1559 hat: sie sind hier ersetzt durch die Angaben der Stockholmer Frachtrechenschaften, Stadsarkivet, Stockholm. „Schiffslast“ bedeutet in der Tabelle soviel wie einzelne Schiffsreise.

Auch in anderer Beziehung vermögen wir die eigenartige Beharrsamkeit der älteren Stockholmer Seefahrt die Jahrhunderte hindurch festzustellen. Koppe und v. Brandt hoben für das spätere 14. und das 17. Jahrhundert hervor, daß ein gewisser, deutlich erkennbarer Linienverkehr zwischen Stockholm und Lübeck in Erscheinung tritt¹³. Das gleiche ist für das 16. Jahrhundert zu beobachten. Lübeck war während der ganzen Hanseperiode für Schwedens Hauptstadt der wichtigste Kontaktpunkt auf dem Kontinent. Die Quellen zeigen auch, daß der Linienverkehr auf anderen Routen nicht gleich stark entwickelt war. Laut Zollbuch wurden 1552 von den 14 Fahrten Lübeck-Stockholm 8 von zusammen drei Schiffen vorgenommen.

¹³ Koppe S. 10 ff., v. Brandt S. 51.

Für 1588 und 1610 sieht ein Vergleich zwischen Lübeck und Danzig so aus:

	Frachtbuch	Gesamtzahl der Ausfahrten	Schiffe mit mehreren Fahrten
1588	Lübeck:	22	8
	Danzig:	34	6
1610 (Zollbuch)			
1610	Lübeck:	22	10
	Danzig:	44	7

Für die Jahre 1368—1400, 1492—96 und 1676—91 wurde ermittelt, daß die Schiffer auf der Linie Stockholm-Lübeck meist deutsche Namen trugen; Bertil Boëthius konnte dies auch für 1724 feststellen und außerdem, daß der Stockholmverkehr nach den östlichen Häfen nicht nur von deutschen, sondern auch von schwedischen Schiffern versehen wurde¹⁴. Diese Beobachtung gilt auch für die Wasazeit. Damals besorgten in großem Ausmaß deutsche Schiffer den Stockholm-Lübeck-Verkehr — während des größeren Teils der Regierungszeit Gustav Wasas auch deswegen, weil den Schweden die Lübeckfahrt verboten war — dagegen standen im Dienst der Routen von Stockholm nach Reval, Riga und Danzig nicht nur Deutsche sondern auch Schweden.

Die zugänglichen Quellen enthalten keine sicheren Maße betreffend die Größe der in Stockholms Außenhandel während der Hanseperiode eingesetzten Schiffe. Die Zollbucheintragungen der Jahre 1582—84 zeigen auf, daß durchschnittlich 6 Mann Besatzung auf jedem Schiff beschäftigt waren: es waren also ziemlich kleine Schiffe.

Zusammenfassend ist betreffend die Stockholmer Schifffahrt nach den führenden deutschen Ostseehandelsstädten im 16. Jahrhundert folgendes zu sagen. Den Lübeckverkehr bestritten in der Regel deutsche Schiffer und zwar als Linienfahrt. Für die Danzigfahrt sind etwas mehr Schiffe belegt, und zwar meist nur einmalig mit einem stärkeren schwedischen Einschlag bei Schiffen und Frachtern. Es liegt zur Annahme Veranlassung vor, daß diese Kennzeichen für beide Linien auch vor und nach dem 16. Jahrhundert zugetroffen haben.

¹⁴ Koppe, S. 14 f., B. Boëthius-E. F. Heckscher, Svensk handelsstatistik 1637—1737 (1938), S. 758 ff. — Die von Bruns mitgeteilten Auszüge aus den 90er Jahren des 15. Jahrhunderts geben den gleichen Eindruck, HGBll. 1905, S. 127 f.

Tabelle III

LÜBECK										DANZIG										WESTEUROPA											
n. Stockholm		v. Stockholm								n. Stockholm		v. Stockholm								n. Stockholm		v. Stockholm									
Salz		Kupfer		Osmund		Stangen- eisen		Butter		Salz		Kupfer		Osmund		Stangen- eisen		Butter		Salz		Kupfer		Osmund		Stangen- eisen		Butter			
M	% der GSE	M	% der GAK	M	% der GAO	M	% der GASt	M	% der GAR	M	% der GSE	M	% der GAK	M	% der GAO	M	% der GASt	M	% der GAB	M	% der GSE	M	% der GAK	M	% der GAO	M	% der GASt	M	% der GAB		
1368	5400		460		140				1891																						
1369	3600		530		220				756																						
1409			45		247				247																						
1492	6081		2250		498				76																						
1559	7969	26,7			431	30,7	1326	79,9	1252	89,2	9078	30,6			911	64,9	338	18,6	150	10,6	12748	43,0						120	6,6		
1572	4100	20,7	564	94,3	385	31,6	1851	59,2	1350	74,4	10384	52,4	3	0,5	619:2	50,9	258	8,3	252	13,9	3123	15,8						139	4,8	1	0,5
1582	4086	21,7	2031	81,5	519:1	36,1	2669	55,8	1224	85,7	10358	55,0	2	0,08	830:9	57,7	574	12,0	47	3,3	3082	16,7	206	8,3	14:7	1,0	356	7,4	17	1,2	
1591	4716	22,0	1487	74,5	539:6	33,4	3402	49,1	743	74,0	9845	45,9	246	12,3	977:11	60,4	1334	19,2	171	17,0	6258	29,1	244	12,2	65:11	4,1	773	11,2	7	0,7	
1600	538	2,1									5890	23,4	1	1,5	452:4	30,5	332	3,3	56	4,9	7604	30,2	243	19,6	165:8	11,0	1487	14,9			
1610	5214	26,3	1375	78,2	127:10	13,6	1562	32,9	64	47,1	4594	23,2	18	1,0	689:10	73,2	610	12,9	6	4,4	7971	40,3	200	11,3	114:7	12,2	1084	22,8			
1620	513	2,4	7434	85,7	115:1	11,7	3842	28,7	658	76,3	5748	26,8	12	0,1	704:6	71,5	1969	14,7	50	5,8	14451	67,4	1130	13,0	143:3	14,5	3163	23,6	2	0,2	

Abkürzungen: GSE=Gesamtsalzeinfuhr, GAK, GAO, GASt. u. GAB=Gesamtausfuhr von Kupfer, Osmund, Stangeneisen, u. Butter.
Maße: Salz und Butter in Tonnen, Kupfer und Stangeneisen in Schiffspfund, Osmund in Lasten. Bei Tonnen und Schiffspfund sind die kleineren Maßeinheiten zu runden Zahlen nach oben oder unten abgerundet worden, bei Lasten wurde die zunächst darunter liegende Maßeinheit, Schiffspfund oder Faß, angegeben.

Betr. die Angaben für 1368, 1369 u. 1400 siehe Koppe, a. a. O. S. 19 ff., 28, n. 41, 45 ff., 52, 57, 62 ff.; betr. die Angaben für 1492 siehe Bruns, HGBll 1907, S. 490, 1908, S. 378 ff., Weinauge, a. a. O. S. 51; für die folgenden Jahre stammen die Angaben von der Serie Tull och accis, Kammararkivet, Stockholm.

Die Zahlen für das 14. Jh. sind nur annähernd zu berechnen. Alles in den Rechenschaften des 14. und 15. Jh. erwähnte Eisen ist unter „Osmund“ verzeichnet.

IV

Irgendeine quantitative Abschätzung der Größe der schwedischen Butterausfuhr, die während des Mittelalters von Häfen des heutigen Süd- und Westschwedens ausging, läßt sich kaum vornehmen: das Quellenmaterial ist hierfür zu unbedeutend. Die lübischen Pfundzollrechnungen des letzten Jahrzehnts des 15. Jahrhunderts deuten jedoch aufs bestimmteste an, daß die Butterausfuhr der reichsschwedischen Ostküstehäfen Nyköping, Söderköping, Västervik und Kalmar zusammengenommen recht unbedeutend war, und ähnliche Angaben liefert die Quelle für Abo. Stichproben aus dem reichhaltigen Material des 16. Jahrhunderts ergeben bescheidene Zahlen für Kalmar und Söderköping, wie auch für Lödöse: eine Untersuchung für diese Stadt ergab als Durchschnittszahl 95 Lasten jährlich in der Periode 1572—81, wobei für 1576 doch keine Angaben vorliegen¹⁵.

Betreffend Stockholm stellte Koppe eine verhältnismäßig starke Ausfuhr für 1368 fest, etwa 220 Lasten, für den Rest des Jahrhunderts jedoch eine beträchtliche Abnahme. Unbedeutend war ebenfalls die Stockholmer Butterausfuhr in den neunziger Jahren des 15. Jahrhunderts. Die Geldwertangaben der Stockholmer Zollrechnungen von 1559 berichten uns desgleichen, daß damals die Butter bloß etwas über 12% der Gesamtausfuhr ausmachte.

Ausmaß und Richtung der Butterausfuhr von Stockholm dürfte Tabelle III veranschaulichen. Wie da ersichtlich, ging der größere Teil von Stockholms Butterausfuhr während der ganzen Hanseperiode nach Lübeck. Das hängt ohne Zweifel damit zusammen, daß die östlichen Hansestädte die Verteilung schwedischer Butter nicht zu vermitteln brauchten; es ist erwiesen, daß Reval und Riga während des 16. Jahrhunderts selbst Butter exportierten, wenn auch in geringen Mengen¹⁶. Aber auch der von Lübeck gebotene Absatzmarkt — in erster Linie Flandern — dürfte, worauf Koppe hingewiesen hat, nicht immer für schwedische Exportbutter aufnahmefähig gewesen sein. So erklärt sich, abgesehen von den Erzeugungsverhältnissen in Schweden, die zweite Feststellung, die sich aus unserer Tabelle ergibt: die während der ganzen Hanseperiode verhältnismäßig bescheidenen Zahlen der Stockholmer Butterausfuhr. Sie war keine große Exportgruppe.

Die Stockholmer Zollrechnungen leiten uns nicht in die Vielfalt der der Zollregistrierung in Stockholm vorausgehenden Geschäfts-

¹⁵ Vgl. Tull och accis.

¹⁶ Vgl. A. Attman, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik 1558-1595* (1944), S. 32, 35.

verfahren zurück: sie lassen uns nichts wissen von den Buttererzeugern auf den Krongütern, den Adels herrschaften und den Bauernhöfen. Hinter den in den Zollrechnungen genannten bürgerlichen Aufkäufern und Exporteuren konnten in mehreren Fällen Adelige und Geistliche gestanden haben. Man stößt allerdings in den Frachterlisten von Stockholm und Lödöse der Zollrechnungen im 16. Jahrhundert auch auf adelige Gutsbesitzer, wenn auch in begrenztem Ausmaß. Dieser Umstand und vor allem die Geringfügigkeit der Stockholmer Buttersausfuhr überhaupt lassen Zweifel darüber zu, ob der Adel des Svealandes im 16. Jahrhundert oder vorher ein lebenswichtiges Interesse an der Buttersausfuhr ins Ausland hatte oder seine Interessen von einer solchen bestimmen ließ. Eine analoge Schlußfolgerung betreffend den Adel der südlicheren Landschaften erscheint zulässig: irgendwelche Beweise für das Gegenteil konnten jedenfalls nicht erbracht werden. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist in dem schwedischen Adel an der Schwelle zur Neuzeit in bezug auf den Außenhandel keine Entsprechung zu Preußens und Polens Großgrundbesitzern zu erblicken.

Die Hauptkonturen des schwedischen Kupferbergbaus und der Kupfersausfuhr können mit ziemlicher Sicherheit von Gustav Wasas Zeit ab verfolgt werden. Söderberg konnte die Größe der Erzeugung beim Stora Kopparberg in der Mitte des 16. Jahrhunderts feststellen: sie variierte zwischen rund 300 und rund 900 Schiffspfund¹⁷. Hernach stiegen Erzeugung und Ausfuhr, diese vor allem nach etwa 1580. Das ungleichartige mittelalterliche Quellenmaterial bewirkte wegen der einschlägigen Angaben indessen folgende Fragen: Warum war die schwedische Kupfersausfuhr nach Lübeck in den Jahren 1368—69 so bedeutend — etwa 500 Schiffspfund — und um 1400 so gut wie nicht vorhanden? Warum war sie in den Jahren 1490 ff. 3—4 mal höher als in den Jahren 1360 ff.? Der Forscher möchte auch gern nach dem Verhältnis zwischen Produktion und Export beim schwedischen Kupfer, nach Schwedens Kupfersausfuhrhäfen sowie nach den Transportwegen des Schwedenkupfers im Ausland fragen.

Insonderheit zwei mit dem Wesen des älteren schwedischen Kupferbergbaus zusammenhängende Umstände bieten günstige Möglichkeiten für die Ermittlung des schwedischen Kupferexports im 16. Jahrhundert: daß nämlich schwedisches Kupfer zum allergrößten Teil nur in *einem* Bergwerk hergestellt wurde und daß dieses Bergwerk unter der besonderen Aufsicht und dem besonderen Einfluß der Krone

¹⁷ Stora Kopparberget under medeltiden och Gustav Vasa (1932), S. 152, 157 ff.

stand. Der erstere Umstand, die Lage des Bergwerkes, bewirkte, daß Stockholm der Hauptausfuhrort für schwedisches Kupfer wurde, weswegen der überwiegende Teil der Kupferausfuhr in den Stadtrechnungen seit dem 16. Jahrhundert faßbar ist. Der letztere Umstand, die Abhängigkeit des Kopperberg von der Krone, offenbarte sich in der Wasazeit u. a. in der gründlichen und detaillierten Registrierung der Produktion sowie darin, daß der Kopperbergbetrieb ungewöhnlich oft Gegenstand politischer Maßnahmen war. Wie kein anderer Erwerbszweig war der Kupferbergbau aus fiskalischen Gründen von den Wechselfällen der Reichspolitik abhängig. Gustav Wasa verbot den Kupferexport, um das Kupfer im Land zu verwenden, sein Enkel Gustav Adolf stellte hingegen durch Monopolzwang den zu seiner Zeit bedeutenden Kupferexport für die Abbezahlung der Kriegsschulden der Krone zur Verfügung¹⁸. Weniger bekannt dürfte sein, daß Johann III. um und nach 1580 ein ähnliches Verfahren anwandte, um zum Teil den russischen Krieg zu finanzieren. Mit großer Wahrscheinlichkeit hatten die hohen Kupferausfuhrzahlen um und nach 1490 zumindest zum Teil eine ähnliche Ursache: es ist nämlich nachweisbar, daß Sten Sture der Ältere um 1490 das Bergwerk der Krone wiederum unterstellte, und es ist anzunehmen, daß er sich dadurch Mittel beschaffte, um für den kostspieligen Krieg gegen Rußland neue Kräfte bereitzustellen. Jedenfalls widersprechen die Quellen nicht der Annahme, daß Gustav Wasas einschränkende Kupferpolitik mittelalterliche Entsprechungen hatte: so können die auffallend niedrigen Zahlen des schwedischen Kupferexports nach Lübeck um 1400 darauf beruhen, daß das neuerstandene nordische Unionskönigtum nach der Zeit der Wegverpfändungen im späten 14. Jahrhundert erwiesenermaßen den schwedischen Kupferbergbau seiner Gewalt wiederum unterordnete, das Kupfer im Inland verwandte oder es anderswohin als nach Lübeck verfrachtete. Die schwedische Kupfererzeugung und die schwedische Kupferausfuhr nach Lübeck können weder im 16. Jahrhundert noch vorher identifiziert werden.

Bei Betrachtung von Tabelle III ist zusammenfassend zu bemerken, daß die Kupferausfuhr im späten 16. Jahrhundert in gleichmäßiger Zunahme begriffen ist und daß der größere Teil dieser Ausfuhr nach Lübeck zur Weiterbeförderung nach westeuropäischen Märkten ging.

¹⁸ Betr. Gustav Wasas Kupferexporteinschränkungen siehe im allgem. dessen Registratur, betr. das kgl. Kupfermonopol zur Zeit Gustav Adolfs vgl. G. Wittrock, Svenska Handelskompaniet och kopparhandeln under Gustav II Adolf (1919), S. 5 ff., 34 ff., 150 und 157 ff., und E. F. Heckscher, Ett svenskt krigsskadestånd för 300 år sedan, Ekonomisk-historiska studier (1936), S. 179 ff., 196 ff. und 201 ff.

Gleicherweise ist deutlich, daß das schwedische Kupfer nicht in größerem Ausmaß nach den östlichen Hansestädten wanderte: besonders für Danzig gilt die Zufuhr von Kupfer aus Ungarn.

Die Quellen fürs 16. Jahrhundert bekräftigen somit die Schlußfolgerungen, die die Forscher nur auf Grund lübischen Materials betreffend die Ausrichtung des schwedischen Kupferexportes im 14. und 15. Jahrhundert gezogen haben.

Die Bedingungen des älteren schwedischen Eisenbergbaus und Eisenexports waren wesentlich andere als die des Kupfers. Stockholm war wohl während der ganzen Hanseperiode der wichtigste schwedische Ausfuhrhafen für Kupfer wie auch Eisen, aber die Erzeugungs- und Absatzverhältnisse des Eisens unterschieden sich offenkundig in hohem Grade von denjenigen des Kupfers. Das schwedische Eisen wurde im Gegensatz zum Kupfer an mehreren Orten Mittelschwedens hergestellt, und Erzeugung sowie Distribution standen nicht in gleicher Weise wie beim Kupfer unter Aufsicht und Kontrolle der Krone. Im Mittelalter war schwedisches Ausfuhrisen gewöhnlich gleichbedeutend mit Osmund, der alten schwedischen Eisenverpackungseinheit. Am Anfang der Neuzeit beginnen besonders die Staatsmacht und natürlich auch die Lübecker und Stockholmer Bürger an einer anderen Form der Eisenherstellung Interesse zu zeigen, nämlich dem Stangeneisen, das ungefähr doppelt so hochwertig war wie das Osmund. Gustav Wasa bemühte sich mit Hilfe deutscher Sachverständiger um eine Vervollkommnung der Stangeneisenindustrie und erzielte auch hierbei einen ersten Vorstoß; weitere Vorstöße machten sich vor allem bei den Anlagen in Uppland in den zwei letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts bemerkbar. Unsere Tabelle unterrichtet deutlich über die Stangeneisenausfuhr zur Wasazeit. Der Hauptteil ging nach Lübeck. Ein großer Teil ging auch allmählich unmittelbar westwärts. Demgegenüber erhielten die Ostseestädte außer Lübeck im Vergleich mit diesem ziemlich wenig. Ganz anders war die Sachlage beim Osmund.

Koppe machte, soweit es seine Quellen gestatteten, einige Beobachtungen betreffend die Absatzverhältnisse des schwedischen Eisens im Mittelalter. Eine bedeutende Steigerung ist bei Vergleich der Lübecker Pfundzollbücher von rund 1360 und rund 1490 wahrzunehmen. Lübeck war nicht wie beim schwedischen Kupfer Durchfuhrort, sondern es war für Osmund Umladeplatz, das von dort aus nach anderen Ostseestädten und auch nach dem Westen wertvoll wurde. Am Westvertrieb waren nicht so sehr die Lübecker interessiert, sondern vielmehr die Hamburger.

Das schwedische Eisen gehörte kaum zu den begehrtesten Gattungen der lübischen Großhändler, obwohl es innerhalb des Ostseeraumes eine der vorherrschenden war.

Wir wollen nun sehen, was die Zusammenstellung für die Hanseperiode uns im ganzen zu sagen hat. Die Zahlen veranschaulichen, daß Lübeck keinen allzu großen Teil des Osmundexports aufgenommen hat; beachtenswerterweise scheinen vom 15. Jahrhundert ab die Mengen stets beinahe gleich gewesen zu sein. Größte Aufmerksamkeit verdienen die Zahlen des 16. Jahrhunderts indessen wegen der durch sie belegten Tatsache, daß Danzig den größeren Teil des von Stockholm verschifften Osmundeisens aufgenommen hat, während Lübeck bloß ein Drittel oder gar nur ein Viertel. Leider besitzen wir fürs 15. Jahrhundert keine Quellen, die uns sicheren Bescheid über den Umfang von Schwedens Osmundexport nach Danzig geben: die aus der Zeit um 1470 erhaltenen Rechnungen dürften wohl mit einiger Gewißheit über die Anzahl der im Verkehr zwischen Danzig und Stockholm eingesetzten Schiffe berichten, jedoch mitnichten über die Größe der Ladungen. Aber sowohl diese Rechnungen als auch andere zugängliche Quellen künden aufs bestimmteste, daß den Hauptanteil am schwedischen Export nach Danzig auch während des größeren Teils des 15. Jahrhunderts gerade Osmund ausmachte. — Daß im 15. Jahrhundert die Verbindungen Stockholm-Danzig sehr lebhaft waren, bezeugen die Quellen eindeutig. Vor 1440 plante man in der Weichselstadt einen St.-Erichs-Altar zur Ehre des schwedischen Heiligen und zum Frommen der schwedischen Kaufleute. Bekanntlich fand 1457 der aus seinem Reich vertriebene König Karl Knutsson dort eine Zuflucht. Vielfältig sind erwiesen die Beziehungen der Reichsverweser und der Stockholmer Bürgerschaft zu Danzig während der Sturezeit. Und die über Stockholms Außenhandel im 15. Jahrhundert berichtenden verstreuten Quellen bezeugen, daß Osmund auch damals die üblichste Ausfuhrware von Schwedens Hauptstadt nach Danzig war¹⁹.

Betreffend die Einfuhrseite wurde am geeignetsten erachtet, besonders das Salz zu beachten, einerseits deswegen, weil dessen Quantitäten leichter feststellbar sind als die der meisten anderen Einfuhrwaren, andererseits, weil es ständig eine sehr wichtige Rolle im Wirtschaftsleben der älteren Zeiten spielte, in Schweden geradeso wie anderswo.

¹⁹ Betr. den St. Erichs-Altar siehe Mitteilungen des Westpr. Geschichtsver. 1930, 43 ff., betr. die Ereignisse von 1457 Kumlien, Karl Knutsson i Preussen 1457—1464 (1940), betr. den Stockholm-Danziger Handel im 15. Jahrhundert die Stockholmer Stadtbücher und zahlreiche einschlägige Notizen bei Styffe, Bidrag till Skandinavians historia.

Allerdings kann möglicherweise die Bedeutung des Salzes für die Bevölkerung einigermaßen überschätzt worden sein, aber für die Hofhaltung, für die Bürger der Städte und für die Besetzungen der befestigten Schlösser war es bestimmt unentbehrlich. Der Geldwert des Salzes entsprach im 16. Jahrhundert etwa einem Viertel der ganzen Einfuhr. Die Salzeinfuhr war eine Versorgungsmaßnahme, für die in vielen Fällen die Staatsverwaltung verantwortlich gemacht wurde, und sie wurde eben deswegen gleichzeitig eine politische Aufgabe, deren glückliche Durchführung natürlich von den Beschaffungsmöglichkeiten abhing. Und gerade diese sind allzuwenig beachtet worden: sehr oft, insonderheit wenn es sich ums Mittelalter handelte, begnügte man sich mit der Annahme, die in vielen kritischen Fällen so aktuelle Salzeinfuhr nach Schweden sei von den „Hansen“ besorgt worden, womit man gewöhnlich die Lübecker meinte.

Der Versuch, Quellenangaben über die Quantitäten des in der Hanseperiode nach Schweden gelieferten Salzes zusammenzustellen, hat seine Schwierigkeiten. Die mittelalterlichen Quellen Lübecks geben nur für recht begrenzte Abschnitte und nur für eine einzige Stadt Bescheid. Die oben erwähnten Danziger Rechnungen des späten 15. Jahrhunderts dokumentieren klar die Unvollständigkeit betreffend die Größe der Schiffsladungen. Alle Vergleiche zwischen verschiedenen Zeitpunkten und Orten werden durch die Unterschiedlichkeit der Maßeinheiten erschwert. Die Salzlast war nicht überall gleich, sie konnte eine wechselnde Anzahl Tonnen umfassen; wir wissen auch nicht, ob die Tonne überall gleich groß war.

Da mit der hier zu bietenden Zusammenstellung nur beabsichtigt ist, Tendenzen und Entwicklungslinien in großen Zügen herauszuarbeiten und nicht als genaue Maße aufzufassende Zahlen einander gegenüberzustellen, dürfte diese Absicht erreicht werden, ohne daß die Ergebnisse wegen der Uneinheitlichkeit der Maße ernstlich in Frage gestellt würden.

Schon einige bei anderen Städten als Stockholm vorgenommene Stichproben verleihen unseren Schlußfolgerungen über die Salzeinfuhr im 16. Jahrhundert eine bestimmte Richtung. Kalmar hatte 1560 eine verhältnismäßig ansehnliche Salzeinfuhr von Lübeck, Söderköping erhielt 1554 jedoch bedeutend mehr Salz von Danzig als von Lübeck (215 bzw. 118½ Lasten). Bei Schwedens einzigem Westhafen Lödöse liegen für die ganze Regierung Gustav Wasas vollständige Rechnungen nur für das eine Jahr 1546 vor, aber gerade diese geben höchst beachtlichen

Bescheid: in jenem Jahr wurden nämlich von Holland und Schottland nicht weniger als 610 Lasten und 788 Tonnen Salz nach Lödöse eingeführt. Weitere einschlägige Aufklärungen bietet unsere Tabelle. Es ergibt sich, daß nur ein mäßiger Teil von Stockholms Salzeinfuhr von Lübeck ausging. Der Einfuhrwert des Salzes von Lübeck betrug 1559 28 000 Mark, desjenigen von Danzig und Frankreich zusammen jedoch schier 90 000 Mark. Die Zahlen des Jahres 1582 zeigen, daß auf Lübeck bloß 21,7% von Stockholms Gesamtsalzeinfuhr entfielen, auf Danzig dagegen 55—60%. 1583 und 1584 waren diese Zahlen für Lübeck noch kleiner (17,3 bzw. 9,3%). Offensichtlich erreichte Westeuropas Salz Schweden und Stockholm teils über Lübeck, teils aber auch, und zwar in größeren Mengen, durch unmittelbare Zufuhr vom Westen über Danzig und andere Hansehäfen der östlichen Ostsee. Diese Möglichkeit der Umgehung Lübecks war in mehreren Fällen von großer Bedeutung, insbesondere wenn zwischen Schweden und dem Vorort der Hanse ein Krieg tobte. So wurde Stockholm 1535 während der Grafenfehde von Danzig, Königsberg und Reval mit Salz versorgt. Während des Nordischen Siebenjährigen Krieges waren es Holland, Stralsund, Stettin und Rostock, die im Jahre 1564 Stockholms Salzlieferanten waren²⁰.

Die schwedischen Quellen des 16. Jahrhunderts unterrichten uns also eindeutig über die Wege der Stockholmer Salzeinfuhr und veranlassen uns zu der naheliegenden Frage: woher wurde Stockholm im Spätmittelalter mit Salz versorgt? Die Antwort könnte folgendermaßen lauten: allgemeine Wahrscheinlichkeitsgründe wie auch die wohl verstreuten, aber doch evidenten Zeugnisse der mittelalterlichen Quellen lassen vermuten, daß die für die ältere Wasazeit wahrgenommenen Verhältnisse im großen ganzen auch ungefähr 100 Jahre davor vorherrschend waren. Koppe ermittelte, daß der Salzhandel mit Schweden im späten 14. Jahrhundert nicht zu den bevorzugten Interessengebieten der lübischen Großhändler gehörte. Gemäß den lübischen Pfundzollrechnungen von rund 1490 wurden damals vergleichsweise geringe Salz mengen von Lübeck nach Stockholm verschifft²¹. Um 1450 eröffnete das sogenannte Baiensalz seinen Siegeszug in den Ostseeraum, und zwar dank den Holländern und dank Danzig, dessen eigentliche Blütezeit damals ihren Anfang nahm. Die Quellen belegen lebhaft Verbindungen zwischen Stockholm und Danzig in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts und widerlegen nicht, daß in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts Salz die Haupteinfuhr von Danzig nach Stockholm ausgemacht

²⁰ Tull och accis; für 1564 vgl. auch H. Forssell a. a. O. II, S. 10.

²¹ Koppe S. 57; HGbl. 1907, S. 490.

hat. Hiermit ist übrigens auch der bekannte Umstand in Zusammenhang zu bringen, daß Christian I. während seines Kampfes mit Schweden um 1470 den Baiensalztransport durch dänische Fahrwasser verbieten wollte²². So dürfte die Schlußfolgerung nicht zu umgehen sein, daß Stockholm in der Spätzeit der Hanse den größeren Teil seines Salzes aus dem Westen ohne Lübecks Vermittlung empfing.

V.

Das oben Wahrgenommene dürfte in wenigen Worten etwa folgendermaßen zusammenzufassen sein. Von und über Lübeck importierte man vor allem Tuche und Kramwaren, Geld und Waffen nach Stockholm. Die schwedischen Wasazeitquellen künden uns, daß unmittelbar vom Westen in beträchtlichem Ausmaß Salz nach Schweden und Stockholm eingeführt wurde. 1559 machte Salz 93,5% der Einfuhr vom Westen (Frankreich und Amsterdam) aus, 1582 und 1583 entfielen 24,8 bzw. 23,4% vom Import aus Holland auf Salz, während sich die entsprechenden Anteile bei Lübeck um 3% hielten. 1611 bestanden 40,3% der Westeinfuhr aus Salz. Ähnliches bezeugen die Quellen für Danzig. In ungewöhnlich hohem Grad wurde dessen Export nach Stockholm von Salz und daneben von Hopfen beherrscht, wofür noch weitere Belege beigebracht werden könnten. So vereinigten 1559 Salz und Hopfen 95% des Imports von Danzig nach Stockholm auf sich, während in jenem Jahr der Anteil der gleichen Waren in Lübecks Stockholmexport bloß 9% betrug. Danzig bestritt von Stockholms Hopfenimport 1572 86,8%, 1573 97,4% und 1574 94,1%. Diesem wenig variierenden Export von Danzig nach Stockholm entsprach ziemlich analog der Osmundimport von Stockholm. Schwedens Kupfer und Stangeneisen wurden nach oder über Lübeck verfrachtet, zu einem gewissen Teil auch unmittelbar westwärts. Beachtenswert ist indes, daß das Kupfer, auch als dessen Produktionsziffern in vorher ungeahnter Weise emporschnellten, bis um 1609 auf jeden Fall den Weg über Lübeck nahm.

Die Linien nach Lübeck und Danzig vertreten also in der spätesten Hansezeit zwei im wesentlichen verschiedene Warengruppen innerhalb Stockholms Außenhandel. Ein auf Grund des Stockholmer Materials angestellter Vergleich zwischen diesen beiden Handelslinien zeigt, daß das Ladevermögen der Handelsflotte auf der Linie Stockholm—Danzig nicht geringer sondern eher größer als dasjenige der Linie Stockholm—Lübeck war, aber daß auf der letzteren Linie Ladungen von erheblich

²² Hanserecense III, 6, Nr. 389, 430 und 445; Hans. Urkundenb. X, Nr. 11.

höherem Geldwert befördert wurden. So entfielen z. B. in den Jahren 1582—84 57,7% des Einfuhrwertes auf Lübeck und nur 19,2% auf Danzig. Für die Jahre 1559 und 1620 sind die entsprechenden Zahlen 56 und 13,7, 37 und 27. Obwohl keine ausnahmslose Beweisführung vorliegt, tritt doch die Tendenz klar zutage.

Die Erklärung ist darin zu suchen, daß die Lübecklinie die teureren und weniger Schiffsraum benötigenden Waren transportierte und die Danziglinie die billigen und raumfüllenden: Kupfer, Stangeneisen und Tuche waren teurer als Osmund und Salz. 1559 war ein Schiffspfund Stangeneisen doppelt so teuer (20 schwedische Mark) als ein Schiffspfund Osmund (10 schwedische Mark), der Ausfuhrzoll für Kupfer war 1582 viel höher als für Osmund — 2 Taler für ein Schiffspfund Kupfer und gerade soviel für eine Last, d. h. 12 Schiffspfund, Osmund²³. Wir finden, daß die Warenaufteilung zwischen den beiden Linien mit den allgemeinen Handelsbedingungen in bester Uebereinstimmung steht: während die billigeren Waren auf den verhältnismäßig billigen Seewegen befördert wurden, war bei den teureren die Kombination von Land- und Seeweg eher tragbar.

Die Verschiedenheit der Lübeck- und der Danziglinie in wirtschaftlicher Hinsicht vermag uns auch einiges betreffend die Handelstreibenden zu sagen, die auf diesen Verkehrslinien tätig waren; leider kann dieses Problem nur flüchtig berührt werden. Der Handel zwischen Lübeck und Stockholm war vor 1400, vor 1500 und um 1500 gekennzeichnet durch einen von Lübeck betriebenen Großhandel mit einer verhältnismäßig beträchtlichen Verteilung des Umsatzes auf wenige Köpfe; daneben war für 1559 zu beobachten, daß der Handel der eingewanderten Stockholmer in hohem Maße auf Danzig ausgerichtet und auf viele Hände aufgespalten war. Diese Kennzeichen kehren, wenn auch mit gewissen Veränderungen, im Stockholmmaterial der früheren Wasazeit wieder, und die Quellen des 15. Jahrhunderts sprechen in bezug auf den Danzighandel auch nicht dagegen.

Die hieraus sich ergebenden Schlußfolgerungen sind ziemlich klar. Die Strecke Stockholm—Danzig war mindestens von etwa 1450 bis etwa 1600 die Verkehrslinie der Stockholmer und Danziger Klein Händler. Die Osmundausfuhr von den Bergwerksgebieten Bergslagen und von Stockholm nach Preußen sicherte nicht nur in großem Umfang Mittelschwedens Salzzufuhr, sondern kam auch machtmäßig der Stockholmer Bürgerschaft schwedischer Volkszugehörigkeit zugute, die die Stures und Gustav Wasa stützte.

²³ Tull och accis, s. oben.

VI

Auf Grund des hier Angeführten dürfte man zu folgenden Schlußfolgerungen befugt sein.

Entschieden erwiesen ist die Beobachtung, daß Schifffahrt, Waren und Wege des Stockholmer Außenhandels während der langen Periode vom 14. bis zum 17. Jahrhundert eine auffallende Kontinuität zeigen. Die Schiffslastzahlen sind einander ziemlich gleich, die Handelsrouten sind in vielen Fällen dieselben, die Hauptwarengattungen ebenso. Das Schwedeninteresse der Lübecker Großhändler war im großen ganzen um 1370, vor 1500 und im 16. Jahrhundert auf die gleichen Warengattungen ausgerichtet. Das Fassungsvermögen der eingefahrenen Handelswege war zureichend, solange der Umsatz sich innerhalb begrenzter Maße hielt. Später wurde es anders.

Und trotzdem können Veränderungen oder Verschiebungen schon während der Hanseperiode beobachtet und angenommen werden. Ganz klar treten sie hervor, sowie man unmittelbar das 14. mit dem 16. Jahrhundert vergleicht. Zur Zeit des Friedens von Stralsund war die Herrschaft Lübecks markanter als zur Zeit des Stettiner Friedens. Für die dazwischenliegenden Aeren, insonderheit das 15. Jahrhundert, werden sich wohl die Veränderungen und Verschiebungen statistisch nicht erweisen lassen. Aber alle Umstände sprechen dafür, daß die damals im nordeuropäischen Handelssystem eingetretenen großen Veränderungen auch auf den schwedischen Außenhandel eingewirkt haben. Seit etwa 1450 dürfte Danzig Schwedens erster (Baien-)Salzlieferant und so gut wie erster Vermittler von Schwedens Verbindung mit Westeuropa gewesen sein. Schwedens Anschlußmöglichkeiten an die Außenwelt wurden durch die Aufspaltung des Hansebunds in mehrere Einheiten größer, und vor allem sollte da die preußische Hansegruppe eine bedeutsame Rolle spielen.

Aber kraft seiner geographischen Lage, seiner Geldmacht und seiner erfahrenen Kaufleute vermochte sich Lübeck im Schwedenhandel bei den kostbareren, Kapital erfordernden Waren zu behaupten. Der Stockholmhandel wird auch mit der Zeit für Lübeck immer größere relative Bedeutung gewonnen haben: anfangs nur ein Nebenweg in diesem großen Handelssystem, stieg dessen Bedeutung für die Stadt unablässig²⁴. Die Zunahme der schwedischen Metallproduktion namentlich vom Ende des 16. Jahrhunderts ab schuf neue Möglichkeiten für Lübeck, die auszunutzen seine Bürger und Kaufleute nicht unterließen.

²⁴ Vgl. den einschlägigen Vergleich der Verhältnisse im 14. und im 17. Jahrhundert bei v. Brandt, S. 58.

Die neue Zeit brach jedoch unerbittlich herein, zum Teil auch an den trockenen Zahlen der Stockholmer Rechnungen erkennbar. Von Jahr zu Jahr geschahen wohl vom politischen Wechselspiel abhängige Veränderungen, aber die Tendenz ist klar. Allerdings dürfte Stockholms wichtigster Warenweg auch noch am Anfang des 17. Jahrhunderts über Lübeck gegangen sein. Aber das bedeutet nicht, daß Lübecks Kaufleute in gleicher Weise wie früher Stockholms Außenhandel in Händen gehabt hätten. Im mittelschwedischen Bergbau und im Stockholmer Außenhandel treten schon im 16. Jahrhundert Westeuropäer und Dänen als Lübecks Konkurrenten auf. Besonders deutlich zeichnen sich die neuen Zeitumstände bei demjenigen lohnenden Exportzweig ab, der einst in so hohem Grad der Lübecker ureigenster war: beim schwedischen Kupferexport. Wohl ging er nach wie vor und noch 1620 zum größten Teil über Lübeck, aber in mancher wichtigen Hinsicht hatten sich dessen Bedingungen verändert. Es ist symptomatisch, daß um 1610 der in Schweden wohnhafte Holländer Abraham Cabiljou der größte Exporteur von Schwedenkupfer aus Stockholm war. Während die Krone nach 1580 — zur Zeit des Kupfermonopols — nur einen geringeren Teil des Kupferblechs an in Stockholm wohnhafte Kaufleute veräußerte, besorgten 1620 den Kupferexport zum allergrößten Teil schwedische Bürger, wenn auch oft fremder Herkunft²⁵. Eine bemerkenswerte Veränderung im Verhältnis zwischen Lübeck und Stockholm war eingetreten, unter anderem dadurch gekennzeichnet, daß mehrere frühere Kaufmannsfaktoren der Lübecklinie um 1600 Stockholmer Bürger wurden. „Die deutsche Renaissance“ zu Stockholm zur Zeit Karls IX. erhält damit ihre Begründung. So war es Lübeck vergönnt, auch in Stockholms zweiter Blütezeit in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts eine Rolle zu spielen, als es klar war, daß die große Zeit des alten Hansevororts vorbei war.

²⁵ Interessante Nachrichten über den Kupferkauf nach 1580 überliefert u. a. Band 48 der Strödda kamerata handlingar, Stockholm, Kammararkivet.

DIE HANSEN UND FRANKFURT AM MAIN IM 14. JAHRHUNDERT

von

WILHELM KOPPE

Im 13. Jahrhundert hat der gemeine Kaufmann, der sich bald schon der Kaufmann „van der dudeschen Hanse“ nennen sollte, sich durch den Ost- und Nordseeraum vom Ladogasee bis zum Aermelkanal, vom Weichselstromgebiet bis an die norwegischen Hochgebirge durchgetastet und alle seine Teile verkehrswirtschaftlich neu miteinander verknüpft. Unablässig baute er die von ihm hergestellten Beziehungen weiter aus. War dieser Kaufmann, den wir überall im Osten, Norden und Westen finden, nicht oder kaum an den Ländern hinter den Bergen, die das norddeutsche Tiefland begrenzen, interessiert? Diese Frage hat sich immer schon aufgedrängt*.

Bekannt ist, daß der Rhein der Weg war, auf dem der Norden und der Süden sich von jeher ergänzten, daß, wie Straßburger und Augsburger im 12. Jahrhundert nach Köln gezogen sind, die Kölner mit dem oberen Deutschland und den Donauländern verkehrten. Dieser Verkehr, von dessen Stärke die Koblenzer Zolltaxen für diese frühe Zeit eine gute Vorstellung vermitteln, befriedigte den schon beachtlichen Bedarf des Südens auch an nord- und nordosteuropäischen Gütern. Die Kölner spielten in ihm die Hauptrolle. Sie sind aber im 13. Jahrhundert durch die westfälisch-sächsischen Kaufleute, die sich an der Ostsee niederließen, aus dem nordosteuropäischen Verkehr schließlich ganz verdrängt worden. Diese waren es, die den Ostseeraum wirtschaftlich durchorganisierten und mit dem vorher vorzüglich von den Rheindeutschen bearbeiteten Nordseeraum zusammenschweißten. Sie, die Kaufleute von Dortmund bis nach Dorpat hin, werden gemeinhin als die Hansen begriffen, obwohl feststeht und immer gegenwärtig sein muß, daß auch die Kölner Hansen waren und ungeachtet ihrer starken außerhansischen Interessen Wert auf ihre Zugehörigkeit zu dieser Gemeinschaft gelegt haben.

* Diesem Ueberblick liegt mein auf der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins 1951 in Schleswig gehaltener Vortrag zu Grunde. Die Anmerkungen sind auf das Notwendigste beschränkt. Für alles Einzelne muß ich auf eine für den Druck vorbereitete Untersuchung über den Verkehr zwischen Lübeck und Frankfurt, in der die im Text S. 14 aufgestellte Forderung so weit als möglich erfüllt werden soll, verweisen.

Die hansische Bedeutung des Kölner Kaufmanns beachtete Ernst Daenell nicht als er 1906 unsere obige Frage für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts und für das 15. Jahrhundert beantwortete¹: „Auf-fallend gering trotz der Lübeckisch-nürnbergischen Beziehungen war im ganzen genommen sonst der Verkehr zwischen dem hansischen Gebiet und Oberdeutschland“. Indessen auch so hat Daenell Widerspruch gefunden. Wenige Jahre nach ihm erklärte der hochverdiente nichtzünftige Frankfurter Historiker Alexander Dietz², daß die Lübecker Straße zu den in Frankfurt mündenden Hauptverkehrswegen gehörte. Die von ihm gebotenen Zeugnisse erwiesen aber für das 14. Jahrhundert eher das Gegenteil. Mehr besagten seine Zeugnisse für das 15. Jahr-hundert, wenigstens für dessen zweite Hälfte, und hierin ist Dietz durch das von Fritz Rörig erläuterte „Einkaufsbüchlein“ der Nürnberg-Lübecker Mulichs auf der Frankfurter Fastenmesse des Jahres 1495³ vollgiltige Bestätigung zuteil geworden. Danach hat Klaus Nord-mann den unter dem Zeichen der Nürnberger stärker und stärker ent-wickelten Verkehr zwischen Oberdeutschland und Ostseedeutschland mit Lübeck als Zentrum fürs ganze 15. Jahrhundert sehr genau herausge-arbeitet⁴. Fürs 14. Jahrhundert kam auch Nordmann über die Klarstal-lung Nürnbergischen Interesses am Lübecker Geschäft, eines Interesses, das in Lübeck geteilte Aufnahme fand, nicht hinaus. Nordmanns Zeug-nisse haben so Daenells Urteil von der Geringfügigkeit der hansisch-oberdeutschen Verkehrsbeziehungen nicht auch für dieses Jahrhundert aufheben können. Vorher, 1926, hatte Rörig, der Nordmanns Unter-suchungen angeregt hatte, in seinem grundlegenden Aufsatz über Groß-handel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts erklärt: „Es ist eine Legende, wenn immer wieder angenommen wird, daß der hansische und innerdeutsche Verkehr im Mittelalter keine nennens-werten Berührungspunkte gehabt hätten. Im 14. Jahrhundert kann über den regelmäßigen Transport baltischer Ware über Lübeck nach Mainz und vor allem nach Frankfurt jedenfalls kein Zweifel mehr sein“⁵.

Diese gewichtige Feststellung bedurfte indessen mehr als der wenigen Hinweise, die Rörig gab, um die Bedeutung dieses Verkehrs außer Zweifel zu stellen. Es ist nicht nur beim Zweifeln geblieben. Ein

¹ Die Blütezeit der deutschen Hanse, 2. Bd. (1906) S. 275.

² Frankfurter Handelsgeschichte Bd. I (1910) S. 219 ff. und passim.

³ Veröffentlichungen d. schlesw.-holst. Universitätsgesellschaft XXXVI (1931).

⁴ Nürnberger Großhändler im spätmittelalterlichen Lübeck = Nürnberger Bei-träge zu den Wirtschaftswissenschaften 37/38 (1933). Danach vor allem ‚Oberdeutschland und die deutsche Hanse‘ = Pflingstblätter d. Hans. Ge-schichtsvereins XXVI (1939).

⁵ Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte (1928) S. 230/31.

oberdeutscher Gelehrter, Franz Bastian, hat 1944, mit Bezug auf Rörigs erwähnte Feststellung, geschrieben⁶: bei der Durchsicht der Verkehrsnachrichten Frankfurt-Lübeck „kann man sich des Eindrucks eines überwiegenden Kleinhandels auf dieser Route bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts nicht erwehren, indem darin fast nur Fische, Wein und Pelzwerk als Waren sowie Weinschankbeflissene, Heringsmenger, Kürschner und Krämer als Ex- oder Importeure zutage treten.“ „Kleine Existenzen“ bestimmten diesen Verkehr, über dessen absolute und relative Bedeutung für Frankfurt Bastian sich nicht weiter äußert, durch die wenigen mitgeteilten Lübecker Namen aber die Vorstellung weckt, er wäre gering gewesen. Bastian, der die einzigartig reichen Frankfurter Archivalien benutzt hat, scheint unsere Frage entschieden zu haben, im Sinne des vor bald 50 Jahren gefällten Urteils von Ernst Daenell, welches damals auf Grund der veröffentlichten Urkunden und der Literatur nicht anders lauten konnte. Das nördliche und das südliche Deutschland waren demnach also im 14. Jahrhundert noch Wirtschaftsräume, die sich nach Osten und Westen, nach Norden bzw. Süden hin stark geltend machten, miteinander aber außer auf der Rheinstraße durch keinen größeren Verkehr verbunden waren. Die natürlich vorhandenen Beziehungen wurden ganz überwiegend von Krämern vermittelt und dazu von Handwerkern, die ihre Rohstoffe auswärts einkauften und dabei ihre eigenen Erzeugnisse absetzten. Wenn Rörig wirklich Großhändler erkannt hat, waren es also — nach Bastian — Ausnahmeerscheinungen, die nicht ins Gewicht fallen.

Dies Bild ist gründlich verzeichnet. Das obere Deutschland ist im 14. Jahrhundert für das hansische Deutschland auch ohne Köln ein Markt von hoher Bedeutung gewesen. Hauptkontaktstelle ist in kürzester Zeit Frankfurt am Main geworden. Frankfurt ist in diesem Jahrhundert für die Hansen zeitweise sogar wichtiger gewesen als das (zis-)alpine Zentrum des abendländischen Handels, der hansische Stapelplatz im Westen, Brügge. Dieser Verkehr zwischen dem Norden und Süden lag ganz überwiegend in hansischen Händen. Nur ein Ausdruck dessen ist, daß nicht wenige norddeutsche Kaufleute, Lübecker, Lüneburger, Braunschweiger, Hildesheimer usw. in Frankfurt sesshaft geworden sind und im wirtschaftlichen, schließlich auch im politischen Leben dieser Stadt eine große Rolle gespielt haben.

⁶ Das Runtingerbuch 1387—1407. Bd. I. = Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit Bd. VI (1944) S. 164.

Zu diesen Ergebnissen führte der Verfolg der Frage, wo die im 14. Jahrhundert in Lübeck über Riga, Reval und Pernau (-Dorpat) angekommenen russischen Güter geblieben sind. Gingen diese Güter, soweit sie nicht in Lübeck und seiner weiteren Umgebung verbraucht wurden, sämtlich nach Flandern, wo sie bekanntermaßen immer gefragt waren? Als Markt kommt da außer Flandern und England, wohin Lübecker Gut damals hauptsächlich von Hamburg aus über die Nordsee gelangte, nur das hinter der Elbe gelegene Deutschland in Betracht. Dieser Verkehr über die Elbe muß also genauer bestimmt werden. Zolllisten und anderes statistisch auswertbares Material gibt es hierfür nicht.

In der urkundlichen Lübecker Ueberlieferung begegnen uns sehr viele Lübecker in Verbindung mit Sachsen und Westfalen, einige in Verbindung mit Erfurtern und Kölnern, ein und der andere auch in Verbindung mit Mainzern, Frankfurtern und anderen Oberdeutschen. Meistens handelt es sich dabei um das Erbe eines in Lübeck Verstorbenen. Dies sind durchweg keine Zeugnisse für einen Verkehr zwischen dem linkselbischen Deutschland und dem Ostseeraum, sondern bloß Beweise, daß der Gestorbene aus einem Ort zwischen der Elbe und dem Rhein stammte. Als Kaufmann hatte der Erblasser sich meistens im Ostseeraum und an der Nordsee, auf dem vorzüglichen Arbeitsfeld der Hansen, betätigt, als einer von den vielen tausend Sachsen und Westfalen, durch die den deutschen Städten an der Ostsee laufend frisches Biut zugeführt worden ist. War derjenige, der von den Berechtigten in der alten Heimat des Verstorbenen zum Empfang des Legats oder Nachlasses ermächtigt worden ist, ein Lübecker, so stand dieser aber im Verkehr mit dem bzw. über den betreffenden altdeutschen Ort. Vollwertig sind für unseren Zweck natürlich die Nachrichten, die Altdeutsche und Lübecker als Geschäftspartner zeigen. Zu ihnen gehören die meisten von den wenigen Nachrichten, in denen mittel-, west- und süddeutsche Beziehungen zutage treten.

Hielte man sich nur an diese mehr oder weniger unmittelbaren Lübecker Zeugnisse für geschäftliche Beziehungen zwischen Lübeckern und Bürgern norddeutscher Städte, so hätte es keinen nennenswerten Verkehr zwischen dem Ostseeraum und dem linkselbischen Norddeutschland gegeben. Der Ueberlieferung der norddeutschen Städte zwischen der Elbe und dem Niederrhein sind nun noch weniger Zeugnisse für einen Warenverkehr mit Lübeck zu entnehmen. Vernünftigerweise hat man sich darum eines bestimmten Urteils über diese Verkehrsbeziehungen enthalten, hat jedenfalls niemand behauptet, daß der Verkehr

zwischen Lübeck und dem nördlichen Altdeutschland unbedeutend gewesen wäre.

Wie der Ostseeraum über Lübeck mit Lüneburger Salz versorgt worden ist, so darf indes auch angenommen werden, daß das westelbische Norddeutschland von Lübeck her mit Ostseegütern versorgt worden ist. Es fragt sich bloß, 1. welcher Art waren diese Güter, 2. konnte sich das städtereiche südliche Sachsen und Westfalen mit diesen Gütern anders vorteilhafter versehen, und 3. sind das Lübeck und dem Ostseeraum menschlich stärkstens verhaftete südliche Sachsen und Westfalen die äußersten Zonen im Süden gewesen, die Güter aus dem Ostseeraum aufgenommen haben? Auf die erste Frage lautet die Antwort: außer Seefischen, auf die immer wieder hingewiesen worden ist, vor allem Pelze und Wachs. Die zweite Frage kann verneint werden. Die dritte Frage ist die, welche hier zur Erörterung steht.

Daß es Verbindungen zwischen Lübeck und den Städten am unteren Main gab, beweisen die erwähnten wenigen diesbezüglichen Lübecker Zeugnisse. Diese Verbindungen haben Auffälliges nur für den, der sich nicht klar macht, daß ein engerer Kontakt zwischen den Städten diesseits und jenseits der mitteldeutschen Berge seit Jahrhunderten bestanden hat. Es ist widersinnig, daß die Braunschweiger, Goslarer, Hildesheimer oder Göttinger etwa oberrheinischen Wein über Köln bezogen haben, wo sie ihn auf kürzerem Wege von Mainz herauf erhalten konnten. Und auch Soest, dessen an seinem Recht und Bevölkerungszugang meßbarer Wirkungskreis das nordhessische Bergland einbegriff, hat sich mit dieser ebenso beliebten wie edlen Ware gerade so gut in Mainz wie in Köln versorgen können. Und seitdem aus Italien Gewürze und andere hochwertige Waren über die Alpen ins obere Deutschland gelangten, lag nichts näher, als diese Waren in die eben genannten norddeutschen Städte auf geradem Wege durch das mitteldeutsche Bergland weiterzuführen. Die See- und Stromwege enthielten für diese am Gebirge gelegenen norddeutschen Städte ja keinen die Unkosten ermäßi-genden Vorteil. Es müßte schon das Gegenteil beweisen, wer den Zunamen der Hildesheimer Pepersack, die im 13. Jahrhundert zu den ersten Geschlechtern ihrer Stadt gehörten und sich diesen Rang auch im 14. Jahrhundert zu bewahren verstanden haben, als nicht aus ihrem Handel mit Pfeffer aus dem Süden entstanden erklären will. Der von den Städtern am Südrand und am Nordrand der mitteldeutschen Berge getragene Verkehr brauchte also nur ausgeweitet zu werden, um im Norden die Ostsee zu erreichen. Für hochwertige Güter, die den an sich

teuren Transport über Land, und dazu über Berge, vertrugen, ist darum schon sehr früh ein Durchschleusen von Süden her bis an und über die untere Elbe und von Norden her bis an den Main anzunehmen. Unter den Gütern aus dem Ostseeraum waren für Pelze und auch für Wachs, beides kostbare Güter, die nicht viel Laderaum benötigten, die Voraussetzungen für einen solchen Fernverkehr im 13. Jahrhundert durchaus gegeben⁷. Die Schriftlosigkeit im kaufmännischen Betrieb dieser Zeit gestattet uns nur keine Einsicht in die Art und den Umfang dieses Güteraustausches.

Für erhebliche Bedeutung dieses Verkehrs spricht, daß in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts der über See und Sand fahrende Kaufmann noch leistungsfähig war. Wer es wagte, konnte etwa aus Westfalen nach Rußland reisen und dort mit gleicher Gewinnchance verkaufen und kaufen wie ein Kaufmann, der in Lübeck oder Wisby zu Hause war. Denn jener verfügte nicht so gut wie er selbst über das heimische Absatzgebiet. Dieser Zustand schwand jedoch zusehends dahin, in Folge der fortschreitenden Durchorganisation der Märkte⁸. Im ausgehenden 13. Jahrhundert hat sich der Handel in dem vom „gemeinen Kaufmann“ bestimmten Raum schon weitgehend auf die von Natur aus günstig belegenen Plätze konzentriert — ein Prozeß⁹, der in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts hier überall zum Abschluß gekommen ist. In vielen, zumal binnenländischen, Städten verteilt die handeltreibende Bürgerschaft nur noch, was sie in den benachbarten Zentren einkauft oder aus diesen zugeführt erhält, und gibt sie, was sie an ihrem Ort und seiner Umgebung aufkauft, nur noch an die Kaufleute in jenen Zentren weiter. Diese Entwicklung, deren namhaftestes Opfer Soest geworden ist, liegt in ihrer entscheidenden Phase vor dem Zeitpunkt, mit dem die Ueberlieferung der Städte reichhaltiger wird (1310/20), eine genauere Untersuchung darum erst einsetzen kann.

Der erwähnte Prozeß stand in ursächlichem Zusammenhang mit dem Ausbau des Verkehrs zwischen den Ostseeländern und Flandern

⁷ Eins der ältesten mittelbaren Zeugnisse für diesen Verkehr ist der oft zitierte § 12 des ersten Straßburger Stadtrechts (12. Jahrh.), nach dem die Straßburger Kürschner für ihren Bischof Pelzwerk aus Mainz und Köln zu holen pflegten.

⁸ F. Rörig hat immer wieder nachdrücklich darauf hingewiesen (Hans. Beiträge S. 217 ff.; HZ 159, 1939, S. 275 ff., HGBll. 64. Jg. 1940, S. 58 ff.), daß die aufkommende Schriftlichkeit im kaufmännischen Leben in eben dieser Richtung strukturverändernd gewirkt hat.

⁹ Er ist, soviel ich sehe, noch nicht untersucht, als durchgehende Erscheinung auch nicht beachtet worden.

durch den „gemeinen Kaufmann“¹⁰. In demselben Grade, wie der Ostseeraum während des 13. Jahrhunderts merkantil enger an Flandern angeschlossen wurde, wurden die norddeutschen und Ostseeländer möglichst in allem, was sie benötigten, mit in Flandern gekauften Gütern versorgt. Zumal die Ostseedeutschen mußten ihre Einkäufe im Abendland mit ihren eigenen Erzeugnissen bzw. Zugängen bezahlen können, also mit Pelzwerk und Wachs, Eisen und Kupfer, Getreide und Holz. Silber und Gold wurde in ihrem Bereiche nicht gewonnen. Sie mußten diese Edelmetalle vielmehr auch kaufen, nicht nur für die Verarbeitung zu Schmuck und für ihre Münzen, sondern auch für die Russen, die nach Silber ebenso stark fragten wie nach Tuch. Dieser Zwang, dort zu kaufen, wo sie ihre Güter loswerden konnten, hat, da dieselben Güter, welche die Oberdeutschen aus Italien holten, in Brügge nicht teurer angeboten wurden und der Seetransport aus dem Swin in die Elbe bzw. durch den Sund in die Ostsee billig war, dazu geführt, daß die Ostseedeutschen die aus und über Italien kommenden Waren auf diesem Welt handelsplatz einkauften; und nicht nur diese Waren, sondern auch den meisten Wein.

Beide Momente, die Ausrichtung der Ostseedeutschen auf Flandern, dessen Kaufleute im Zuge dieser für Flandern äußerst vorteilhaften Wendung ihrerseits den eigenen Handel in Deutschland einstellten, und das Zurücktreten der meisten binnendeutschen Kaufleute zugunsten der Kaufleute in den an der See gelegenen Haupthandelsplätzen¹¹, wirkten negativ auf die Entwicklung des Verkehrs zwischen Lübeck als dem allein noch in Betracht kommenden Platz an der Ostsee und dem oberen Deutschland. Positiv dagegen wirkte auf ihn die wachsende Nachfrage im inneren Deutschland nach schonenschem Hering, der in beliebigen Mengen gefangen und in Lübeck gelöscht werden konnte.

Was transportfertige Fische betrifft, besaß Lübeck dabei zunächst noch nicht die alle andere Plätze überragende Stellung, in der wir es nicht viel später schon sehen. Der norwegische Stockfisch (ursprünglich offenbar auch Hering) ging anfänglich überwiegend in die Nordsee-

¹⁰ Die Verkoppelung des vom deutschen Kaufmann erschlossenen Ostseeraumes mit Flandern im 13. Jahrhundert und ihre außerordentlichen Auswirkungen für beide Teile erkannte u. begründete F. Rörig, Vom Werden und Wesen der Hanse, 1943 S. 19.

¹¹ Es sei in diesem Zusammenhang bemerkt, daß der Fernhandel sich im oberen Deutschland in dieser Zeit nicht auf einige wenige Plätze zusammengezogen hat — weil die Waren an die Alpen auf Wagen und über die Pässe auf Saumtieren transportiert werden mußten, die Kaufleute aller oberdeutschen Städte darum weiterhin, das ganze spätere Mittelalter hindurch, unter grundsätzlich denselben Bedingungen mit Italien verkehren konnten.

häfen und von diesen (an der Weser, vor allem aber an der Zuidersee) aus landeinwärts, besonders den Rhein aufwärts. Und von den schonen-schen Fangplätzen holten auch schon im 13. Jahrhundert den Hering die Seestädter von Kampen bis nach Danzig hin. Für die Versorgung der Gebiete hinter Lüneburg sind die Lübecker aber immer die nächsten gewesen und ihnen kam am Sund zustatten, daß sie über das Lüne-bürger Salz verfügten, in Bergen, daß sie die norwegische Nachfrage nach Getreide aus den rasch wachsenden Ernteüberschüssen Osthoi-stens, Mecklenburgs, Pommerns und Preußens befriedigen konnten. Der Lübecker Hering suchte seinen Weg auf den großen Straßen über Braunschweig und Hannover weiter südwärts und gelangte wenigstens um 1300 schon bis an den Main, während der zuiderseestädtische Hering wohl immer noch die Märkte am oberen Rhein und an der Donau be-hauptete.

Allem Anschein nach waren es aber nicht in erster Linie die Lü-becker selbst, die den Hering über die Elbe schafften. Dieses im Hafen billige, durch Verfrachtung über Land sich rasch verteuernde, dazu ohne Pflege leicht verderbliche Schwergut reizte die großen Lübecker Kaufleute und ihre Gesellen wenig. Der Heringsvertrieb lag auch später noch überwiegend in den Händen Binnendeutscher, die, oft nur wenig bemittelte Personen mit eigenen Gespannen, die Absatzmöglichkeiten auch in den kleinen und abgelegenen Städten (und Klöstern) bestens kannten. Aber auch diese Händler haben Wege gewiesen, die der große Kaufmann verfolgen konnte.

An Initiative gebrach es den Lübeckern um 1300 noch nicht. Wir finden sie, offenbar von der unteren Weichsel hergekommen, in Breslau; 1298 oder 1299 erlitten Lübecker in Gesellschaft von Straßburgern auf dem Rhein unweit Andernach Schaden. Sie untersuchen die Möglich-keiten in und hinter den Bergen. Die Oberdeutschen, die Böhmen, und Ungarn beherrschen und mit Italien verkehren, haben ihnen genug zu bieten: Silber und Gold, Weine und Waren aus Italien. Sobald sie den Lübeckern genug Ostseegut abnehmen, werden diese von ihnen in großem Stile kaufen. Diese Situation tritt bald nach 1300 ein. Das obere Deutsch-land braucht jetzt mehr Pelze und Wachs, als es auf dem alten Wege über Köln noch empfängt und aus dem mittlerweile durchkolonisierten Ostmitteleuropa, dessen Eigenbedarf ständig wächst, bezieht. Die mit Mainz verkehrenden Kaufleute in den größeren südsächsischen Städten und in Soest verstärken ihren Einsatz. Deren Freunde in Lübeck nehmen sich der Sache sogleich energisch an.

Die letzten Bemerkungen, an sich aus der Gesamtsituation zu folgern, gründen sich bereits auf konkrete Feststellungen an den Lübecker Quellen.

Der Quellenbefund sei an diesem Punkte weitergeprüft. Mainz wird in den abertausenden Lübecker Urkunden aus dem 14. Jahrhundert nur dreimal genannt, Frankfurt keine zehnmal. Nichts ist aber unangebrachter als der Schluß: also waren die Lübecker Interessen an Frankfurt bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts noch unentwickelt. Das livländische Städtchen Wenden, auf halbem Wege von Riga nach Dorpat, das mehr als dreimal so oft als Frankfurt erwähnt wird, hätte dann dreimal soviel wie die Stadt am Main für Lübeck bedeutet, aber auch dreimal soviel wie Novgorod. Und Kalmar ist nicht deswegen wichtiger für den Lübecker Kaufmann als Novgorod gewesen, weil es viel öfter als jener Platz genannt wird; ein Lübecker Frankfurtkaufmann schickte jährlich wertmäßig mehr als die Hälfte der gesamten Lübecker Einfuhr aus dem keineswegs unbedeutenden Kalmar über die Elbe. Auf solche scheinbar statistische, in unseren wirtschaftsgeschichtlichen Arbeiten immer wieder versuchte Weise lassen sich keine verlässliche Schlüsse ziehen.

Auch nur auf den ersten Blick will der Umstand etwas besagen, daß zwischen Lübeck und den anderen hansischen Städten einerseits und Frankfurt andererseits fürs 14. Jahrhundert kaum Verhandlungen nachweisbar sind, während Flandern, England, Novgorod usw. uns gerade dadurch als Hauptinteressengebiete der Hansen entgentreten. Frankfurt war eine Reichsstadt und verfolgte konsequent eine fremdenfreundliche Politik. Zu Auseinandersetzungen mit Frankfurt hatten die in jener Stadt durch nichts beschwerten Lübecker keinen Anlaß; und ebensowenig die Frankfurter wegen Beschwerde in der noch am Grundsatz des freien Handelns festhaltenden Reichsstadt Lübeck. Es sei denn, Bürger dieser beiden Städte forderten in privaten Angelegenheiten richterliche Entscheidung, in hansischen Städten von dem Rat, in Frankfurt von dem Reichsschultheiß und den Schöffen. Damit ist der Beobachter endlich auf etwas festeren Boden gelangt, wengleich sofort und stärkstens unterstrichen die Einschränkung gemacht werden muß, daß Streitigkeiten unter „ehrbaren Kaufleuten“, als welche die Lübecker gerade auch auswärts zu handeln von sich selbst verlangten, Ausnahmerscheinungen sind und es dazu ganz zufällig ist, ob man Kleinigkeiten oder bedeutenderer Objekte wegen uneins geworden ist.

So bedingt schimmert in Zeugnissen dieser Art aber doch durch, ob der Verkehr zwischen den Heimatorten streitender Parteien lebhafter

war oder nicht. Wenn nun in Lübeck fürs 14. Jahrhundert nur wenige Streitfälle mit Frankfurtern und Lübeckern als Parteien nachgewiesen werden können, so deutet dies auf geringe Frankfurter Interessen in Lübeck, nicht aber auch auf geringe Lübecker Interessen in Frankfurt. Es ist ebenso gut möglich, daß die Lübecker Interessen in Frankfurt bedeutend waren wie daß sie ebenfalls unbedeutend waren. Waren sie bedeutend, so sind, da die vor dem Lübecker Rat eingegangenen Vergleiche (nur solche, keine gerichtlichen Entscheidungen, liegen aus diesem Jahrhundert vor) keinen Hinweis auf die näheren Umstände enthalten, Interessen am oberdeutschen Geschäft allenfalls in solchen Vergleichen zwischen Lübecker Parteien zu finden.

Wie etwa in dem Vergleich vom 13. Juli 1372 zwischen dem Lübecker Ratmannsohn Konstantin Schoneke, einem Schwiegersohn des 1367 in der Marienkirche erstochenen Herrn Bernhard Oldenburg, und dem Lübecker Hinrik Stengrave, einem Gesellschafter jenes Ratsherrn. Diesem von zwei Freunden von jeder Seite vermittelten Vergleich zufolge sollte Konstantin dem Henrik Zeit seines Lebens 18 Mark lübischer Pfennige jährlich zahlen, wogegen jener ihm alle seine noch nicht beglichenen Forderungen übereignete¹². Hinrik Stengrave war einer jener Kaufgesellen, mit deren Hilfe die Lübecker Großkaufleute ihre Geschäfte in anderen Ländern betrieben. Er, der 1351 in Soest von Verwandten ermächtigt wurde, für sie die Vermächtnisse des Lübeckers Johann Stengraven des Großen zu heben¹³, begegnet uns wieder in Lübeck im Frühsommer 1359, als Herr Bernhard Oldenburg und er einem Livländer einen größeren Betrag zu gesamter Hand schuldig wurden¹⁴. Mit diesem Ratmann, einem äußerst rührigen Kaufmann, der in den 50er und 60er Jahren allein und in Gemeinschaft mit jüngeren Freunden und älteren Gesellen (sieben in 12 Jahren) laufend große Posten russisches wie abendländisches Gut auf Borg kaufte und verkaufte, stand Hinrik Stengrave also wenigstens acht Jahre hindurch in Verbindung; nebenher mit anderen. Wie in der hansischen Welt üblich, befestigte ein bestimmtes auf gemeinsamen Gewinn und Verlust betriebenes Kapital das Arbeitsverhältnis solcher Gesellen zu den Lübecker Großkaufleuten, deren Propregeschäfte sie an anderen Plätzen, übrigens immer unentgeltlich, mitbesorgten. Oft ist Hinrik Stengrave

¹² Lüb. Staatsarchiv, Niederstadtbuch II S. 203,3.

¹³ Lüb. Staatsarchiv, Urkunden Westfalica Nr. 74.

¹⁴ Lüb. Staatsarchiv, Niederstadtbuch I S. 851,8.

über Dorpat, wo Verwandte von ihm lebten, nach Novgorod gereist, aber auch nach Frankfurt, wohin Herr Bernhard in den 50er und 60er Jahren viel russisches Gut auf Borg verkaufte. Höchstwahrscheinlich reiste Hinrik 1359 mit dem erwähnten russischen Gut eben dahin. Die gesellschaftlichen Außenstände, die er 1372 an Herrn Bernhards Tochtermann abtrat, befanden sich in Frankfurt. Das ergeben die folgenden Nachrichten. Vier Wochen nach dem erwähnten Vergleich ermächtigte Hinrik vor dem Rat den Konstantin, alle seine Außenstände in und außerhalb Lübecks einzutreiben¹⁵. Dies Geschäft ging aber nicht glatt vonstatten. Ein Schuldner war der alte Konrad Sledorn, ein geborener Hildesheimer bester Abkunft, der in den 30er und 40er Jahren zwischen Lübeck und Frankfurt hin und her gereist war und bald schon Frankfurt zu seinem Hauptwohnsitz gemacht hatte. Er lebte nicht mehr. Konstantin Schoneke hielt sich an dieses Konrads guten Freund in Frankfurt, einen geborenen Lüneburger aus ältestem Uelzener Großbürgergeschlecht, der in den 60er Jahren von Lübeck, wo er mit einem ihm entfernt verwandten Großkaufmann zusammenarbeitete, nach Frankfurt übersiedelt war. Als dieser bestritt, von Konrad Sledorns wegen etwas schuldig zu sein, ließen Konstantin Schoneke und Hinrik Stengrave seine Güter in Lübeck sicherstellen. Der Frankfurter, der wie so mancher Norddeutsche in Frankfurt es unterlassen hatte, obwohl er dort schon längst verheiratet und Hausbesitzer geworden war, das Frankfurter Bürgerrecht zu erwerben, holte dies jetzt nach¹⁶, am 12. März 1373, schwor sich dann vor dem Frankfurter Rat frei und unterrichtete hessische Dynasten; ließ letzteres auch Lübeck wissen. Daß die Sache in Lübeck bereinigt werden mußte, wollte dieser sich schuldlos wissende Niedersachse in Frankfurt nicht einsehen. Die Angelegenheit drohte gefährlich zu werden. Als der Frankfurter Rat dem Lübecker die vor ihm beeidigte Unschuld seines Bürgers bezeugte, belehrte dieser jenen unter dem 6. Juli 1374 eindringlich, daß nach lübischem Recht ein Beklagter ihm in Lübeck arrestierte Güter selbst oder durch einen Vertreter in Lübeck freien müsse, und verlängerte dem Frankfurter die Frist nochmals um vier Monate. Zugleich verwahrte sich Lübeck bei Frankfurt ernstlich dagegen, daß dieses einen seiner Bürger „dominos terrarum“ in ihre internen Angelegenheiten hineinziehen ließe. Es selbst werde solches einem seiner Bürger niemals gestatten und ersuche Frankfurt nochmals, seinen Bürger den ordentlichen Rechtsweg gehen zu

¹⁵ Lübecker Staatsarchiv, Niederstadtbuch II S. 205,5.

¹⁶ Frankfurter Stadtarchiv, Zweites Bürgerbuch S. 105.

lassen¹⁷. Da wir nichts weiter in dieser Sache hören, ist dies offenbar geschehen. Die gleichzeitigen, ähnlich lautenden Briefe Lübecks¹⁸ an die beiden Herren von Isenburg zu Büdingen, an den von Hanau und den von Eppstein haben diesen nur deutlich gemacht, daß die Reichsstadt an der Ostsee sich nicht einschüchtern lasse. Entscheidend war natürlich die Reaktion des Frankfurter Rats und dieser wünschte keine Störung des Verkehrs mit dem Norden. Er hat es darum ohne Zweifel höchst ungern gesehen, daß im Herbst 1372, offensichtlich ohne Zusammenhang mit dem besprochenen Rechtsstreit, ein wetterauischer Ritter zwei Lübeckern Güter abgenommen hatte. Sieben Lübecker Großkaufleute, unter ihnen der eine der beiden Geschädigten, verbürgten sich in den ersten Tagen des Jahres 1373 dem Lübecker Rat wegen der Verwendungsschreiben, die dieser in dieser Sache an den einen Herrn von Isenstein zu Büdingen ausfertigte¹⁹.

Einige wenige knappe Notizen und ein, übrigens der einzige aus Lübeck selbst bekannte, Lübecker Ratsbrief an Frankfurt haben eine ganze Reihe von Lübecker Kaufleuten, die um 1370 mit Frankfurtkehrten, und mehrere Frankfurter, die mit ihnen in Verbindung standen, in unseren Gesichtskreis treten lassen. Welcher gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Qualität sie waren — was zu ihrer Kennzeichnung bemerkt ist, steht nicht in den drei Nachrichten, die die Ausgangspunkte dieses Beispiels bildeten — ist allein durch sorgfältiges Suchen nach weiteren Nachrichten über sie, in und außerhalb Lübecks, feststellbar, welcher Art diese Nachrichten auch sein mögen: Schuldverpflichtungen, Ermächtigungen, Grundbesitzerwerb, letztwillige Verfügungen usw.

Erst wenn die Lübecker Kaufmannschaft in jedenfalls der Mehrzahl ihrer Glieder soweit wie möglich bestimmt ist, wenn vom Einzelnen ermittelt ist, wessen Sohn, mit wem verschwägert und befreundet, welchen Grundbesitzes, welcher geschäftlichen Interessen, welchen Leistungsvermögens, welchen öffentlichen Einsatzes, läßt sich das Fehlen handelsstatistisch auswertbarer Materialien für den binnendeutschen Verkehr dieser neben Köln größten Stadt im damaligen Deutschland grundsätzlich ausgleichen.

Die Forderung, die handeltreibende Einwohnerschaft Lübecks, die beinahe das halbe Europa bearbeitete, genauer zu kennen, ist in selten hohem Grade erfüllbar gewesen, solange die reichen Archivalien dieser

¹⁷ Lüb. UB IV Nr. 236.

¹⁸ ebd. Anm. auf S. 246.

¹⁹ Lüb. Staatsarchiv, Niederstadtbuch II S. 212, 4.

Stadt noch benutzt werden konnten²⁰. Aus seiner in vielen Jahren erworbenen profunden Kenntnis der Lübecker Zustände des 14. Jahrhunderts hat Rörig, wie eingangs erwähnt, dem damaligen Verkehr zwischen Lübeck und dem oberen Deutschland größere Bedeutung zugesprochen. Wie richtig er gesehen hat, konnte er selbst nicht wissen. Dazu bedurfte es der systematischen Verfolgung der nur auf den ersten Blick wenigen Spuren in den Lübecker Archivalien selbst, ebenso eindringlicher Studien am Gegenpol Frankfurt und des Durchkämmens der Archive aller Städte zwischen der Trave und dem Main.

Frankfurtischerseits ist trotz Dietzens nachdrücklicher Hinweise gegen Karl Büchers nur auf die gewerblich tätige Bevölkerung dieser Metropole gerichtete Sicht fürs 14. Jahrhundert kein wesentlicher Beitrag zur Lösung dieser Fragen geliefert worden. Die Frankfurter Archivbestände, die ihresgleichen nicht hatten, anders geartet als die Lübecker, aber nicht weniger inhaltsreich als diese, sind 1944 bis auf kleine, wenn auch immer noch erhebliche Reste verbrannt. Vergebens hat Hektor Ammann 1935 in Mühlhausen die hansischen Forscher darauf hingewiesen, daß Frankfurt im 14. Jahrhundert für Lübeck größere Bedeutung gehabt hat als Nürnberg. Flüchtige Einsichtnahme auf der Durchreise durch Frankfurt im Kriege in das Schöffengerichtsbuch von 1339/40 ergab, daß von den Parteien in den gewöhnlich nur ein bis zwei Zeilen langen Feststellungen nicht wenige Namen trugen, die sie als Norddeutsche ausweisen. Die „de Luneburg“, „de Attendienne“, „Blumenrod“, die ich aus drei Blättern notierte, haben sich als Lübecker bestimmen lassen. Hektor Amman hat mir vor einiger Zeit mitgeteilt, daß auch Lübeck selbst verschiedentlich genannt gewesen ist, und sein Urteil zusammengefaßt²¹: „Die starke Beteiligung der Lübecker am Frankfurter Handel ist mir genau wie Dietz, mit dem ich 1920—26 öfters gesprochen habe und den ich sehr hoch schätze, von Anfang an aufgefallen, und zwar vor allem für das 14. Jahrhundert. Der ganze Straßenzug von Frankfurt bis Lübeck ist dort mit allen wesentlichen Städten laufend vertreten.“ Von Amman, der zwischen beiden Kriegen immer wieder die Frankfurter Archivschätze benutzt hat, unter dem

²⁰ Viel ist in dieser Hinsicht dank der in den letzten Generationen hergestellten Auszüge und Regesten (vor allem Schröders Topographie, F. Rörigs Rentenverzeichnis für die Jahre 1285—1315, A. v. Brandts Fortsetzung für 1320 bis 1350, die Testamentsregesten des Lübecker Archives bis 1370) sowie dank einiger Filme (Niederstadtbücher 1325—1399) auch jetzt noch erkennbar. Von dem Vielen, was seit der Uebernahme der Bestände durch die sowjetische Besatzungsmacht nicht mehr eingesehen werden kann, würden besonders die bisher nur oberflächlich ausgewerteten Bürgerlisten von 1317—1355 das Bild von der Lübecker Gesellschaft noch wesentlich genauer erfassen lassen.

²¹ In einem Brief vom 6. März 1951.

Aspekt der schweizerischen Beziehungen zu der Messestadt, sind Verarbeitungen seiner Aufzeichnungen über die Verbindungen Auswärtiger mit Frankfurt in den Messezeiten — nur diese Partien in den Gerichtsbüchern sind von ihm durchgesehen worden — zu erwarten. Vielleicht erweitern sich dadurch unsere Einsichten über das an den noch vorhandenen Archivalien Feststellbare hinaus nicht unwesentlich. Die Masse der für den norddeutschen Verkehr zeugenden Frankfurter Nachrichten aus dem 14. Jahrhundert ist, da diese Zeugnisse ohne Wissen um die Heimat der auftretenden Personen niemandem Besonderes sagten, die Lübecker dazu nachweislich auch außerhalb der Messezeiten in Frankfurt tätig gewesen sind, für immer verloren²².

Für das viel gesprächigere 15. Jahrhundert hat Gisela Krausgrill, jetzt Frau Turnit-Krausgrill, wenigstens die wichtigeren Frankfurter Nachrichten über den Verkehr zwischen Frankfurt und Lübeck in letzter Stunde vor dem Untergang gerettet. In ihrer sehr guten, leider noch unveröffentlichten Dissertation²³ von 1944 hat sie den Lübecker Anteil im 14. Jahrhundert als noch nicht sonderlich stark entwickelt eingeschätzt und sich aus der Einsicht heraus, daß es dazu sehr eingehender Studien bedürfe, auf diese allgemeine erste Stellungnahme beschränkt. Was ihr unmöglich angerechnet werden kann, ist dem oben erwähnten Franz Bastian, der nach jahrelangen Studien an Frankfurter Materialien 1944 sehr konkrete Urteile gefällt hat, vorzuwerfen, um so mehr als er sich verpflichtet fühlte, die verjährte Fehde zwischen Georg v. Below und Rörig fortzusetzen. Bastian²⁴ läßt jede wahrhaft kritische Einfühlung in das von ihm benutzte Frankfurter Quellenmaterial vermissen, nimmt die überlieferten Nachrichten, als wären sie verzeichnet worden, um uns die Zeitverhältnisse zu erläutern, statt jede einzelne Nachricht daraufhin zu prüfen, welche Wirklichkeit hinter ihr steht und in welchen Zusammenhang sie gehört. Weil er unter zehn Fällen, die vors Schöffengericht kamen, neun findet, in denen es um Kleinigkeiten geht, um eine Tonne Hering, ein paar Pfund Heller oder Schillinge und dergleichen, soll das Frankfurter Geschäft in jenen Zeiten vom Kleinhandel bestimmt gewesen sein. Aus solcher Perspektive

²² Manches, was für die Verbindungen zwischen Frankfurt und Lübeck aufschlußreich ist, hat jedoch Heinz Merling, Wiesbaden, verzeichnet. Was er mir bereits mitteilen konnte (es ist hier nicht mitverwertet; vgl. aber die Note 26), bestätigt nicht nur die dem noch vorhandenen Archivmaterial abgewonnenen Ansichten, sondern überhöht diese noch.

²³ Die Frankfurter Handelsbeziehungen zur Hansestadt Lübeck im 15. Jahrhundert, Frankfurt Phil. Fakultät 11. 8. 1944.

²⁴ Vgl. meine Anzeige des Runtingerbuches in diesen Blättern 70. Jg. 1951 S. 114 ff.

heraus wertet er dazu die nicht passenden Fälle ab. Der Lübecker Andreas van Rostok, der nach Rörigs Angabe ein bedeutender Kaufmann gewesen ist, wird von ihm — vorsichtig — als jedenfalls anfangs kleine Existenz eingestuft und dieses Lübeckers Frankfurter Partner Johann Lemmechin als Krämer. Dieser angebliche Krämer Johann Lemmechin, ein Westfale, der 1332 Frankfurter Bürger wurde, der einem der großen Frankfurter Häuser den Namen gegeben hat, der 1362 ein kaiserliches Hofgerichtsurteil gegen die welfischen Fürsten, Amtleute und Städte auf 4000 Mark Silber erwirkte²⁵, war eine der stärksten Wirtschaftspersönlichkeiten des damaligen Deutschlands. Und die kleine Existenz Andreas van Rostok, Sproß eines alten Lübecker Geschlechtes, von dessen Gliedern mehrere Domherren waren, andere dem rigischen Rate angehört hatten, dieser Andreas, der zuletzt die Enkelin eines der Mitbegründer des Kupferbergwerkes in Schweden gehehlicht hat, erhielt, nachdem er 1340 von Frankfurt nach Lübeck zurückgekommen war, hier Jahr für Jahr immerhin 2—3000 lübische Mark russische Ware auf 6 bis 10 Monate für Frankfurt kreditiert²⁶. Bastians Urteil über die Qualität des Lübecker Verkehrs mit Frankfurt im 14. Jahrhundert kann außer acht bleiben. Die noch vorhandenen Frankfurter Archivalien, vor allem die sogenannten Insatzbücher, und Hektor Ammans, des wohl besten Kenners der oberdeutschen Wirtschaftsgeschichte, obiges Urteil widerlegen seine Auffassung zur Genüge.

Es gab also kapitalstarke Lübecker Kaufleute, die im 14. Jahrhundert Frankfurt beschickten und aus Frankfurt Waren bezogen. Damit ist aber immer noch nicht erwiesen, welche Bedeutung dieser Verkehr besaß, weder für Lübeck noch für Frankfurt. Die Lösung dieser Kardinalfrage erbrachten umfassende Untersuchungen der oben geforderten Art. Schritt um Schritt gelang es, von den wenigen Festpunkten aus, Boden zu gewinnen und den festen Boden zu erweitern, bis derart große Kreise, Großhändler und Krämer, Herren und Diener, Abkommen alter guter Familien und homines novi, auf diesem Felde eindeutig festgelegt waren, so daß nunmehr ein Urteil gefällt werden kann. Hier nur das Ergebnis in einigen seiner wesentlichsten Hinsichten.

Die ersten Lübecker Kaufleute sind in Frankfurt in den 20er Jahren des 14. Jahrhunderts nachweisbar; 1330 die ersten Lübecker, die sich

²⁵ Das Mandat liegt im Göttinger Stadtarchiv unter Nr. 1527.

²⁶ Nach freundlicher Mitteilung Heinz Merlings ist des Andreas gleichnamiger Vater ein finanzsachverständiger Lübecker gewesen, den der Frankfurter Rat um 1330 mit der Reformierung der Frankfurter Bede- und Wechselordnung betraut und danach zu ähnlichen Zwecken nach Straßburg beurlaubt hat.

in Frankfurt einbürgerten. Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt wuchs daraufhin die Lübecker Aktivität im Verkehr mit Frankfurt. Die in diesem Verkehr stehenden Lübecker sind bzw. werden Männer wirtschaftlich und gesellschaftlich ersten Ranges. Verschiedene gelangten in Lübeck in den Rat, einige wurden Bürgermeister. Es sind nicht nur Angehörige alteingesessener Geschlechter, sondern wenigstens eben so viele, die jenseits der Elbe geboren sind, in Hildesheim, Göttingen, Braunschweig, Hannover, Soest usw., wo ihre Väter zumeist, wenn auch nicht immer, dem Patriziat angehörten. Die unter ihnen, die sich in Frankfurt setzten — mehrfach läßt sich der Wechsel von Lübeck nach Frankfurt auf den Monat feststellen — arbeiteten sich dort rasch in die Frontlinie der Bürgerschaft, wie etwa Johann van Luneborg, ein Enkel des 1302 gestorbenen Lübecker Bürgermeisters Alexander van Luneborg, der nach einigen Jahren Hin- und Herreisens 1343 eine Frankfurterin heiratete und der zweitreichste Frankfurter des 14. Jahrhunderts, einer der reichsten Bürger des damaligen Deutschlands, geworden ist.

Diese Kaufleute schickten nach Frankfurt in erster Linie Pelze und Wachs, Waren, die in Partien im Wert von 100—1000 Mark lübisch, oft auf Borg und dann nach 5—10 Monaten zu bezahlen, in Lübeck eingekauft werden und aus Rußland stammen. Ein großer Teil der Warenkredite, die im Lübecker Niederstadtbuch verzeichnet sind (bis 1400 einige Tausend), betreffen russisches Gut, das nach Frankfurt weitergeht. Neben diesem Ostgut ist sehr viel schonenscher Hering und wohl auch schon, jedenfalls im ausgehenden 14. Jahrhundert, bergenscher Stockfisch von Lübeck nach Frankfurt geschafft worden — in Lübeck für uns nicht sichtbar, da diese billige Massenware fast immer bar bezahlt wurde; um so häufiger in Frankfurt selbst, von wo sie jetzt ins oberrheinische und donauländische Deutschland weiter verhandelt wurde. An Masse war, was ein Kaufmann oder auch Fuhrunternehmer an Fisch nach Frankfurt brachte, sehr viel mehr als was ein Kaufmann an Pelzen und Wachs diesen Weg gehen ließ, an Wert aber sehr viel weniger. Pelze und Wachs, beides Güter, die das Abendland im Mittelalter in unvergleichlich höherem Grade brauchte als in den neueren Jahrhunderten, Güter, ohne deren Vertrieb die bedeutendsten nord-europäischen Städte nicht geworden wären, was sie darstellten, waren damals offenbar auch insgesamt wichtiger als der Fisch für den Lübecker Einsatz in Frankfurt.

In den 40er und 50er Jahren, nur kurz durch die lähmenden Wirkungen des Schwarzen Todes unterbrochen, ist die Lübecker Tätigkeit in Frankfurt potentiell offenbar am bedeutendsten gewesen. Sie war

schon in den 30er Jahren sehr stark, vielleicht ebenso stark. Auffällig ist, daß in demselben Augenblick, in dem die Lübecker mit russischem Gut in Frankfurt auftauchen, Frankfurts Aufstieg zum ersten Platz im oberen Deutschland einsetzt — um 1320. Mit einer beinahe unheimlichen Schnelligkeit begann die Stadt zu wachsen, in demselben Grade, in dem sie den Fernverkehr an sich zog. 1320/24 eine Stadt mit bloß 1056 bedepflichtigen Bürgern, hatte Frankfurt 1354, obwohl der Schwarze Tod kurz zuvor viele Opfer gefordert hatte und wohl kaum schon alle Lücken wieder aufgefüllt waren, bereits 2728 steuerpflichtige Bürger²⁷. Das Steueraufkommen ist in diesen 30 Jahren sehr viel stärker noch gestiegen. Von Jahr zu Jahr wurde Frankfurt stärker von rheinischen und donauländischen Alemannen, von Franken und von Bayern besucht, zumal seit dem Ende der 30er Jahre auch die Tuchhändler aus den brabantischen Tuchmacherstädten, die seit der Jahrhundertwende hochkommen, erschienen und die Lübecker in Brügge und in Frankfurt einander die Hände reichten.

So kam das Jahr 1358 heran, als die Hansen unter Lübecks Führung den Verkehr mit Flandern einstellten und bald schon kein hansisches Gut mehr über die Maas ließen. Sie konnten diesen für sie lebenswichtigen Verkehr für längere Zeit einstellen, weil sie mittlerweile in Frankfurt einen Markt gewonnen hatten, der Brügge zwar nicht voll, aber doch weitgehend zu ersetzen in der Lage war. Norddeutschland und der Ostseeraum brauchten, außer dem länger allerdings schlecht entbehrlichen, durch englische Werkarbeit noch nicht vollwertig ersetzbaren guten flandrischen Tuch, vor allem lötiges Silber und Gulden, Weine, Gewürze und Spezereien, Prachtstoffe und den haltbaren Barchent. Alles, außer dem wollenen Tuch, konnte auch aus Frankfurt mit dem dahinter stehenden Italien bezogen werden. Die Verkehrssperre gegen Flandern hat darum die an Flandern interessierten Hansen nur zum Teil zum Stillehalten genötigt; sie hat den schon starken norddeutschen Verkehr mit Frankfurt nur nach weiter gekräftigt. Das ist es, was positiv hinter den Beschlüssen der hansischen Ratssendboten von 1359 steht: über den Rhein hinweg, nämlich über Köln, Mainz, Frankfurt und Basel hinaus, darf keine hansische Ware verkauft werden²⁸! Sicher ebensosehr wie um die Oberdeutschen zur Zurückhaltung im Verkehr mit Flandern zu bewegen wie um den hansischen

²⁷ Vgl. die späteren Zahlen Note 32.

²⁸ Hanserecense I Nr. 226. — Die Aussicht, daß der ja freibleibende Verkehr den Rhein entlang von und nach Italien, sich eben der Sperre wegen verstärken würde, kann den Hausen vom Niederrhein, vor allem den Kölnern, die Zustimmung zu der Zurückverlegung der Sperrlinie von der Maas an den Rhein nur erleichtert haben.

Verkehr mit Frankfurt zu fördern, hat der Lübecker Rat am 16. März 1359 seinen Stadtschreiber mit weitgehenden Vollmachten nach Frankfurt gesandt und bald darauf dessen Kollegen, der Kaiser Karl aufsuchen sollte, dem Frankfurter Rat empfohlen²⁹.

Flandern hat 1360 auf der ganzen Linie nachgegeben. Frankfurts Aufstieg aber hielt an, trotz der Krise, welche, durch innere Auseinandersetzungen verschärft, die unmittelbare Folge war und sich in Zusammenbrüchen großer Frankfurter und dann auch Lübecker Unternehmen äußerte. An die Stelle der abtretenden Handlungsinhaber treten glücklichere gleichaltrige und dazu neue jüngere Persönlichkeiten im Lübeck-Frankfurter Verkehr in den Vordergrund. Wie schon in den 30er Jahren sehen wir in den 60er Jahren die Lübecker und ihre sächsischen Freunde in Brügge und Frankfurt miteinander korrespondieren. Hinter Frankfurt taucht jetzt Venedig auf, das schon in dem hansischen Sperrverlaß von 1359 für Flandern frei für hansisches Gut erklärt worden war. In den 70er Jahren finden wir in Venedig die ersten Hansen, Kaufleute aus dem wendisch-sächsischen Drittel.

In Brügge werden die hansischen Kaufleute nun schon wieder beschwert. Ihr flandrischer Verkehr schrumpft seit Ende der 70er Jahre zusammen. Zeitweise zählt das Kontor zu Brügge nur noch anderthalb Dutzend Mitglieder, bis schließlich auf dem Hansetag zu Lübeck 1388 beschlossen wird, Flandern und dazu Antwerpen und Mecheln abermals zu meiden³⁰. In diesen Jahren hat sich, wie die Frankfurter Verkehrseinnahmen zeigen³¹, der Umsatz in der Messestadt am Main zu außerordentlichen Höhen emporgeschaubt. Der Zusammenhang zwischen dem Aufstieg Frankfurts und dem Niedergang Brügges ist augenfällig. Was Nord- und Ostdeutschland und das von dort versorgte nördliche und östliche Europa durch die Italiener noch in Flandern erhalten hatten, gelangte zu immer größerem Teil über die Alpen nach Frankfurt und hier in die Hände der Verteiler, die auf der Kölner, der Lübecker und der Erfurter Straße mit diesem Platz verkehren. Der Abbruch des

²⁹ Frankfurter Stadtarchiv, Reichssachen I Nr. 27 und 39.

³⁰ K. Bahr, Handel und Verkehr der deutschen Hanse in Flandern während des vierzehnten Jahrhunderts, 1911, S. 38: „Das war vielleicht die schlimmste Krisis, die der hansisch-flandrische Handel im 14. Jahrhundert zu bestehen hatte“.

³¹ Dietz (a. a. O. I S. 50) bezeichnete auf Grund dieser Zahlen 1384 als bestes Geschäftsjahr Frankfurts im Mittelalter; vgl. dazu Fr. Bastian a. a. O. S. 16 ff. und seine Zahlen in Anmerkung 251 auf S. 138. Beide berücksichtigen nicht, daß die Kaufleute der meisten bedeutenderen Städte in Frankfurt zollfrei waren (Karls IV. Privileg für die Lübecker vom 16. IV. 1361 = Lüb. UB III Nr. 390); aber auch so spiegeln, wenn auch ungenau, diese Zahlen Frankfurts Wareneingang und -ausgang.

Verkehrs mit Flandern durch die Hansen im Jahre 1388 hat sich indessen nicht noch weiter zugunsten Frankfurts ausgewirkt. Im selben Jahr legte der große Städtekrieg den oberdeutschen Verkehr lahm. Auch die Frankfurter selbst erlitten eine vollständige Niederlage, im Frühjahr 1389 bei Kronberg. Immerhin näherten sich Frankfurts Verkehrseinnahmen nach dem Sieg der Fürsten und Herren über die Städte wieder der Höhe vor dem Kriege. Als jedoch Flandern die hansischen Forderungen anerkannte und die Hansen 1392 mit 150 Mann wieder in Brügge einritten, begann für Frankfurt eine mehr als 50jährige Periode der Hemmungen. Rasch hat die Stadt, trotz aller Anstrengungen ihres Rates zugunsten der Messen, an Bedeutung verloren. Die Verkehrseinnahmen, die Kopfzahl der Bürger und die Bedeerträge sinken stark ab³². Die Norddeutschen konzentrieren ihre nachlassenden, im Ringen mit ihrem Handel feindlichen Mächten weiter verschleißenden Kräfte in diesen Jahrzehnten ganz auf die Niederlande, in denen Brügge jetzt von Antwerpen überflügelt wird, während unter den Oberdeutschen die Nürnberger weiter erstarken, über Frankfurt hinweg mit den Niederlanden verkehren und über Erfurt in Lübeck selbst Eingang suchen, zugleich in Ostdeutschland Fortschritte machen.

Den Lübeckischen Verkehr mit Frankfurt kennzeichnet in dieser Zeit, dem letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, das keinen großen Kapitaleinsatz fordernde und auch nur mäßige Gewinne abwerfende Geschäft mit Seefischen. Erst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, in welcher der europäische Handel, auch der Ostseehandel, wieder starken Auftrieb gewinnt, prägt diesen Verkehr erneut das Geschäft mit russischen Gütern. Diese zweite Blütezeit des Verkehrs zwischen Lübeck und Frankfurt unterscheidet sich von der ersten im 14. Jahrhundert jedoch dadurch, daß jetzt die Oberdeutschen voranstehen, die Nürnberger in Lübeck und einige aktive Frankfurter wie die auch mit Venedig verkehrenden Blume, die nunmehrigen Besitzer des Hauses „Zum Lämmchen“, welches im 14. Jahrhundert schon als der „Lübecker Hof“ in Frankfurt bezeichnet werden kann. Die Lübecker Kaufleute und ihre norddeutschen Freunde stehen in Frankfurt jetzt in der zweiten und dritten Reihe.

³² Die Verkehrseinnahmen nach 1389/90 stellen zusammen Bastian a. a. O. I S. 27 und Dietz a. a. O. I S. 50. — Nach Dietz I S. 151 zählte Frankfurt 1389, 1475 und 1556: 3340, 2513 bzw. 2206 Bedepflichtige. — Zur Frage der Vermögen vgl. die Listen bei Dietz a. a. O. I S. 50, 52, 54 usw. und seinen Abschnitt Frankfurts Geldbesitz und Anlagewerte a. a. O. III S. 204 ff. Dietz erkennt nicht die große Flaute während der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts.

Die große Zeit der Lübecker und anderen Hansen in Frankfurt ist das 14. Jahrhundert gewesen. An ihrem Ende standen zwei geborene Lüneburger, Johann Niebur, der als Lübecker Bürgermeister 1392 den berühmten bis zur Schließung des Deutschen Hofes in Novgorod die Rechtsgrundlage bildenden Frieden mit den Russen zustandegebracht hat, und Bernhard Niebur, der als Frankfurter Bürgermeister in Verhandlungen mit dem Kaiser in Böhmen für seine Stadt das bestmögliche aus dem verlorenen Krieg mit den oberdeutschen Fürsten und Herren herausgeholt hat. Am Anfang dieser auch für Frankfurt insgesamt großen Zeit steht die Einrichtung der neuen Messe, der Fastenmesse, neben der alten Herbstmesse im selben Jahre 1330, in dem die beiden Lübecker Andreas van Rostok und Marquard Warscow Frankfurter Bürger geworden sind, der eine kurz vor, der andere einige Monate nach jenem Tage, der Frankfurts beispiellosen Aufstieg zum ersten innerkontinentalen Verkehrszentrum dieses Jahrhunderts eingeleitet hat.

Der hansische, in Lübeck sich sammelnde Kaufmann hat also, nachdem er den Ostseeraum wirtschaftlich erschlossen und mit Westeuropa verknüpft hat, im 14. Jahrhundert seine Energien auch noch in der mitteleuropäischen Tiefe nachhaltig zum Einsatz gebracht und in Frankfurt, zu dessen Entwicklung zu einem Platz von europäischer Bedeutung er wesentlich beitrug, die Italien verbundene oberdeutsche Wirtschaft befruchtet.

DIE STETTINER ZOLLROLLE DES 13. JAHRHUNDERTS *

von

ERWIN ASSMANN

Die Unstimmigkeiten, die schon von jeher hinsichtlich der zeitlichen Einordnung der Stettiner Zollrolle bestanden, hatten schon vor mehr als siebenzig Jahren den verdienstvollen Erforscher der Stettiner Handels- und Wirtschaftsgeschichte Otto Blümcke veranlaßt, ihr eine besondere Untersuchung zu widmen. Ihr Ergebnis war seine Arbeit „Über eine Stettiner Zollrolle des dreizehnten Jahrhunderts“ (Progr. Stadtgymnasium Stettin 1879), in der er mit viel Scharfsinn ein Ergebnis herausarbeitete, das bisher als eine endgültige Lösung des Problems gegolten hat. Da sich aber bei einer eingehenderen Nachprüfung seiner Untersuchungsmethoden eine ganze Reihe von Anstößen und auch sonst manche Unklarheiten ergeben haben, erscheint es nunmehr doch angebracht, die ganze Frage noch einmal aufzurollen.

Die Zollrolle ist nach ihren eigenen Worten für die Bürger von Stettin ausgestellt und stammt von Herzog Barnim I.¹, sie gibt aber kein Ausstellungsdatum und liegt auch nicht im Original vor, sondern lediglich in Bestätigungen durch die Herzöge Bogislav IV. vom 10. August 1293², Otto I. vom 21. September 1308³ und Wartislav IV.

* Anm. d. Red. (Fr. Rörig): Dieser Aufsatz bildete ursprünglich einen Anhang zu der in den Jahren 1940—43 als Greifswalder Habilitationsschrift entstandenen, 1951 vom Göttinger Arbeitskreis herausgegebenen Arbeit desselben Verfassers: „Stettins Seehandel und Seeschifffahrt im Mittelalter“. Die Bearbeitung aus dem pommerschen Gesichtskreis (Greifswald-Stettin) hat gelegentlich doch wohl zu einer Unterschätzung der Einordnung auch der Entstehung Stettins in die früheren Organisationsverhältnisse der Ostsee, in denen der universitas der Kaufleute des römischen Reiches, die Gotland besuchen, später Lübeck eine überragende Rolle zufiel, geführt. Die sehr wesentliche Betonung des Einflusses der von Magdeburg, vom Elberaum und von Brandenburg her wirkenden bürgerlich-kaufmännischen Kräfte auf die Entstehung und Entwicklung des hansischen Stettin ist ein auch für die gesamthansische Forschung so wesentliches Ergebnis, daß die Arbeit hier willkommen ist. Die Einflüsse von Hamburg-Lübeck her über See und die von Magdeburg-Brandenburg dürften sich, trotz gelegentlicher Reibungen, gerade auch für die Frühzeit eher ergänzen als gegenseitig ausschließen.

¹ Drucke: Hasselbach-Kosegarten, Codex Pomeraniae diplomaticus I 451 S 910 f. Pommersches Urkundenbuch (fortan PUB) II 1113 S. 386 f., Hansisches Urkundenbuch (fortan HUB) I 687 S. 242 f., schließlich bei Blümcke a. a. O., S. 1 f.

² PUB III 1654; Druck bei Hasselbach a. a. O.

³ PUB IV 2425.

vom 15. Juni 1309⁴, schließlich in einem Originaltranssumpt (des Transsumpts Ottos I.) vom 13. Juli 1371⁵. Damit war der Kombination ein bedeutender Spielraum gelassen, dessen weiteste Grenzen durch die Verleihung des Stadtrechts an Stettin (3. April 1243) und durch den Tod des Herzogs Barnim I. (13. November 1278) gesteckt waren. Und so bewegten sich die früheren Meinungsverschiedenheiten denn auch in diesem Zeitraum⁶.

Demgegenüber glaubte Blümcke auf Grund von zahlreichen diplomatischen und sachlichen Bedenken in der Stettiner Zollrolle zwei Schichten vorliegen zu sehen, deren eine, ältere, tatsächlich noch auf die Zeiten Barnims zurückgehe, während bei der Konfirmation der Urkunde durch Bogislav IV. eine Erweiterung vorgenommen worden sei, die dem seitherigen Fortschritt in der Entwicklung des Stettiner Handelsverkehr habe Rechnung tragen sollen. So stelle die Urkunde, weil allmählich entstanden, eine Entwicklungsgeschichte des Stettiner Handels seit der Gründungszeit der Stadt bis zum Ende des dreizehnten Jahrhunderts in einem einzigen Dokument zusammen⁷. Für die zeitliche Festlegung der Barnimrolle war so natürlich noch weniger gewonnen, da jetzt die Zeit von 1243 bis 1293, ein Zeitraum von fünfzig Jahren, für die Abfassung und Erweiterung der Urkunde in Betracht kam. Das ist im ganzen doch ein wenig befriedigendes Ergebnis.

Blümcke hatte begrifflicherweise daran Anstoß genommen, daß in der Zollrolle Zusammengehöriges auseinandergerissen und vor allem in ihrer zweiten Hälfte jede Logik in der Aufzählung der zollpflichtigen Güter vermißt wird⁸. Er glaubte daher eine Reihe von Handelsartikeln, deren Vorkommen im pommerschen Handel der Zeit Barnims sich aus anderen Urkunden nicht erweisen ließ, ausscheiden und der Zeit Bogislavs IV. zuweisen zu sollen: „Stellt man die Stettiner Zollrolle mit Weglassung der nicht beglaubigten Artikel zusammen, so erscheint sie in der besten Ordnung ohne jede willkürliche Einschaltung“. Es ist nun eigentlich auffällig, daß Blümcke nicht den doch naheliegenden Versuch gemacht hat, die Zollrolle, wie sie sich nach seinen Auffassungen in der Barnimzeit dargestellt habe, in einer Rekonstruktion vorzulegen. Versucht man das aber wirklich, so zeigt sich sehr bald, daß tatsächlich

⁴ PUb IV 2527.

⁵ Archiv der Stadt Stettin Urkunde (fortan StU) 116; vgl. Lisch, Urkundensammlung zur Geschichte des Geschlechts von Maltzan II, Bemerkung zu Nr. 289.

⁶ Die einzelnen Ansichten siehe bei Blümcke S. 2 f.

⁷ S. 21.

⁸ S. 7. 12 ff., vor allem S. 15, hier auch das folgende Zitat.

auch dann noch nicht alle Anstöße behoben sind, vor allem nicht die auf sprachlichem Gebiet liegenden. Daher glaubte ich Blümckes Beweisführung und Schlußfolgerung nicht ohne weiteres folgen zu dürfen.

Ein wichtiges Argument Blümckes ist ferner, daß die Stettiner Zollrolle, wenn sie der Zeit Barnims angehören sollte, einen wesentlich entwickelteren Zustand des pommerschen Handels widerspiegeln würde als die Greifswalder Zollrolle von etwa 1275⁹; erst die Anklamer Zollrolle vom 25. September 1302¹⁰ komme der Stettiner an Reichhaltigkeit etwa gleich¹¹. Daraus müsse gefolgert werden, daß die Stettiner Rolle später als die Greifswalder anzusetzen sei. Dann aber kommt man mit der Zeit ins Gedränge. Terminus post quem wäre dann 1275, terminus ante quem 1278, wahrscheinlich aber schon der 15. März 1277; denn da von diesem Tage ab die für Stettin ausgestellten Urkunden der pommerschen Herzöge des dreizehnten Jahrhunderts mit einer einzigen Ausnahme¹² sämtlich im Original vorliegen, wäre nicht einzusehen, warum gerade die Zollrolle, wenn sie wirklich später entstanden wäre, sich nicht im Original erhalten haben sollte. Viel einleuchtender ist eben, daß sie älter ist und das Schicksal der übrigen früheren Urkunden Stettins geteilt hat. Dann aber bliebe für die Entstehung der Zollrolle bzw. ihrer älteren Schicht nur die Zeit von 1275 bis Frühjahr 1277 übrig. Das wäre aber selbst nach den sonstigen Auffassungen Blümckes zu spät. Hier liegt also ein Widerspruch vor.

Es ist Blümcke nämlich entgangen, daß die Ansetzung der Greifswalder Zollrolle auf 1275 ebenfalls unmöglich ist¹³. Wegen der Wichtigkeit der Sache seien die Einwände mit einigen Worten angedeutet. Die Greifswalder Zollrolle, deren Ueberlieferung nur auf einer Abschrift beruht, ist zweifellos die Niederschrift eines herzoglichen Zöllners, wie aus mehreren Wendungen ersichtlich ist¹⁴. Schon am 24. Mai 1275 aber hatte Barnim I. der Stadt Greifswald Eigentum, Erhebung und Nutzung seines dortigen Zolles gegen eine jährliche Abgabe übereignet¹⁵. Nun wäre es natürlich möglich, daß eben anlässlich dieses Besitzwechsels die Gebührenliste aufgestellt worden wäre, etwa als Unterlage für die Er-

⁹ Pub II 1024. HUB I 746.

¹⁰ Pub IV 2044. HUB II enthält sie nicht.

¹¹ Blümcke S. 7 und sonst.

¹² Pub II 1283 vom 19. Dezember 1283.

¹³ Blümcke hat diese Frage nicht besonders untersucht, sondern folgte mit seinem Ansatz nur ungefähr dem Hansischen Urkundenbuch, das „vor 1275“ sagt; der später gedruckte zweite Band des Pommerschen Urkundenbuches übernahm Blümckes irriige Festlegung auf 1275.

¹⁴ . . . *ad portum domini mei, in terra domini mei, a terra domini mei.*

¹⁵ Pub II 1012 (Original).

rechnung der jährlichen Abgabe. Aber würde man dann nicht in der Zollrolle eine Bezugnahme darauf erwarten? Und vielleicht ist noch wahrscheinlicher, daß man dann die Gebührensätze in die Ueber-eignungsurkunde aufgenommen hätte, genau so wie es in der Anklamer Zollrolle der Fall ist. Darauf kommt es aber auch gar nicht an. Erstmalige Aufzeichnungen von Zollsätzen in diesen alten Zeiten dürften ja im allgemeinen nicht am Beginn eines neuen Abschnittes der örtlichen Zollpolitik stehen, sondern werden viel öfter den schriftlichen Niederschlag des bereits bestehenden Brauches darstellen. Und ausdrücklich sagt der Verfasser der Greifswalder Zollrolle: *Hic invenitur theoloneum scriptum sicut . . . solet dari secundum antiquam consuetudinem*. Deutlicher kann es ja wirklich nicht gesagt werden, daß die Greifswalder Rolle also zum mindesten im Sachlichen einen sehr viel älteren Zustand darstellt als den vom Frühjahr 1275, selbst wenn sie wirklich dann erst niedergeschrieben sein sollte. So hat die Greifswalder Rolle inhaltlich als wesentlich älter zu gelten¹⁶.

Damit fällt ein weiteres Argument, das einen Angelpunkt in Blümckes Beweisführung darstellte. Es bleibt daher nichts weiter übrig, als Blümckes gesamte Arbeit erneut kritisch zu überprüfen.

*

Es erscheint zweckmäßig, den Ausführungen Blümckes zu folgen und mit den diplomatischen Problemen zu beginnen.

Die Konfirmation Bogislavs IV. von 1293 enthält den üblichen Satz: *tenore presentium litterarum nos vidisse recognoscimus et audisse privilegium datum ab . . . in hec verba*, mit dem das Folgende als eine Abschrift des Originals bezeichnet werden soll. Nun ist ohne Frage Blümcke darin zuzustimmen, daß das folgende Transsumpt keine wortgetreue Abschrift — oder wenigstens nicht das, was wir darunter verstehen — sein kann¹⁷. Aber im weiteren Verlauf der Untersuchung geht Blümcke in dem, was er sagt, weit über das hinaus, was uns zu sagen möglich ist. Schon wenn er den Titel *dux Slavorum in Stetin* ungewöhnlich findet, widerlegt er sich bereits im nächsten Satz selbst, in dem er denselben Titel an zwei anderen Stellen für 1256 und 1258

¹⁶ Siehe Junghans zu HÜb I 746 S. 261 Anm. 1. — Mir scheint gerade auch die Abgabe auf die Räder eines Wagens ein Zeichen für die besondere Altertümlichkeit des wiedergegebenen Zustandes zu sein.

¹⁷ Blümcke S. 3—5.

nachweist¹⁸. Wichtig ist Blümckes Beobachtung, daß die Erwähnung Stettins im Titel des Herzogs sich im wesentlichen auf die Jahre von 1251 bis 1258 beschränkt; das wird uns später noch beschäftigen¹⁹.

Auffällig ist der Gebrauch des Wortes *presens* ohne weiteren Zusatz für die vorliegende Urkunde. Aber dieselbe Urkunde von 1256, die wir eben als Beleg für den genau gleichen Titel anführen konnten, fährt fort: *omnibus ad quos presens scriptum pervenerit, salutem in eo qui est salus omnium*. Da tatsächlich der Sprachgebrauch der Zollrolle singular sein würde, liegt es nahe, daß der Abschreiber des Jahres 1293 das *scriptum* (oder allenfalls *pagina*) einfach vergessen hat. Auf dessen Fehlen lassen sich also keine Schlüsse bauen.

Der Prolog (Arenge) fehlt. Man vermißt ihn um so mehr, als das folgende *igitur* eigentlich an ihn anzuknüpfen scheint. Aber auch hierin trifft der Sprachgebrauch wieder mit der Urkunde von 1256 fast wortgetreu zusammen: *noticie igitur quam futurorum quam presentium volumus adhereat, quod . . .* Dazu stellt Blümcke ein anderes Stettiner Privileg vom 8. Mai 1253²⁰: *noticie igitur tam futurorum quam presentium volumus adherere, quod nos . . .* (hier nach einem Prolog). In der Urkunde von 1253 begegnet allein auch genau dieselbe Bezeichnung der Bürger von Stettin: *dilectis nostris burgensibus in Stetin*.

Das mögliche Fehlen einer *corroboratio*, das sichere Fehlen von Siegelzeile, Zeugenreihe und Datum beweisen eindeutig, daß die Urkunde keine vollständige Abschrift ist.

Im folgenden widmet sich Blümcke²¹ dann einer minutiösen Untersuchung der Worte *presentem demonstrationem thelonii contulimus*. Ihm erscheint der Ausdruck *demonstratio theloni* ungewöhnlich, da er in den etwa gleichzeitigen sonstigen pommerschen Zollrollen nicht vorkomme. Dies zu erwarten, heißt nun freilich etwas viel verlangt, da aus dem in Betracht kommenden Zeitraum von fast sechzig Jahren überhaupt nur drei²² Zollrollen erhalten sind, von denen eine die unsere

¹⁸ *Dux Slavorum in Stetin* PÜb II 629 (1256). *dux Slavorum de Stetin* PÜb II 659 (1258); beides in unbezweifelbaren Originalen. Vergleichen ließe sich noch: *Barnim de Stetyn et Wartizslaus de Dimin dei gratia duces Slaviae* PÜb II 596 (13. Dezember 1254). Schließlich häufig *dux de Stetin*. — Über die Entwicklung der Titulatur der pommerschen Herzöge vgl. auch Gerhard Renn, Die Bedeutung des Namens „Pommern“ usw. (Greifswalder Abhandlungen zur Geschichte des Mittelalters VIII), 1937, S. 49 ff.

¹⁹ Vgl. S. 69.

²⁰ PÜb I 568 (Hasselbach 488).

²¹ S. 5 ff.

²² Allenfalls vier, wenn man Offos I. Urkunde über den Damm- und Brückenbau von Stettin nach Altdamm und die dort für die Unterhaltung des Baus zu erhebenden Gebühren als eine vollständige Zollrolle ansehen will: PÜb III 1912 vom 12. November 1299.

ist. Bei so geringen Vergleichsmöglichkeiten kann man also gar keine Analogie zu dem fraglichen Ausdruck erwarten. Aber selbst für ungewöhnlich kann die Wendung nicht einmal gehalten werden, da *demonstratio* hier im Sinne von „genauer Darlegung, klarer Angabe, Nachweis“ benutzt wird, wie es dem lateinischen Sprachgebrauch selbst der besten klassischen Zeiten entspricht. Blümcke argumentiert nun, *demonstrare* sei terminus technicus für die Vorweisung bereits vorhandener Urkunden zur Bestätigung oder gar für den Nachweis von Rechten durch anderweitige Beweismittel beim Fehlen von Urkunden; er stützt sich dabei auf PUB II 1266 vom 13. Juni 1283²³. Im Hinblick auf diese Stelle, für die die Interpretation von *demonstrare* aber auch nicht voll zutrifft²⁴, wird der Text der Zollrolle nun in der Weise mißdeutet, daß Bogislav selber in die Zollrolle, die sich als Original nicht erhalten habe, dieses Wort zur Erstellung eines „authentischen“ Textes hineingebracht habe. Durch diese unmögliche Interpretation sind ursprünglich gar nicht vorhandene Schwierigkeiten erst künstlich in den Text hineingetragen worden.

Insbesondere aber wird hiermit die Glaubwürdigkeit eben jener Transsumptionsformel von 1293 ohne jeden Grund angegriffen, die für Blümcke selbst²⁵ die Voraussetzung der gesamten Untersuchung war. Wollte man diese Interpretation unwidersprochen hinnehmen, so müßte notwendigerweise auch die Möglichkeit zugegeben werden, daß sämtliche 1293 bestätigten Stettiner Urkunden im Original bereits verloren gewesen wären und nun durch den Herzog stillschweigend — womöglich unter Vornahme beliebiger Aenderungen des Inhalts — erneuert worden sein könnten. Das wäre nur noch als eine „Schiebung“ zu bezeichnen, zu der der Herzog schlechterdings keinen Grund hatte. Wären die zu bestätigenden Urkunden wirklich verloren gewesen, so hätte er das im Prolog durchaus sagen können²⁶; ja, eine Erneuerung der alten Privilegien unter diesen Voraussetzungen wäre ein solches Entgegenkommen gegenüber „seinen lieben Bürgern von Stettin“ gewesen, daß er sich einen Hinweis darauf gewiß nicht versagt hätte.

Mit Hilfe dieser Beweisführung glaubte Blümcke die Richtigkeit des sachlichen Inhaltes der Urkunden erschüttern und ihn in zwei zeitlich

²³ PUB II S. 500 Zeile 10 f. Das Datum bei Blümcke ist falsch.

²⁴ Vgl. Ann. 91.

²⁵ Blümcke S. 3.

²⁶ Das tat zum Beispiel der König Johann von Böhmen, als er am 20. April 1325 der Stadt Pirna ihre durch Feuer zerstörten Privilegien erneuerte: Codex diplomaticus Saxoniae regiae 2. Hauptteil V S. 337 (zitiert nach dem Urkundenbuch der Stadt Magdeburg I 314 — Geschichtsquellen der Provinz Sachsen Bd. XXVI, 1892).

verschiedene Gruppen aufgliedern zu können. Der grundsätzliche Irrtum seiner Ausführungen ist der, daß er glaubt, eine wortgetreue Abschrift müsse auch vollständig sein (das ist zwar für uns selbstverständlich, aber nicht für die Menschen des dreizehnten Jahrhunderts). Der auf diesem Irrtum aufgebaute Rückschluß, eine unvollständige Urkunde brauche also nicht wortgetreu überliefert zu sein, ist — von der Diplomatie her gesehen — völlig unzulässig. Demgegenüber ist zusammenfassend festzustellen:

- 1) Die Stettiner Zollrolle ist nicht vollständig transsumiert²⁷; Lücken sind jedoch nur am Ende mit Sicherheit zu erkennen.
- 2) Die Tatsache, daß Auslassungen vorgenommen sind, berechtigt nicht zu der Annahme, daß der Text inhaltlich verändert worden ist; im Gegenteil, die Transsumptionsformel spricht ausdrücklich dagegen.
- 3) Der Rahmen der Urkunde enthält nichts an formelhaften Wendungen, was sich nicht auch sonst in Urkunden Barnims nachweisen ließe. Die Formeln weisen sogar auf einen eng begrenzten Zeitraum.
- 4) Von seiten der Urkundenlehre spricht also nichts für eine Vernechtung, alles für die Echtheit und Einheitlichkeit der Zollrolle.

*

Damit wenden wir uns der Prüfung des sachlichen Inhalts der Urkunde zu. Die Waren, die die Stettiner Zollrolle als Handelsobjekte nennt, sind folgende: Felle und Häute mancherlei Art, Tuche, Honig, Wachs, Wolle, Vieh, Fleisch, Salz, Hering, Korn, Brot, Pech, Teer, Holz; Kupfer, Eisen, eiserne Geräte, Hopfen, Holzkohle und Fette²⁸; außerdem werden Abgaben auf Schiffe, Wagen und für Ein- und Auswanderer genannt. Blümcke bezweifelt, daß der Stettiner Handel um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts bereits einen solchen Umfang erlangt habe, wie aus der Zollrolle gefolgert werden müsse, und ordnet daher die

²⁷ Ein Grund für diese Verkürzung ist nicht ohne weiteres zu erkennen, die übrigen acht Konfirmationen vom selben Tage sind vollständig. (Wie wäre es mit der alltäglichsten Erklärung, daß in der Kanzlei kein genügend großes Pergament mehr im Augenblick vorhanden war, da an diesem einen Tage mindestens neun Blätter gebraucht wurden? Daß Pergament nie in reichlichen Mengen zur Verfügung stand, wissen wir.)

²⁸ Die Reihenfolge der Zollrolle ist hier beibehalten.

genannten Handelsartikel in zwei Gruppen. Die eine Gruppe bilden solche Erzeugnisse, die für das dritte Viertel des dreizehnten Jahrhunderts auch in anderen pommerschen Urkunden belegt sind oder die beim Fehlen geeigneter Zeugnisse als Gegenstände des Handels vermutet werden müßten, der zweiten Gruppe weist er andere Waren zu, für welche ein urkundlicher Nachweis fehlt und deren Vorkommen in jener Zeit auch aus anderen Erwägungen heraus unwahrscheinlich sei²⁹.

Ein solches Verfahren unterliegt in methodischer Hinsicht den stärksten Bedenken. Daß es stark von subjektiven Eindrücken abhängig ist, ist auch Blümcke nicht entgangen. Die Tatsache, daß die Greifswalder Zollrolle mit 1275 zweifellos zu spät angesetzt ist³⁰, macht sich hier immer wieder störend bemerkbar. Da geeignetes Vergleichsmaterial aus dem pommerschen Raum in keiner Weise in ausreichender Menge zur Verfügung steht — außer den beiden anderen Zollrollen kommt nur noch wenig anderes in Betracht — sind die Fehlerquellen von vornherein besonders groß. Gab es in dieser Zeit überhaupt einen „pommerschen“ Handel, d. h. einen Handelsverkehr, der in ganz Pommern ein etwa einheitliches Gesicht hatte? Das ist gerade für diese gärende Zeit mitten in der Kolonisation ganz unglaublich. Die wirtschaftlichen Verhältnisse werden im Pommern Wartislavs III. zweifellos ganz anders ausgesehen haben als im Pommern Swantopolks. Wahrscheinlich hat ihnen gegenüber auch die Wirtschaft in Pommern-Stettin wieder ihre eigenen Züge gehabt. Damit aber schrumpfen die etwa vorhandenen Vergleichsmöglichkeiten zu einem Nichts zusammen, keinesfalls läßt sich aus ihnen ein Indizienbeweis gegen die Einheitlichkeit der Stettiner Zollrolle führen.

Blümcke arbeitet mit einem bereits in den wesentlichen Zügen festliegenden Bilde vom Handelsvolumen Stettins um die Jahrhundertmitte, das rein hypothetisch ist und dem nun die Stettiner Zollrolle gegenübergestellt wird, statt daß sie als wichtigster Beleg eben für diesen Handel benutzt wird. Selbst wenn man die Frage aufwerfen wollte, womit denn um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts in Stettin hätte gehandelt werden können, so sehe ich unter den in der Zollrolle genannten Artikeln keinen, der nicht schon in dieser Zeit Gegenstand des Handels hätte sein können. Die Liste dieser Gegenstände läßt sich voll-

²⁹ Blümcke S. 7 ff. 12 ff.

³⁰ Vgl. S. 52 f.

auf mit dem öfter wiederkehrenden Gedanken Blümckes vereinbaren, daß der pommersche Handel dieser Zeit dem westdeutschen, der schon eine längere Entwicklung hinter sich gebracht habe, auch hinsichtlich seines Umfanges noch nachgestanden haben müsse. Tatsächlich ist das auch dann der Fall, wenn man die ganze Liste der Jahrhundertmitte zuordnet, wie schon ein ganz oberflächlicher Vergleich etwa mit der flandrischen Zollrolle von 1252³¹ zeigt. Dieser geringere Umfang des Warenumschlages, wie er für das Pommern dieser Zeit wohl wirklich vorausgesetzt werden kann, wird aber weniger darin zum Ausdruck kommen, daß die Liste der gehandelten Waren an sich kleiner ist, als darin, daß die umgesetzten Quantitäten der einzelnen Ware erheblich geringer gewesen sein werden. Das ist aber etwas, was in einer Zollrolle natürlich nicht mehr sichtbar werden kann. Wenn wir trotzdem ein Beispiel bringen können für das, was wir meinen, so ist das ein besonderer Glücksfall. Eine Zollrolle des Herzogs Albrecht I. von Sachsen vom 2. Januar 1248³², die die Zollsätze für den Verkehr zwischen Salzwedel einerseits und den Seestädten Hamburg und Lübeck andererseits regelt, enthält den Satz: *Item de last pellium vaccarum sive armentorum dentur duo solidi et de dimidia detur unus solidus; si autem minus fuerit, de qualibet decade denarius unus detur; item de last pellium hircinarum dentur duo solidi*. Stellt man dazu die entsprechenden Sätze der Stettiner Zollrolle: *de decade pellium boum vel vaccarum vel equorum, qui deduxerit sex denarios dabit, de dimidia tres denarios, ... de decade pellium hircorum II denarios, qui deduxerit*, so wird deutlich, wie in Wahrheit die Unterlegenheit des pommerschen Handels gegenüber den Zuständen in Westdeutschland nur zum Ausdruck kommen kann: in der Menge des einzelnen Gegenstandes, im Umsatz. Wo die Zollrolle von Salzwedel das Normalmaß auf eine Last ansetzt und der Deker als eine Art Kleinhandelsmaß erscheint, da ist in Stettin eben dieses Kleinhandelsmaß noch das Normalmaß!

Wir wiesen schon oben³³ darauf hin, daß gerade in dieser Zeit die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen pommerschen Landschaften sehr verschiedene Stufen erreicht haben dürfte. Das dürfte aber auch auf die jungen deutschen Städte zutreffen und sollte uns bedenklich machen, die Stettiner Zollrolle ständig gegen die Greifswalder und die Anklamer abzuwägen, wie Blümcke es tut. Der Handel aller drei Städte

³¹ HUb I 432 (Mai 1252).

³² HUb I 357.

³³ Vgl. S. 57.

wird damit auf ein und dieselbe Stufe gestellt, damit werden aber die geschichtlichen Gegebenheiten nicht gebührend berücksichtigt. Während in Greifswald und Anklam die Ansiedlung der Deutschen nach allem, was wir wissen, nicht wesentlich vor der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts begonnen hat, sind in Stettin schon seit 1187, also ein Dreivierteljahrhundert früher Deutsche nachweisbar. Während Greifswald in seiner wendischen Periode — abgesehen von der gegenüberliegenden Saline — nicht vorhanden war und Anklam nur eine geringere — wenn überhaupt irgend eine — Bedeutung gehabt haben dürfte, war Stettin schon früher ein bedeutender Handelsplatz, der seine Kaufleute bis nach Sachsen entsandte⁵⁴. Und während Greifswald und Anklam vom lübischen Raum aus gegründet sind, ist das bei Stettin nicht der Fall. Diese Sonderstellung Stettins im pommerschen Raum hat Blümcke stark verkannt und sich damit das Verständnis der Stettiner Zollrolle selbst verschlossen.

Um die sachliche Interpretation der Zollrolle hat sich Blümcke Verdienste erworben, die voll anerkannt werden müssen. Dabei bemerkte er auch, daß zwischen der Stettiner und manchen westdeutschen Zollrollen gewisse Beziehungen bestehen. Er ist ihnen jedoch im einzelnen nicht nachgegangen. Daher muß hier erneut angesetzt werden, damit auf diese Weise vielleicht neue Schlüsse auf die Entstehung und geschichtliche Einordnung der Stettiner Zollrolle gezogen werden können. Dieser Vergleich ließe sich in der Form eines laufenden Kommentars durchführen, doch kann darauf wohl verzichtet werden, da sich im wesentlichen nur eine Wiederholung der Blümckeschen Darstellung in etwas anderer Anordnung ergeben würde. Deswegen sollen gleich die Ergebnisse zusammengefaßt und es mag für die Einzelheiten auf Blümcke verwiesen werden.

Die Stettiner Zollrolle enthält einiges wenige, was in dieser Zeit — vielleicht — lediglich auf Pommern oder den damals noch slawischen Osten beschränkt ist⁵⁵. Es ist die Gewichtseinheit *lapis* bzw. *magnus*

⁵⁴ Vgl. Ebo vita Ottonis II 9.

⁵⁵ So Blümcke. Daß hierbei auch der Zufall der Überlieferung eine Rolle spielen dürfte, darf freilich nicht übersehen werden. Und wenn aus den zunächst in Betracht kommenden Glossaren (HUb III, LüUb XI, MecklUb XII und XVII, Du Cange) sich geeignetes gleichzeitiges Vergleichsmaterial kaum beibringen läßt, so bin ich trotzdem von der Richtigkeit von Blümckes Auffassung nicht unbedingt überzeugt. Das Fehlen eines modernen Anspruchs genügenden mittellateinischen Wörterbuchs macht sich hier wieder einmal unliebsam bemerkbar.

*lapis*³⁶, die Mengeneinheiten *massa* für Heringe³⁷, und *sexagena* „Schock“³⁸ und die Schiffsbezeichnung *bording*³⁹. Jedoch sind gewiß ganz von den besonderen pommerschen Bedürfnissen her natürlich die Zollbestimmungen über das Hab und Gut von Einwanderern zu verstehen und in diesem Sinne richtig von Blümcke gedeutet⁴⁰.

Die Zollrolle enthält weiter einiges, was sich sonst nirgendwo nachweisen läßt. Hierher gehört das *sputh salis*, das daher mit Blümcke sicher als eine Verschreibung von *punt*, allenfalls *punth* zu deuten ist⁴¹. Nirgends kommt sonst die Bezeichnung *hakiseren* vor⁴²; es handelt sich entweder um eine Verschreibung von *bakiser*, *bakyser(en)*, was man in der schon zitierten flandrischen Zollrolle von Damme findet, oder um eine Neubildung, die den sonst ebenfalls in Flandern vorkommenden Formen wie *duryser*⁴³ oder *scoefyser*⁴⁴ entsprechen würde; im ersten Falle hätte man also an Geräte zum Backen, im zweiten Falle an Hacken oder Pflugscharen zu denken. Wie es also auch sein mag, in jedem Falle scheint die Wortbildung auf Flandern hinzuweisen. Alle sonstigen

³⁶ Blümcke, S. 9 f. unter Nr. 9. S. 14 Nr. 9.

³⁷ Blümcke S. 8 hinter Nr. 7. Seine Bemerkung, in anderen nicht nach Pommern gehörenden Urkunden finde sich diese Bezeichnung nicht, ist in ihrer Ausschließlichkeit nicht richtig. Die *massa allec* läßt sich 1325 für Pirna nachweisen: *Massa allecium de Maidburg adducta in navi pro theloneo (statt falschem theoleno) fertonem dabit* (Urkundenbuch der Stadt Magdeburg I 314). Es ist als das Nächstliegende anzunehmen, daß dieser Hering über Hamburg elb-aufwärts importiert wurde; das vermuten auch Richard Boschan, Der Handel Hamburgs mit der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts, Diss. Berlin 1907, S. 65, ferner Ernst Ilgenstein, Handels- und Gewerbe-geschichte der Stadt Magdeburg bis zum Beginn der Zunftherrschaft (1330) (Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg Bd. 43 (1908) S. 40. Wenn *massa* aber wirklich ein auf Pommern beschränkter Ausdruck ist, dann könnte er tatsächlich nur auf den Handelswegen nach Obersachsen gekommen sein. Das wäre nur auf dem Wege von Stettin über Magdeburg oder über Guben möglich. Beziehungen zwischen Stettin und Obersachsen werden sonst erst im fünfzehnten Jahrhundert greifbar.

³⁸ Nach Blümcke S. 14 Nr. 8 kommt die Rechnung nach Schock in Barnims Zeit vor. In den hansischen Quellen des dreizehnten Jahrhunderts ist sie mir nicht aufgefallen. Sie begegnet übrigens auch in der in Anm. 37 genannten Pirnaer Urkunde in der Anwendung auf Schwellenhölzer.

³⁹ Blümcke S. 10 Nr. 13. — Die Bezeichnung Bordingkahn war mindestens um 1800 in Pommern noch durchaus lebendig, wovon man sich leicht in Nettelbecks Lebenserinnerungen überzeugen kann. Der Bording war ein flach gehendes Schiff, das vor allem zum Leichtern gebraucht wurde (so auch bei Bernhard Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert — Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. I — Berlin 1914, S. 22).

⁴⁰ Blümcke S. 11 f. Nr. 21.

⁴¹ Blümcke S. 10 Nr. 12.

⁴² Blümcke S. 14 Nr. 8 [Vgl. aber Livl. Ub I 603 von ca. 1325: *hackyseren* in Kurland. P. J.]

⁴³ HUB I 432 (1252).

⁴⁴ HUB I 732 (1274).

Bezeichnungen sowohl für Waren wie auch für Maße und Gewichte lassen sich um die Mitte oder vor der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts im Westen nachweisen, wobei allerdings zu bemerken ist, daß die sprachliche Koppelung einer bestimmten Ware mit einem bestimmten Maß gelegentlich nicht belegt werden kann. Zum Beispiel ist Kupfer im Westen als Handelsware natürlich durchaus bekannt, ebenso die für viele Dinge benutzte Gewichtseinheit Schiffspfund, *unum cupri schep-punt* ist dagegen nur in der Stettiner Zollrolle zu belegen. *chorus* ist im Westen allgemein geläufig als Maßeinheit für Getreide aller Arten⁴⁵, in der besonderen Anwendung auf Hopfen wie in der Stettiner Rolle läßt es sich im Westen erst 1278⁴⁶ nachweisen. Doch solche Dinge können schon wieder sehr stark vom Zufall der Ueberlieferung abhängen.

In allem übrigen ließen sich die Belege für das Vorkommen gleicher Waren und Recheneinheiten im Westen häufen. Es sollen in den folgenden Hinweisen daher nur solche Bestimmungen aus westlichen Zollrollen herausgehoben werden, denen die Stettiner Zollrolle besonders verwandt ist und bei denen die Verwandtschaft über das rein Sachliche hinaus sich sogar auf die sprachliche Formulierung auszudehnen scheint.

Die ausführliche Aufzählung von Fellen und Häuten findet ihre genaue Entsprechung in der Zollrolle, die die Gräfin Margarethe von Flandern 1252 für die Kaufleute des Reiches über den Zoll von Damme erließ (im folgenden zitiert als Zollrolle von Damme)⁴⁷: *Dacora cutium 1 den. et quicquid est plus vel minus dacora, quelibet cutis debet obolum, et hoc intelligendum est de cutibus hovinis, vaccinis, caprinis, vitulinis, cervinis et de helnehuden et de zalevel... Centum pelles, que dicuntur clippinge* (Überlieferung D)⁴⁸, *per se 4 den. ... Centum pelles ovine per se sive vendite sive non 2 den. ... Quelibet pellis, que Teutonice dicitur hotters-vel, debet obolum.* In der Zollrolle des Herzogs Albrecht I. von Sachsen für den Verkehr von Salzwedel nach Hamburg und Lübeck vom 2. Januar 1248 (im folgenden Rolle von Salzwedel)⁴⁹ kommt auch vor *de last pellium hircinarum* und *de agninis pellibus et ovinis*. Diese Rolle hat als einzige westliche die Maßbezeichnung Deker in der Form

⁴⁵ Ein Beispiel für viele: HUB I 287 (1238).

⁴⁶ HUB I 807 S. 278 (1278) in einer Zollrolle für Lüneburg.

⁴⁷ HUB I 432 (Mai (1252)).

⁴⁸ Zu *clipping* vgl. auch die flandrische Maklerrolle von 1252 (HUB I 436): *van den 100 clippinghes 4 1/2 Par.* Hier auch: *van ottere ende von bevere von den timmere 3 1/2 sterlinges.* Blümcke S. 12.

⁴⁹ HUB I 357.

decas mit der Stettiner Zollrolle gemeinsam und ist daher besonders wichtig⁵⁰. Die Rechnung nach *tymmer* (= 40 Stück) ist ebenfalls für Flandern belegt⁵¹.

Auch bei den Tuchen findet sich eine wörtliche Entsprechung in der Zollrolle von Damme: *centenum pannorum qui Teutonice dicuntur Wammael . . . 2 den.* In der Zollrolle der Grafen Johann I. und Gerhard I. von Holstein für die Kaufleute der Mark Brandenburg, der Mark Meißen, des Erzbistums Magdeburg und der Lande Braunschweig und Sachsen im Verkehr mit Hamburg von 1254—1263 (im folgenden Hamburger Zollrolle)⁵² kommt vor: *de pacca linei panni 4 den.*, ein Zollsatz, der für die Magdeburger Kaufleute auf 2 den., also den auch in Stettin geltenden Satz ermäßigt wird. — Zum *magnus lapis lane* und *lapis filorum vel tele* der Stettiner Rolle läßt sich aus der Rolle von Salzwedel vergleichen: *de talento fili lanei 2 den.*, *de talento lane 2 den.*

In dieser selben Rolle findet sich auch die genaue Entsprechung zur Stettiner hinsichtlich des *talentum mellis*, während der Honig in Pommern ja nach Krügen gerechnet wird⁵³; in der flandrischen heißt es *vas mellis*, in der Hamburger kommt Honig nicht vor.

Das Vieh findet sich wieder in der Hamburger Zollrolle, sogar mit denselben Zollsätzen: *de equo 4 den.*, *de bove aut vacca 2 den.*, *de porco 1 den.* Hier liegt also in der Stettiner Rolle eine geringe Erweiterung vor.

Von besonderem Interesse ist die Aufzählung der Schiffe, die wir wieder der Hamburger Rolle entnehmen, und zwar dem Teil, der sich dem Elbverkehr widmet, also besonders an die Magdeburger Kaufleute gerichtet ist⁵⁴; man vergleiche:

⁵⁰ Ich zitierte die Stelle schon S. 58.

⁵¹ Vgl. Anm. 48.

⁵² HUB I 573 A (zwischen 26. März 1254 und 20. April 1263); zu der falschen Datierung Hölhbaums siehe Koppmann, Die ältesten Handelswege Hamburgs, 1873, S. 8 Anm. 4. Es ist zu beachten, daß der sachliche Inhalt dieser Rolle erheblich älter ist und daß nur ein Teil der Zollsätze der Zeit um 1260 zugehört, da die Grafen die zur Zeit ihres Vaters Adolf IV. gültigen Zölle beurkunden. Da Adolf IV. am 13. August 1239 Mönch wurde (HUB I 319 S. 103 Anm. 6), weisen die sachlichen Dinge also bereits in das vierte Jahrzehnt zurück. Siehe auch Richard Boschan, Der Handel Hamburgs mit der Mark bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts, Diss. Berlin 1907, S. 18 u. 9 f.

⁵³ Blümcke S. 9 Nr. 8.

⁵⁴ Blümcke S. 13 f. unter Nr. 6. Boschan a. a. O. S. 50 ff. Ilgenstein (s. S. 60 Anm. 37) Bd. 43 S. 51 f.

Hamburger Rolle:

*de promptuario venienti
de superioribus parti-
bus Albiae datur 1 ß,
de navi linguata 1 ß,
de navi habente limbos
per omnia dantur 8 ℥,
de navi habente limbos
ultra medium 8 ℥,
de navi que dicitur man-
kanne 4 ℥,
de navi simplici 4 ℥.*

Stettiner Rolle:

*navis lingwata solvet 1 ß,
navis, que dicitur gewerder-
bordeth, 6 ℥,
navis simplex sine borth 4 ℥*

Es liegt auf der Hand, daß hier zwischen beiden Zollrollen allerengste Beziehungen vorliegen, da die eine Spalte die andere erklärt. Trotzdem zeigt die Verschiedenartigkeit der Ausdrucksweise, daß eine direkte Uebernahme der Stettiner Rolle aus der Hamburger natürlich nicht stattgefunden hat.

Die *lagena cervisie* begegnet ebenfalls in der Hamburger Rolle, und zwar in dieser Zeit unter den westdeutschen Rollen nur hier.

Das *vas cinerum* ist allgemeiner Handelsartikel im Westen und in den Rollen von Damme und von Hamburg in gleicher Weise, wenn auch mit anderen Zollsätzen, belegt.

Für die Fette ist als nächste Entsprechung die Rolle von Salzwedel zu vergleichen: *de salsmer totidem denarii* (d. h. 2 den. für das Pfund) *persolventur; insuper de integro vase unguenti cuiusmodi et sit unguentum, dantur duo solidi.* Im Westen nennt die Salzwedeler Rolle allein Seehundstran. An was für andere Fette sie denkt, zeigt der Hinweis auf eine ältere Hamburger Rolle von 1236⁵⁵, die zur Entstehungszeit der Salzwedeler schon vorgelegen hat und in der es heißt: *de vase sagiminis allecis quatuor solidos dabunt.*

Rechnet man das Ergebnis dieses Vergleiches der Stettiner Zollrolle mit den westdeutschen der Jahrhundertmitte auf, so ist also festzustellen, daß die Stettiner Rolle ein Mosaik aus Zollsätzen und Formulierungen ist, dessen Steinchen Farben tragen, die bald der flandrischen Rolle von Damme (1252)⁵⁶, bald der Rolle von Salzwedel (1248), bald der

⁵⁵ HUB I 277. im Dezember 1236 vom Grafen Adolf IV. erlassen; die Rolle war im Salzwedeler Archiv aufbewahrt. Es ist übrigens noch nicht jene, auf die sich die Rolle von 1254/63 bezieht (s. Anm. 52). Diese muß vielmehr zwischen 1236 und 1239 entstanden sein. Siehe auch Boschan a. a. O. S. 9 f.

⁵⁶ Man hätte auch andere flandrische Rollen, z. B. die von Thoroult, heranziehen können.

Hamburger Rolle (1254/63) entsprechen, von der große Teile aber älter als 1239 sind. Es scheint also, daß die Bestimmungen westdeutscher Zollrollen in Stettin den pommerschen Verhältnissen angepaßt wurden⁵⁷, wie es die starke Verkürzung der Warenlisten und die häufige Änderung der Zollabgaben zeigt, sie haben aber auch sonst ein Lokalkolorit angenommen, das in dem Eindringen einiger slawischer Mengen- und Gewichtsbezeichnungen⁵⁸ ebenso zutage tritt wie in den Bestimmungen über Einwanderer.

*

Mit dem bisherigen Ergebnis unserer Untersuchung ergibt sich von selbst die Frage, wie man sich die Entstehung der Stettiner Zollrolle zu denken hat. Zweifellos kann sie nicht im engsten Rat des Herzogs Barnim entstanden sein, sondern nur unter Hinzuziehung geeigneter Männer, nach Anhörung von Wirtschaftsfachleuten, wie wir heute sagen würden. Und das waren eben jene deutschen Männer, die schon seit geraumer Zeit den Handel im Odermündungsraum in die Hand genommen hatten⁵⁹. In dem starken Eindringen deutscher Wörter wird das sichtbar.

Und woher hatten diese Männer offenbar Bekanntschaft mit jenen westdeutschen Zolltarifen? Daß Stettin selbst um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts schon direkten Handel nach Flandern und Hamburg getrieben haben sollte, ist so ungläubhaft wie nur möglich. Die Umlandfahrt ist für Stettin erst vom Ende des vierzehnten Jahrhunderts ab nachzuweisen, direkter Verkehr nach Hamburg läßt sich aber auch dann noch nicht belegen. Da bleibt also nur zu folgern, daß die Kenntnis dieser Zolltarife auf indirektem Wege nach Stettin vermittelt worden ist. Der nächstliegende Mittler wäre natürlich Lübeck, und mit dem Wirken der Lübecker Kaufherren im Ostseeraum hat daher Blümcke auch in diesem Falle die Verhältnisse zu erklären versucht.

Das ginge allenfalls noch an, wenn die Stettiner Zollrolle vom Ende des dreizehnten Jahrhunderts stammen würde; denn damals war die Verbindung zwischen Stettin und Lübeck in der jungen Hanse erstmalig fester geworden. Für die Mitte des Jahrhunderts wird eine solche Verbindung zwar immer behauptet, und Blümcke rechnet mit ihr letzten

⁵⁷ Ich möchte diesen Ausdruck nicht so verstanden sehen, als ob ich geradezu an eine Entlehnung dächte.

⁵⁸ Vgl. jedoch die Einschränkung Anm. 35.

⁵⁹ Hier liegt also auch der entscheidende historische Grund, warum es von vornherein aussichtslos sein mußte, die Stettiner Zollrolle von Pommern her erklären zu wollen. Sie ist ein Zeugnis für die Wirksamkeit des deutschen Kaufmanns, und der pommersche Herzog wird nicht viel mehr als seinen Namen dazu gegeben haben.

Endes doch als mit einer Selbstverständlichkeit, Beweise liegen dafür aber nicht vor⁶⁰. Und trotzdem bliebe eine so genaue Kenntnis der Hamburger und insbesondere der Salzwedeler Rolle selbst dann noch etwas rätselhaft, auch wenn wir mit einer Vermittlung durch Lübeck rechnen würden. Soweit es den Oderraum angeht, müssen wir uns also von der zum Glaubensbekenntnis gewordenen Anschauung von der Alleinherrschaft des lübischen Handels frei machen und eine andere Erklärung versuchen.

Aus dem bisherigen Befunde steht fest, daß den Urhebern der Stettiner Zollrolle der Verkehr in Flandern bekannt war, ebenso aber auch die Tarife von Salzwedel und Hamburg, die beide in gleicher Weise auf den Elbverkehr deuten. Die Schiffe, die in der Stettiner Rolle genannt werden, sind mit Ausdrücken bezeichnet, wie sie für den Elbverkehr und nur für diesen⁶¹ belegt sind. Von der Elbe aus aber gibt es lebhaftere Beziehungen zu Flandern, sowohl auf dem Wasserwege über Hamburg wie auf dem Landwege über Köln. Eine gleichmäßige Vertrautheit mit den Zolltarifen beider Handelsgebiete kann also nur bei den Menschen des mittleren Elberaumes vorausgesetzt werden! Diese Ueberlegung führt uns mit zwingender Notwendigkeit auf die Altmark und Magdeburg, für das die Elbe eine ähnliche Rolle spielt wie die Oder für Stettin und für das der Handel mit dem Westen bis nach Holland hin schon zum Jahre 975 bezeugt ist⁶². Und wir haben uns hier noch einmal dessen zu erinnern, daß die Hamburger Zollrolle unter

⁶⁰ Vgl. unten S. 72 ff.

⁶¹ Das versteht sich unter Einschluß der Nebenflüsse; vgl. das „magdeburgische Schiff“ im Berliner Zoll: Boschan a. a. O. S. 53.

⁶² MG DD O II 112 (Ub Magd. I 14).

⁶³ Ueber den Handel Magdeburgs siehe Ernst Ilgenstein, Handels- und Gewerbe-geschichte der Stadt Magdeburg im Mittelalter bis zum Beginn der Zunftherrschaft (1330) in *Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg* Bd. 43 (1908) S. 1—77. Bd. 44 (1909) S. 48—83. J. Mänss, *Zur Geschichte der Elbschiffahrt Magdeburgs*, *Geschichtsblätter* usw. Bd. 35 (1900) S. 222—258 gibt für die Frühzeit nichts aus. Ferner Richard Boschan, *Der Handel Hamburgs mit der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts*, Diss. Berlin 1907, S. 54 ff. (Magdeburg und Meißn), *Exkurs II Die Seefahrtsgilde von Stendal* S. 91 ff. über die Bedeutung Salzwedels S. 9 f.

Wichtig ist die zusammenfassende Arbeit von Hermann Bächtold, *Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert* (Abhandlungen zur Mittleren und Neueren Geschichte, Heft 21), Berlin 1910, vor allem S. 163 bis 176 (Magdeburg), 177—184 (Stendal), 246 (Odermündungsraum), 277, 283, 294 f. Seine skeptische Einstellung gegenüber der Arbeit von Ilgenstein ist gewiß teilweise berechtigt, aber in solcher Schärfe doch nicht aufrechtzuerhalten. Dadurch, daß Bächtold sich fast ausschließlich auf die urkundliche Ueberlieferung stützt, gewinnt er zwar eine sichere Grundlage; das entstehende lückenhafte Bild muß dann aber auf andere Weise zu füllen versucht werden. So hat er die Verbreitung des Magdeburger Rechts im Ostraum für Schlüsse

besonderer Berücksichtigung des brandenburgischen und magdeburgischen Kaufmanns verfaßt worden ist⁶³.

Sollte also wirklich Magdeburger Wirtschaftseinfluß in Stettin spürbar gewesen sein? Nun, die Tatsache, daß Stettin neben einer erheblichen Zahl anderer Städte des Oderraumes von Barnim I. und seinen Nachfolgern mit magdeburgischem und nicht mit lübischem Recht bewidmet worden ist⁶⁴, hat bisher kaum die ihr zukommende besondere Würdigung gefunden, weil sich Magdeburger Einfluß an der See so wenig mit dem Bilde vereinbaren ließ, das man sich über die Bedeutung des lübischen Wirtschaftseinflusses im gesamten Ostseeraum gemacht hat. Diese Vorstellungen werden also für das Odermündungsgebiet etwas modifiziert werden müssen⁶⁵. Manche Magdeburger Einflüsse im Osten und insbesondere im unteren Oderraum sind bisher vielleicht nur deswegen nicht kenntlich geworden, weil das Magdeburger Archiv im Dreißigjährigen Kriege (1631) in Flammen aufgegangen ist⁶⁶, so daß die wesentlichste Quelle für die deutsche Frühzeit im Ostseeraum eben das Lübecker Archiv blieb. Wenn man diese Einflüsse bisher aus Mangel an Nachrichten nicht fassen konnte, so ist das nicht unbedingt ein Beweis dafür, das es sie gar nicht gegeben hätte: in der Stettiner Zollrolle scheint sich dieser Nebel zum erstenmal etwas zu heben.

Noch auf etwas anderes wird man in diesem Zusammenhang zu achten haben. Ueber die früheste Stettiner Geschichte wissen wir ja ebenfalls recht wenig, weil sich auch hier keine Archivalien des drei-

auf die Ausbreitung eines ohne Frage vorhanden gewesenen Magdeburgischen Handels gar nicht ausgenutzt. Bei der Untersuchung der Frage, inwieweit und in welchem Umfange ein Handel der Wenden mit dem Deutschen Reich stattgefunden hat, wird man von vorgeschichtlichen Untersuchungsmethoden noch wichtige Aufschlüsse erwarten müssen. Die S. 277 geäußerte Meinung Bächtolds von einer Entstehung von Handelsbeziehungen, die durch in Stettin ansässige Lübecker zur Zeit der Deutschenkolonie ab 1187 bewirkt worden seien, ist mit dem Ergebnis unserer Untersuchungen unvereinbar und muß abgelehnt werden. Demgegenüber beurteilt Walter Stein, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte Bd. X), Bln. 1922, Umfang und Ausdehnung des Magdeburger Handels nach Osten — mit Recht — sehr viel positiver, vgl. S. 75—77. 110 bis 112. 114f. 349. 354. 358—360.

⁶⁴ Vgl. Assmann, Stettins Seehandel und Seeschifffahrt im Mittelalter, Kitzingen (1951), S. 57 Anm. 23.

⁶⁵ Trotz des anerkennenden Urteils für Blümekes Arbeiten von Fritz Rörig, Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte (Schriften der Baltischen Kommission zu Kiel), Breslau 1928, S. 154ff.

⁶⁶ Wie wenig selbst der Magdeburger Historiker dazu zu sagen hat, dafür ein Beispiel aus Ilgenstein a. a. O., der über Magdeburgs Beziehungen zur Ostsee nur folgendes zu berichten weiß (S. 26): „Der Handel mit den Ländern des Ostseebeckens ging höchstwahrscheinlich über Lübeck, um von dort Nowgorod, der östlichen Handelsmetropole, zuzustreben“.

zehnten Jahrhunderts in irgendwie nennenswertem Umfang erhalten haben und selbst die Urkunden meist nur indirekt überliefert sind. Daher kennen wir aus dieser Zeit auch nur verschwindend wenige Namen von Stettiner Bürgern. Unter den paar Namen aber, die uns überhaupt nur etwas über die Herkunft der Familien aussagen können, befinden sich folgende: Heinrich von Magdeburg (belegt 1243—1253), Albert von Brandenburg (1243), Lambert von Sandow (1243)⁶⁷, Heinrich (1243) und Ulrich von Guben (1253—1263)⁶⁸, Gerhard von Dömitz (1243), Arnold von Breslau (1253), Dietrich von Salzwedel (1261—1271) und die Brüder Godeko (1267—1285) und Heinemann von Salzwedel (1268), Gottfried von Breslau (1278—1281)⁶⁹, Arnold von Sanne (1283—1304), Johann von Brandenburg (1287), Engelbert von Sanne (1287—1308)⁷⁰. Diese Männer, die wir nur aus Zeugenlisten von Urkunden kennen, müssen eben deswegen bedeutende Köpfe des jungen städtischen Gemeinwesens gewesen sein. Die ersten, die schon zum Jahre 1243 vorkommen, sind sämtlich als Zeugen in die Urkunde für die Stadtrechtsverleihung aufgenommen worden; unter der Gesamtheit der Zeugen dieser Urkunde ist nur ein einziger Herkunftsname, der nicht auf den Raum der mittleren bis unteren Elbe hinweist⁷¹; für die übrigen Männer, die keine die Herkunft bezeichnenden Namen tragen, werden wir daher eine Einwanderung aus denselben Gegenden vermuten dürfen⁷². Diese deutschen Kaufherren von der mittleren Elbe haben vor ihrer Einwanderung von ihrer früheren Heimat aus noch selbst die Elbefahrt und die Flandernfahrt unternommen oder stammen aus solchen Familien, in denen sie gang und gäbe war. Solche Männer, vielleicht sogar welche

⁶⁷ Lambert von Sandow nennt sich zweifellos nicht nach einem der Orte dieses Namens im Kreis West-Sternberg östlich Frankfurt an der Oder oder im Kreis Saatzig in Pommern, sondern nach dem Ort Sandau an der Elbe nordöstlich von Stendal. (Dort wurde die von uns mehrfach erwähnte Hamburger Zollrolle bestätigt!)

⁶⁸ Guben gehört als Stadt Magdeburger Rechtes zum Einflußgebiet Magdeburgs.

⁶⁹ Auch Breslau hatte Magdeburger Recht. — Es ist durchaus möglich, daß diese beiden trotz ihres Namens auch aus Magdeburg stammen. Magdeburg hatte schon lange enge Beziehungen nach Breslau. Zum mindesten in späterer Zeit gliederte sich die Magdeburger Kaufmannsgilde in die Flandern-, Lübeck-, Preußen- und Breslaufahrer. Vgl. Ilgenstein a. a. O. S. 54. Boschan a. a. O. S. 58 f.

⁷⁰ Arnold von Sanne nennt sich nach einem kleinen Ort nordöstlich von Stendal, dicht bei Sandau (siehe Anm. 67). Sein Bruder Konrad (1285—1304) ist Domherr in Stettin; vielleicht sitzt die Familie schon in der zweiten Generation hier.

⁷¹ Albert von Sparrenvelde nennt sich nach einem Dorf bei Stettin.

⁷² Ueber die Herkunft der Stettiner Bevölkerung im ersten Jahrhundert nach der Gründung zu deutschem Recht handle ich in dem noch ungedruckten Teil meiner Arbeit; die Bedeutung des Mittelberaumes und der Altmark tritt hier besonders stark hervor.

von den genannten, sind also als die geistigen Väter der Stettiner Zollrolle anzusehen, sie sind Barnims wirtschaftliche Berater gewesen. Es kann für unsere Schlußfolgerung keine erwünschtere Bestätigung geben als die, daß unter diesen Kaufherren sogar Männer des Namens von Magdeburg und von Salzwedel sind!

Es kann nicht angenommen werden, daß diese Männer bei ihrer Seßhaftwerdung in Stettin die bestehenden Beziehungen zu ihrer alten Heimat sofort abgebrochen haben. Im Gegenteil, viel eher wäre zu erwägen, inwieweit sie sich bemüht haben, wirtschaftliche Bindungen zwischen der alten und der neuen Heimat zu erhalten, zu festigen oder neu anzuknüpfen. Daß wir darüber nichts Sicheres aussagen können, liegt nur an der mangelhaften Ueberlieferung sowohl in Magdeburg wie in Stettin. Beim Studium der älteren Stettiner Handelsgeschichte fällt es immer wieder auf, daß in der Frühzeit der deutschen Stadt der seewärtige Verkehr hinter dem binnenländischen und dem an die Oder gebundenen Handel offenbar stark zurücktritt. Das ist um so verwunderlicher, als etwa hundert Jahre früher Stettin in seiner wendischen Periode doch schon etwas auf der See bedeutete. Für diese Entwicklung sind mehrere Gründe maßgebend⁷³; ein Grund aber ist gewiß, daß den maßgebenden Einfluß in Stettin solche Kaufleute bekommen hatten, die in ihrer früheren Heimat in erster Linie mit dem Binnenhandel und der Flußschiffahrt vertraut geworden waren. Auch die Wirtschaftsgeschichte wird nicht von „Verhältnissen“ und dem Raume gestaltet, sondern sie wird von Männern gemacht, die nach ihrem Können und der ihnen eigentümlichen Vorstellungsweise die Verhältnisse und den Raum benutzen — und sie vielleicht umprägen, wenn sie wirkliche Könnner sind. So scheinen in der zu beobachtenden Neuausrichtung des Stettiner Handels in der Frühzeit zunächst die Welt und die Anschauungen Magdeburgs im Odermündungsraum wirksam geworden zu sein.

Wie sich das in der Methode der Erschließung des neuen Handelsraumes zeigt, so muß es aber auch in dem sachlichen Umfang des Handels zum Ausdruck gekommen sein. Dieser junge Handel spielte sich natürlich in demselben Warenkreise ab, den man von der Altheimat her gewöhnt war. So erklärt sich die starke Verwandtschaft des Stettiner Warenumschlages in qualitativer Hinsicht mit dem des Elbraumes. Man darf sich daher auch nicht wundern, daß die Stettiner Zollrolle den westdeutschen, die in Magdeburg geläufig waren, in manchen Zügen so ähnlich sieht; es wäre im Gegenteil erstaunlich, wenn das nicht der

⁷³ Vgl. Assmann a. a. O. S. 7 ff.

Fall wäre. Mit der allmählichen Entwicklung des „pommerschen“ Handels hat sie daher nichts zu tun. Es besteht also auch keine Veranlassung, sie nur deswegen spät anzusetzen, weil diese oder jene Dinge zu dieser Zeit um die Jahrhundertmitte in Pommern noch nicht hätten gehandelt werden können. Was wirklich gehandelt wurde, bestimmte ja nicht das pommersche Land und auch nicht der pommersche Herzog, sondern weitgehend die Initiative des deutschen Kaufmannes. Daher entspricht eine frühe Datierung der Stettiner Zollrolle durchaus den geschichtlichen Vorgängen und Zusammenhängen.

Gilt nunmehr aber die Möglichkeit oder gar die Notwendigkeit einer früheren Datierung unserer Urkunde als erwiesen, so gewinnt nun die Tatsache eine besondere Bedeutung, daß die Stettiner Zollrolle, wie oben nachgewiesen⁷⁴, in diplomatischer Hinsicht eine besonders starke Verwandtschaft mit Urkunden der Zeit von 1253 bis 1258 aufweist. Hätten diplomatische Erwägungen allein selbstverständlich nicht ausgereicht, um die Urkunde dieser Zeit zuzuweisen, so kann die Berechtigung dieses Schlusses aus der hinzutretenden sachlichen Begründung heraus nicht mehr zweifelhaft sein: Wir kommen damit auf eine Datierung der Zollrolle auf die Zeit um 1255 und bringen damit eine Vermutung wieder zu Ehren, die bereits Hasselbach beim ersten Druck der Urkunde geäußert hatte.

Das so gewonnene Bild läßt sich nun noch in einigen Zügen abrunden. Einen besonderen Anstoß bildete von jeher die mangelhafte Gliederung des sachgebundenen Teiles der Urkunde. War sie ja doch überhaupt der Anlaß gewesen, eine spätere Ueberarbeitung in Erwägung zu ziehen. Nun pflegt es tatsächlich in der Regel so zu sein, daß man eine Ueberarbeitung an hier und da noch bemerkbaren Nähten erkennen kann. Die Schwierigkeit wird aber in unserem Falle nur ein Ende weitergeschoben, nicht beseitigt. Denn wenn es einem kritischen Betrachter schon schwer wurde zu glauben, daß die Zollrolle in ursprünglicher Form ein solches Durcheinander darstellte, dann hätte man von einer späteren Zeit, die eine Ueberarbeitung einer einigermaßen einwandfrei gegliederten Urkunde vorgenommen hat, zum mindesten erwarten sollen, daß sie sich mit dem jetzt erst geschaffenen Chaos nicht begnügt, sondern eine wenigstens ausreichende Ordnung herstellt; Nähte wären trotzdem geblieben. Wirklich ist die Unordnung in der Stettiner Zollrolle zu groß, als daß man sie für das Ergebnis einer planmäßigen Erweiterung halten könnte; der philologische Grundsatz der Bevorzu-

⁷⁴ Vgl. S. 53 f.

gung der *lectio difficilior* spricht durchaus für unsere Auffassung. Die mangelhafte Form könnte eher ebenfalls als ein Zeichen für ein besonderes Alter der Zollrolle gewertet werden, ihre einwandfreie Gliederung ist den Verfassern nicht wichtig gewesen. Das paßt für die Mitte des Jahrhunderts wieder viel besser als für sein Ende, wie das Beispiel der Zollrolle von Damme ja ebenfalls zeigt, die in ihrer Ueberlieferung unverdächtig ist und in der es nach anfänglicher leidlicher Gliederung schließlich wie Kraut und Rüben durcheinandergeht⁷⁶. Auch der Umstand, daß in der Stettiner Rolle oft nicht klar zwischen Einfuhr-, Ausfuhr-, Durchgangs- und Marktzoll geschieden wird, spricht für höheres Alter; der oder die Verfasser wußten eben, was sie meinten, und das genügte ihnen. Mit dem Zusammenfließen von lateinischen, deutschen und slavischen Wendungen, Begriffen und Vorstellungen aber führt uns die Urkunde mitten in die wenigen Jahre hinein, in denen für Stettin der große Umbruch der Kolonisation seinen Höhepunkt erreicht. So weist auch die Betrachtung der formalen Mängel die Zollrolle eher in die Frühzeit der deutschen Stadt Stettin.

Nicht anders ist es mit der von Blümcke⁷⁶ mit Recht herausgehobenen Feststellung, daß Stettins späteres Haupthandelsgut, das Getreide, hier nur gleichsam am Rande erwähnt wird. Hierfür können mehrere Gründe maßgebend gewesen sein. Noch am wenigsten Gewicht hätte der Hinweis darauf, daß auch in den Zollrollen, die wir als die Urbilder der Stettiner herangezogen haben, vom Getreide nicht eben viel die Rede ist. Wichtiger aber ist wohl, daß die Zollrolle in einer Zeit entstanden ist, in der das Korn im wesentlichen noch für den Eigenbedarf des Landes erzeugt wurde und daher im Handel noch nicht solche Rolle spielte. Wenn mit Recht von Rörig⁷⁷ darauf hingewiesen wurde, daß die deutsche Städtegründung im Osten nicht von der deutschen Bauernsiedlung zu trennen ist, die die Landwirtschaft des Wendenlandes erst höher entwickelte, so kann der Korn-Großhandel in

⁷⁶ Vielleicht ist die klare Aufgliederung von Zollrollen ihren Benutzern aber überhaupt unwichtig gewesen; man prüfe in dieser Richtung nur den Revaler Zolltarif vom Ende des dreizehnten Jahrhunderts, den Wilhelm Stieda, *Revaler Zollbücher und -Quittungen* (Hansische Geschichtsquellen V), Halle 1887, S. 80, mitteilt. Auch wenn die Unordnung in der Stettiner Rolle also kein Zeichen für höheres Alter ist — sie soll ja nicht etwa als ein Argument hierfür gewertet werden — so zeigt eben die originale Revaler Aufzeichnung, daß auch die Form der Stettiner nicht den Verdacht der Überarbeitung erregen darf.

⁷⁶ Blümcke S. 8 f.

⁷⁷ Fritz Rörig, *Hansische Aufbauarbeit im Ostseeraum, Conventus primus historicorum Balticorum, Rigae 1938, S. 233 f.*

Stettin um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts tatsächlich noch nicht die Rolle gespielt haben, die er im letzten Viertel des Jahrhunderts bereits gehabt haben muß. Es ist wohl denkbar, daß dieser noch nicht imponierende Kornhandel so ausschließlich in der Hand der Stettiner Kaufmannschaft selber lag, daß der Ansatz von Zollgebühren sich erübrigte, weil der Stettiner Bürger ja seit der Stadtrechtverleihung vom Zoll befreit war.

*

Durch die Einordnung der Stettiner Zollrolle in die Jahre um 1255 ändert sich nun auch in einigen Zügen das Bild, das man sich bisher von dem Handel des Odermündungsgebietes um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts gemacht hat. Es ist bekannt, daß Lübeck im zweiten Viertel des Jahrhunderts seinen Einfluß vor und an der pommerschen Küste geltend machen und ständig erweitern konnte, wie die zahlreichen Privilegien erweisen, die es sich erwarb⁷⁸. Die Verleihung der Zollfreiheit von 1234 erkaufte sich Lübeck dadurch, daß es

- ⁷⁸ 14. 9. 1224 Wizlav I. von Rügen verleiht Lübeck freien Verkehr in seinem Lande und Herausgabe gestrandeten Gutes: PUB I 224. Hasselbach 150.
23. 3. 1234 Wartislav III. und Barnim I. befreien Lübeck von allen Zöllen und Abgaben in ihren Gebieten: PUB I 303—306. Hasselbach 212—215.
- 1235/40 Swantopolk II. von Hinterpommern gewährt den Lübecker Kaufleuten Zollermäßigung: HÜB I 272, vgl. I 300.
15. 8. 1245 Barnim I. befreit Lübeck vom Strandrecht in seinem Gebiet: PUB I 442. Hasselbach 348.
- 1246 Wartislav III. und Barnim I. teilen Lübeck mit, daß sie allen Handelsleuten in ihrem Gebiet sicheres Geleit und den Schiffbrüchigen freie Ausfuhr ihrer Güter verliehen haben: PUB I 445. Hasselbach 356.
29. 8. 1251 Wartislav III. und Barnim I. schließen mit Lübeck ein ewiges Bündnis: PUB I 540. Hasselbach 463.
31. 7. 1253 Swantopolk III. befreit alle Seefahrer vom Strandrecht: Hasselbach I 496 (desgl. 23. 4. 1263).
1. 5. 1254 Wartislav III. verspricht allen Seefahrern sicheres Geleit zum Besuch seines Hafens Greifswald: PUB II 589.
19. 9. 1254 Jaromar II. von Rügen bestätigt die von seinem Vater Lübeck verliehenen Privilegien: PUB II 593.
20. 9. 1258 Jaromar II. gestattet den Bürgern von Lübeck freien Fischfang für ein Jahr in den rügenschen Gewässern: PUB II 656.
12. 8. 1259 Domkapitel, Dominikaner und Franziskaner in Lübeck transsumieren die Urkunde vom 23. 3. 1234 und bitten Wartislav III., für Aufrechterhaltung des Privilegs zu sorgen: PUB VII 4643.
12. 8. 1259 Dasselbe an Barnim I.: PUB VII 4644.
20. 8. 1260 Jaromar II. sichert den Lübeckern freies Geleit in seinem Lande zu: PUB II 683.
10. 5. 1267 Wartislav II. von Ostpommern verspricht den Lübecker Bürgern freie Ein- und Ausfahrt in seinem Lande: HÜB I 643 (Regest).
17. 5. 1268 Wartislav II. von Ostpommern sagt Lübeck Sicherheit des Strandgutes zu: HÜB I 654 (Regest).

dem Herzog Wartislav III. von Pommern-Demmin im Jahre vorher Waffenhilfe gegen den König Waldemar II. von Dänemark geleistet hatte, von dessen Heer Demmin erobert worden war⁷⁹. Es ist demnach allein schon wahrscheinlich, daß von den beiden pommerschen Herzögen gerade Wartislav die Handelsfreundschaft mit Lübeck befürwortete und Barnim nur Mitläufer war⁸⁰. Tatsächlich hatte ja auch das Herrschaftsgebiet des Wartislav (Vorpommern, Kammin, Wollin und Usedom) in erster Linie den Vorteil solcher Handelsbeziehungen; und wir werden beachten, daß gerade in seinem Gebiet das lübische Recht heimisch geworden ist.

Es ist aber festzustellen, daß nach dem Jahre 1251, das noch ein „ewiges“ Bündnis zwischen Lübeck und den pommerschen Herzögen brachte, ein Umschwung in den beiderseitigen Beziehungen einsetzt. Das am 8. Mai 1253 zu Gunsten Stettins ausgestellte Privileg Barnims I., das den Kornaufkauf durch Fremde zwischen der Erntezeit und Ostern verbietet⁸¹, richtet sich eindeutig gegen die, die bisher alle Handelsfreiheit in Pommern-Stettin genossen, wenn auch natürlich Lübecks Name nicht genannt ist. Wir wissen nicht, was zu einer Entfremdung zwischen Lübeck und dem Herzog Barnim I. geführt haben könnte; daß sie aber wirklich eingetreten ist, beweist diese Urkunde. Auch welche Kräfte hierfür verantwortlich zu machen sind, wird aus der Urkunde selbst klar: die Zeugenliste sagt es uns, in der außer dem Marschall, dem Vogt und einem Ritter nur Stettiner Bürger genannt sind; das ist um so wichtiger, als dies seit der Stadtgründungsurkunde das erste Mal ist, daß auf einer für Stettin ausgefertigten Urkunde Stettiner Bürger als Zeugen erscheinen. Eine gleichlautende Urkunde des Wartislav (wie 1234 und 1246) liegt nicht vor. Es wird jetzt also deutlich, daß in dem Stettiner Teil des pommerschen Herzogtums unter Barnim I. andere Einflüsse am Werke sind: Die Handelspolitik Barnims beginnt sich von der des Wartislav zu trennen. Wenn man die Verleihung des Magdeburger Rechtes an Stettin noch eben hinnehmen mochte, so wird jetzt mit dem Jahre 1253 die gewollte Absonderung des Oderraums vom lübischen Einflußbereich offenbar. Aus der Tatsache, daß die Stettiner Zollrolle, die ja auch in diese Zeit gehört⁸², für die Stettiner Bürgerschaft ausgestellt ist, erhellt, daß sie ebenfalls in diesen

⁷⁹ Vgl. Martin Wehrmann, *Geschichte von Pommern I* (Gotha 1919), S. 97 f.

⁸⁰ Daß Wartislav hierbei die Führung hatte, läßt auch der Ausstellungsort der Urkunde, Demmin, vermuten.

⁸¹ PÜb I 568. Hasselbach 488.

⁸² Die S. 54 besprochene Verwandtschaft der Zollrolle mit Urkunden des Jahres 1253 bezieht sich gerade auf das eben behandelte Verbot des Kornaufkaufs!

Zusammenhang eingeordnet werden muß. Gewiß war der Zoll in dieser Zeit noch nicht das Eigentum Stettins⁸³, die Einnahmen flossen also dem Herzog selber zu. Stettins Interesse an der Zollrolle bestand eben darin, daß sein eigener Kaufmann vor dem fremden begünstigt wurde, da er seit 1243 von der Zollpflicht befreit war. Für die Entwicklung der jungen Stadt muß sich die Zollrolle also wie eine Art Schutzzoll ausgewirkt haben. Es ist besonders bedauerlich, daß gerade auf dieser Urkunde die Zeugen fortgelassen worden sind; zweifellos hätten wir wieder die Namen von Stettiner Bürgern gefunden.

Da die Stettiner Zollrolle zwischen zollpflichtigen und vom Zoll befreiten Fremden keinen Unterschied macht⁸⁴, wird man annehmen müssen, daß jetzt auch dem Lübecker Kaufherrn, der den Stettiner Hafen besuchte, Zoll abverlangt wurde, daß mithin Lübecks Privileg von 1234 für Pommern-Stettin seine Bedeutung verlor⁸⁵. Freilich kann die Stettiner Flotte in dieser Zeit noch nicht so groß gewesen sein, daß sie von sich aus imstande gewesen wäre, die Stettiner Ein- und Ausfuhr allein zu bewältigen. Der Stettiner Kaufmann dieser Zeit muß daher oft genug auf fremdem Schiff gefahren sein. Daß das lübische Schiff ihm nicht versagt wurde, dafür sorgte jene Bestimmung der Zollrolle, die in dieser Beleuchtung eine besondere Bedeutung gewinnt: *hospes, qui bona unius burgensis huc in civitatem duxerit, non dabit teloneum.*

Daß der Lübecker Bürger dieser Zollrolle wie jeder andere Fremde unterworfen wurde, können wir freilich nicht beweisen; es ist aber eine Vermutung, die sich dem Gang der Entwicklung aufs beste anpassen würde. Denn erst von hier aus kann man verstehen, wie Lübeck dazu kommen konnte, 1259 um eine Bestätigung der Zollbefreiung von 1234 nachzusuchen⁸⁶, wozu bei einer normalen Weiterentwicklung der freundlichen Beziehungen von 1251 ja nicht der geringste Anlaß bestanden hätte. Dadurch, daß dieser Brief nicht von dem Lübecker Rat, sondern

⁸³ Stettin erhält den Zoll erst am 15. Juli 1345 durch Kauf zu eigen: StU 104.

⁸⁴ Die gegen Schluß der Zollrolle vorkommenden Worte ... *illi dabunt, qui tenentur iure dare* brauchen nicht durchaus als eine Einschränkung aufgefaßt zu werden.

⁸⁵ Bei seiner falschen zeitlichen Einordnung der Rolle kommt Blümcke S. 19 in die Verlegenheit, kaum noch sagen zu können, wer denn nun eigentlich die Zollgebühren hätte bezahlen sollen, wenn Lübecks Befreiungen, wie er meinte, weiter gültig waren, Stettin von jeher die Zollfreiheit behauptete und die anderen Oderstädte sie gewannen. Er verfällt dabei auf die anderen Hansestädte als Nutznießer, für die Lübeck also eine gesetzliche Festlegung der Zölle habe erreichen wollen, um sie auf diese Weise vor Belästigungen zu schützen. Aber das ist doch wirklich zu gekünstelt, um noch glaubhaft zu sein.

⁸⁶ PUB VII 4643 f. vom 12. August 1259. HUB I 530. 531 (Regest).

vorsichtiges Ausstrecken von Fühlern gekennzeichnet, bei dem man sich nichts vergab, und es ist sicher auch kein Zufall, daß über das erst vor acht Jahren geschlossene „ewige“ Bündnis kein Wort verloren wird. Es von der Lübecker Geistlichkeit ausging, ist der Vorgang deutlich als ein war recht geschickt, daß man sich an Barnim und Wartislaw wandte, obwohl dieser, soweit wir wissen, dem Lübecker Handel keine Schwierigkeiten gemacht hat. Wenn diese Aktion ohne Erfolg blieb, so zeigt das nur, daß in Pommern-Stettin sich andere Kräfte regten, die gewiß nicht lübeckfeindlich zu sein brauchten, aber doch ihr Recht auf unbceinträchtigten Handel im eigenen Land behaupten wollten⁸⁷. Daß von keiner Seite die Brücken völlig abgebrochen wurden, lag durchaus im Interesse beider⁸⁸.

So blieb die Lage bis zu Barnims I. Tode (13./14. November 1278), so blieb sie auch zunächst unter seinem Sohn und Nachfolger Bogislaw IV. Stettin selbst, das in dieser Zeit, auf eigenen Füßen stehend (und nicht, wie man oft glaubte, an der mütterlichen Hand Lübecks), seinen Handel — und zwar zunächst seinen Binnenhandel — entwickelte, wurde durch seine seewärtigen Belange allmählich zwangsläufig näher an den Kreis der wendischen Seestädte herangeführt. Aber erst durch die gemeinsame Feindschaft gegen die Markgrafen von Brandenburg fanden Bogislaw, Stettin und Lübeck ernsthaft zueinander. Bogislaw selbst bat unter gleichzeitiger Vermittlung Stettins Lübeck um Waffenhilfe⁸⁹; daß sie ihn die erneute Befreiung Lübecks vom Zoll kosten würde, dürfte er im voraus gewußt haben⁹⁰. Die Erneuerung des Privilegs der Zollfreiheit wurde dann dem Lübecker Rat in dem großen Landfriedensvertrag vom 13. Juni 1283⁹¹ auch zugesichert. Auf Grund dieses Vertrages

⁸⁷ Es sei wenigstens am Rande darauf verwiesen, daß in dieser ganzen Periode auch das Verhältnis zwischen Lübeck und Stralsund getrübt war; vgl. Christian Reuter, Lübeck und Stralsund bis zum Rostocker Landfrieden 1283, Hansische Geschichtsbücher Jg. 1904/05, S. 31 f.

⁸⁸ Was Blümcke S. 17 hierzu zu sagen hat, ist unzureichend, weil er die Bedeutung der Stettiner Zollrolle nicht richtig eingeschätzt hat.

⁸⁹ PUB II 1164. 1165 vom 30. Juni 1280.

⁹⁰ Die Interpretation, die Blümcke S. 17 f. der Urkunde PUB II 1211 vom 17. August 1281 (bei Blümcke fälschlich 1282) betr. Verbot der Kornausfuhr auf kleinen Schiffen gibt, indem er sagt, sie sei eine Konzession Bogislavs an die Seestädte, ist verfehlt: Die Ausfuhr ist für diese ja nie verboten gewesen, sondern nur der Aufkauf von Getreide in bestimmten Zeiten. Die Urkunde begünstigt vielmehr eindeutig Stettin (allenfalls noch Gollnow und Stargard) gegenüber den kleineren Städten an Oder und Haff. Mit der Klage der Lübecker von 1259 hat dies absolut nichts zu tun.

⁹¹ PUB II 1266 S. 500 Zeile 11 ff. (bei Blümcke fälschlich 14. Juli). Der Text der Urkunde ist an der entscheidenden Stelle doppelsinnig, wie die verschiedene Zeichensetzung in den Drucken zeigt (PUB II S. 500 Zeile 14 f. und HUB I S. 316

wurden von Bogislav Bestätigungen der alten Zollfreiheit am 19. Dezember 1283 für Stettin⁹², am 14. April 1284 auch für Lübeck ausgestellt⁹³: Lübeck hatte das wiedergewonnen, was es kurz nach 1251 verloren hatte⁹⁴!

Gewiß war nun ein recht erheblicher Teil der im Stettiner Hafen verkehrenden Kaufleute vom Zoll eximiert. Trotzdem stand Stettin dem hier erhobenen Zoll nicht gleichgültig gegenüber⁹⁵. Mußte sich doch in den aufstrebenden Städten der Wunsch regen, ihn selbst einmal in die Hand zu bekommen, wie es Greifswald schon 1275 geglückt war⁹⁶. So ist es nur zu begreiflich, daß Stettin zusammen mit seinen anderen Privilegien im Jahre 1293 auch die Zollrolle zur Bestätigung vorlegte und das 1308 und 1309 wiederholte, bis es ihm 1345 schließlich gelang⁹⁷, den Zoll in die eigene Hand zu bekommen.

Zeile 17 f.). Nach der Interpunktion im HUB wären die anderen Städte in die Privilegien Lübecks einzubegreifen gewesen, nach der Interpunktion im PUB hätten alle Städte nur Anspruch auf die bisher von ihnen innegehabten Freiheiten gehabt. Die Lesart des HUB entspricht dem Lübecker Entwurf des Bündnisvertrages, die des PUB entspricht den späteren Ereignissen und ist daher vorzuziehen; denn tatsächlich erhält nur Lübeck die *authentica privilegia* ausgestellt (siehe die folgende Anm. 93), in die die anderen Städte nicht einbegriffen sind. Die anderen Städte hatten eben keine besonderen Privilegien für Pommern nachweisen können. (Unter diesen Umständen muß daher auch die Interpretation Blümckes für das Wort *demonstrare* — vgl. S. 54 f. — zurückgewiesen werden.)

⁹² PUB II 1281. — Blümcke S. 18 f. setzt die Privilegien dieses Tages irrtümlich zum Jahre 1282.

⁹³ PUB II 1299. Auch Blümcke S. 18 kann nicht umhin zuzugeben, daß Lübeck seine Rechte in Pommern-Stettin vorübergehend verloren hatte. Daß er diese Einbuße mit dem Tode Barnims 1278 eintreten läßt, ist reine Willkür. Es muß schon bei unserer Auffassung bleiben, daß die entscheidende Stelle der Urkunde: *libertates a . . . patre nostro domino Barnim . . . dudum ipsis collatas confirmamus et nunc eis de nouo conferimus* die Ereignisse nach 1251 und die Entstehung der Zollrolle im Auge hat, wenn sie sie begreiflicherweise auch nicht ausdrücklich erwähnt.

⁹⁴ Wenn Blümcke S. 19 in der Weiterführung dieser Gedanken sagt, die Stettiner Zollrolle setze das 1283 verliehene Stapelprivileg bereits voraus, so ist das ein völliger Irrtum. Die Bestimmungen über den Kleinverkauf der Fremden beim Heringshandel können sehr wohl älter sein, Schiffs- und Wagenzölle kommen in anderen Zollrollen wie den westdeutschen in einer Zeit vor, in denen die Städte, für die sie erlassen waren, noch nicht das Stapelrecht besaßen. Auch die Greifswalder Zollrolle spricht dagegen.

⁹⁵ Was Blümcke S. 19 f. hierzu sagt, ist irrig, siehe Anm. 85.

⁹⁶ PUB II 1012 vom 24. Mai 1275.

⁹⁷ Siehe Anm. 83.

TONDERN ZWISCHEN WIKING- UND HANSEZEIT

von
OTTO SCHEEL

Unter diesem Titel habe ich eine Untersuchung beendet, die jetzt — nach Jahren — in Tondern veröffentlicht wird. Sie befaßt sich mit den Anfängen des Kaufortes Tondern auf der Wiedauinsel. Unweit dieser Insel bildet sich die Wiedau durch den Zusammenfluß einiger Auen, die aus dem östlichen Schleswig herkommen, und strömt nun mit schwachem Gefälle in nordwestlicher Richtung ins schleswigsche Wattenmeer, in das sie heute beim Flecken Hoyer mündet. Die Entfernung von der Insel bis zum Meer beträgt rund zwei Meilen. Das Bett der Au war tief genug, um seetüchtige Fahrzeuge der schleswigschen frühgeschichtlichen Jahrhunderte bis zur Insel zu tragen. Hier wuchs der Ort empor, der 1243 mit dem lübischen Stadtrecht bewidmet wurde.

Tondern, dessen Name bis heute nicht zuverlässig hat gedeutet werden können, ist die einzige Stadt Lübschen Rechts nördlich der Eider geblieben. Sie lag außerhalb des römischen Reiches deutscher Nation, konnte aber Jahrhunderte hindurch bis tief ins 19. Jahrhundert hinein ihr deutsches Recht behaupten. Da ich zu den Anfängen Tonderns auf der Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Schleswig 1951 mich geäußert habe, der Hans Gesch.-Ver. neuerdings der vorhanischen Zeit unserer Städte eine besondere Aufmerksamkeit schenkt (vgl. A. v. Brandt: Nyare Problem inom hanseatisk historieforskning, Hist. Tidsskr., Stockholm 1950, S. 5 f.) und Fritz Rörig in einer glänzenden Untersuchung über die Entstehung Magdeburgs ein ähnliches Problem erörtert hat, wie es mir erwuchs, als ich mich auf die Festrede vorzubereiten hatte, um die mich die deutsche Volksgruppe Tonderns zur 7. Säkularfeier der Stadt gebeten hatte, zeichne ich hier mit einigen Strichen die Ergebnisse meiner Untersuchung. Mit Belegen will ich den knapp bemessenen Raum nicht belasten. Sie finden sich in meiner eingangs erwähnten Schrift. Hier muß ein summarischer Hinweis auf die Literatur genügen¹.

¹ Meine oben angekündigte Schrift erscheint im Gaforil-Verlag, Tønder 1952. Umfang etwa 2 Bogen. Zu Ludwig Andresens Theorie von den Anfängen Tonderns vgl. sein Buch: Geschichte der Stadt Tondern bis zum 30 jährigen Krieg. Flensburg 1939. Vilhelm Lorenzens Untersuchung: „Oprindelse, Beliggenhed og Byplan“ ist veröffentlicht in Tønder gennem Tiderne, hrsg.

Die Jubiläumsliteratur zum Jahre 1943 war sich zumeist darin einig, daß der Hafen- und Kaufplatz Tondern auf der Wiedauinsel vor 1243 nur ein kurzes Dasein gehabt habe. Davon abgesehen gingen die Meinungen auf deutscher und dänischer Seite weit auseinander. Dänische Forscher und Publizisten suchten die These zu erhärten, daß Tondern entstanden sei wie fast alle dänischen Städte und sein völkisches Gepräge von Anfang an bis 1864 dänisch gewesen sei. Freilich konnte ein niederdeutsches Volkselement, das auch in der Sprache sich Ausdruck gab, nicht verkannt werden. Ihm mußte auch, da es durch die Jahrhunderte sichtbar und tätig blieb, Heimatrecht zuerkannt werden. Aber die für die 7. Jubiläumsfeier bedeutsame Grundtatsache Tonderns als einer seit alters dänischen Stadt erschütterte dies nicht. Zu einem ganz anderen Ergebnis kam Ludwig Andresen, der hochverdiente Heimathistoriker, in seinem Buch über die Geschichte der Stadt Tondern. Angeregt von Fritz Rörigs Forschung über die Entstehung des Lübecker Marktes meinte er Tondern als die Gründung eines deutschen Unternehmerkonsortiums von 12 Personen schildern zu dürfen. Zwar trug er diese Annahme behutsam als Hypothese vor, erblickte aber doch in ihr die Lösung des Rätsels. Ihr zufolge ist Tondern eine deutsche Gründung und als deutscher Markt erst kurz vor 1243 entstanden. Das war die deutsche Gegenthese gegen die vermeintliche dänische Grundtatsache.

von M. Mackeprang, *Tønder 1943/44*, S. 32—46; vgl. ebd. M. Mackeprang: *Tønder i Middelalderen* S. 49. — Zu Idrisis Person und Weltkarte vgl. K. Miller, *Mappae Arabicae*, 2 Bd., Stuttgart 1926/27; R. Ekblom, Idrisi und die Ortsnamen der Ostseeländer. In: *Namn och Bygd. Tidskrift för nordisk Ortsnamnforskning*, Jg. 19, Lund 1931, Heft 1 u. 2; L. Andresen, *Der arabische Geograph Idrisi und die kimbrische Halbinsel*. In: *Die Heimat*, Jg. 44, 1934, Nr. 10, S. 288—292. Auf S. 290 eine Wiedergabe des Abschnittes der Weltkarte, der die kimbrische Halbinsel mit angrenzenden Landschaften Sachsens (Sassuniya) und Polens (Boluniya) enthält. In Sachsen sind eingetragen der Unterlauf der Weser (mit Bremen, Verden und Nienburg) und der Unterlauf samt einem Stück des Mittellaufs der Elbe. Hamburg wird nicht erwähnt, wohl aber Lübeck — (A) luba — in dem stark verkürzten u. verzeichneten Holstein, das die Karte nicht nennt. Die Einschnürung Schlei bis Wattenmeer ist eine Wespentaille geworden. Schleswig ist mit dem Namen S(e)les buli eingetragen. Buli darf nicht als hüll, sondern nur als πῶλις gedeutet werden. Die nördliche, größere Hälfte der Halbinsel ist aus hier nicht zu erwähnenden Gründen viel zu breit gezeichnet. Die Breite übertrifft die Länge um mehr als ein Drittel. Diese Landschaft erscheint unter dem Namen Damarga. Zur Verwechslung von n und r — Danmarga — vgl. Ekblom S. 8. Die Nordspitze wird richtig Wendels kada genannt. Im Isländischen hieß sie Vendilskagi, Spitze von Vendsyssel, später ohne das Bestimmungswort, dessen gen. aber erhalten blieb, Skagen. Tondern — Turdira, Tundira — liegt dort, wo es liegen soll, in der Nähe des Wattenmeeres, im Südwesten der Landschaft Danmarga. Idrisis Erläuterung zum „Ankerplatz“ Tondern steht in dem der Weltkarte mitgegebenen Textbuch, dem Roger-Buch, das außer den Ortsnamen der Karte Angaben über Lage, Entfernungen und anderes Wissenswerte bringt.

Mich befriedigte weder die eine noch die andere Lösung. Daß einander so entgegengesetzte Auffassungen haben vorgetragen werden können, mag der Mangel an Quellen erklären. Die vorgeschichtliche Forschung hat nichts zu Tage gefördert, was geeignet wäre, unsere Frage nach den Anfängen Tonderns zu beantworten. Sie ist dieser Frage gar nicht nachgegangen. Ob es einmal geschehen wird und kann, bleibt problematisch. Wir sind darum ganz auf schriftliche Quellen angewiesen. Sie aber fließen vor 1243 mehr als spärlich. Aus dem heimatlichen Raum haben wir vor der Stadtwerdung nur ein Mal eine Nachricht über Tondern. Sie fällt in das Jahr 1214. Mit dem hier erwähnten Orte Tondern ist aber nicht die Siedlung auf der Wiedauinsel gemeint, sondern das Dorf Mögeltondern, das 4 km westlich vom Insel-Tondern auf dem Ausläufer einer flachen Moränenkuppe der älteren Eiszeit liegt, von der südlich durch die Marsch fließenden Wiedau ebenfalls etwa 4 km entfernt. Die andere Nachricht führt uns ins Gebiet des südlichen Mittelmeeres Europas, nach Palermo. Dort verfaßte der arabische Geograph Idrisi im Auftrage des Herzogs Roger II um 1130 und etwas später eine Weltkarte. In sie wurde auch Tondern (Tundira) eingetragen. Die von Schiffern und Kauffahrern Idrisi zugeflossenen Nachrichten waren ihm wichtig genug, nicht nur den Namen in seine Weltkarte aufzunehmen, sondern auch ihm eine Erläuterung mitzugeben. Durch sie erfahren wir, daß Tondern einen „gegen alle Winde geschützten“ und „von Gebäuden umgebenen Ankerplatz“ besaß. Der Hafen ist demnach bereits im zweiten Viertel des 12. Jahrhunderts einwandfrei bezeugt. Und da er, wie Idrisi ihn beschreibt, nicht erst entstanden sein kann, als er vom bebauten Ankerplatz Kenntnis erhielt, vielmehr in dieser Gestalt schon eine Weile bestanden haben muß, wird es nicht verwegen sein, die Anfänge des Ankerplatzes Tondern spätestens um 1100 anzusetzen. Damit kommen wir in die Nähe der ausklingenden Wikingerzeit, der südfriesischen Landnahme auf dem schleswigschen Festland und jener weit ausgreifenden Bewegung, die die sächsischen und friesischen Kauffahrer nach Ripen und bis nach Birka am Mälär führte und in Sliasvic, dem Handelsplatz am Südufer der Schlei, eine Kolonie sächsisch-friesischer Kaufleute begründete. Noch im Bereich Schleswigs und Ripens lag Tondern. Kirchlich gehörte es zur Diözese Ripen, deren Bischofsstadt nach deutschen und dänischen Forschern eine friesische Gründung war, die, wie es auch heißen kann, von Sliasvic her ins Leben gerufen wurde.

Dank der Karte Idrisis ist jedem Zweifel entzogen, in welchem weiteren Landschaftsrahmen das älteste Tondern gestanden hat, wann

spätestens Tondern ein von Schiffen besuchter Handelsplatz war, nämlich auf jeden Fall 150 Jahre vor der Stadtwerdung, und wie weit sein Verkehrsraum war. Wollen wir aber Genaueres über die Lage des Ankerplatzes Idrisis wissen, so können wir aus der doch so zuverlässigen Quelle nicht schöpfen; denn sie schweigt. Und eine andere, ins Wort gefaßte, besitzen wir nicht. Zwar hätte es nahe gelegen, auch das älteste Tondern dort zu suchen, wo wir später die Stadt Tondern liegen sehen, auf der Wiedauinsel. Dies um so mehr, als Idrisi sein Tondern als einen geschützten und von Gebäuden umgebenen Ankerplatz oder Hafen schildert. Für einen solchen Platz war die Wiedauinsel in der Tat wie geschaffen. Die von Norden herkommende Landstraße bog vor der Insel nach Osten ein, durchquerte sie ungefähr parallel zum Wiedauufer, verließ sie im Osten, um dann bald sich gen Süden zu wenden und, immer auf der von Ueberflutungen nicht heimgesuchten Geest bleibend sich nach einer Weile ostwärts und südwärts zu teilen. An einer weit reichenden Landverbindung fehlte es demnach einer Siedlung auf der Wiedauinsel nicht. Für ihr Gedeihen wichtiger war, daß ihr eine Wasserstraße zur Verfügung stand, die vor der Eidermündung auf den viel befahrenen Seeweg der älteren „Metropole“ Schleswig stieß und mit ihm bis in die friesische und fränkische Rheinlandschaft, auch wohl in die Themsellandschaft reichte. Im Bereich der schleswigischen Westküste gab es keinen günstiger gelegenen Hafenplatz als diesen.

Dennoch hat die Forschung Idrisis Tondern nicht hier gesucht, die deutsche und die dänische Forschung, diese m. W. mit einer einzigen Ausnahme (V. Lorenzen in seinem Beitrag zur Festschrift *Tønder gennem Tiderne*). Daß das Nächstliegende nicht gesehen wurde, haben zwei arge Fehler verursacht, die zwar leicht vermeidbar gewesen wären, aber nicht vermieden wurden. Eine geographische Nachlässigkeit und eine sprachliche Unzulänglichkeit haben die Forschung irregeleitet. Idrisis Tondern, so lesen wir nun, sei nicht das Insel-Tondern gewesen, sondern das 4 km westlich liegende Mögeltondern. Nun trug zwar auch dies einst nur den Namen Tondern. Auch Idrisi gibt seinem Tondern keinen Zusatz. Die Umstände müssen nun entscheiden, welches Tondern gemeint sein kann. Da man nun den Namen mykel-Tondern als Großtøndern und den Inseltønderns, das mit dem Bestimmungswort little uns begegnet, als Kleintøndern übersetzte — beides sprachlich zulässig — folgerte man, ohne von einem Zweifel gestört zu werden, daß „Großtøndern“ der bei weitem bedeutendere Ort gewesen sei und Kleintøndern nur eine kümmerliche Siedlung auf der Wiedauinsel, auf der erst der Stadt Tondern eine Zukunft beschert wurde. Die Phantasie konnte sich

nun überschlagen. Mögeltondern konnte als ein nicht nur „bedeutender“, sondern auch „uralter“ Hafenplatz gekennzeichnet werden. Ihn habe Idrisi im Sinne gehabt.

Konnte aber Mögeltondern einen Hafen besitzen? Die Frage wurde nicht erwogen. Wenn aber sie dennoch sich aufdrängte, mußte eine Hypothese über die Verlegenheit hinweghelfen. Die vermeintliche Tatsache, daß Mögeltondern der bedeutende Hafenplatz gewesen sei, blieb unerschüttert. Die Wiedau habe ihr Bett verlagert, und der alte Hafen sei verschlickt, Darum seien im 13. Jahrhundert die Schiffer genötigt worden, einen neuen Ankerplatz zu suchen, den sie dann auf der Wiedauinsel fanden. Von einer solchen Verlagerung der Wiedau und Verschlickung des Hafens von Mögeltondern im 13. Jahrhundert ist uns jedoch nichts bekannt. Es ist auch nichts dergleichen nachgewiesen worden. Vielmehr zeigt die Geländekarte, daß an der Moränenkuppe Mögeltonderns weder die Wiedau vorbeifließen noch ein Hafen entwickelt werden konnte. Das hat auch Vilhelm Lorenzen gesehen. In seinem Beitrag betont er mit aller erwünschten Schärfe, daß nie in historischer Zeit Mögeltondern ein Hafenplatz gewesen sein konnte. Ich machte um dieselbe Zeit in einem kleinen Aufsatz, den ich meiner Festrede entnahm, ebenfalls darauf aufmerksam. Insoweit begegneten deutsche und dänische Forschung einander. Lorenzen blieb aber doch noch im Bann der herrschenden Auffassung. Denn er verknüpfte seine richtige Feststellung mit der irrigen Angabe, daß Mögeltondern, also die Bauern der Geestkuppe, Kleintondern als einen Teil seiner selbst abgezweigt habe. Warum aber mußten die Bauern Mögeltonderns Kleintondern mit seiner ganz und gar nicht, auch Lorenzen zufolge gar nicht bäuerlichen Funktion als einen Teil ihres eigenen Gemeinwesens abzweigen? Diese Frage beantwortet Lorenzen nicht. Es ist die herkömmliche Annahme einer Geschichtsgemeinschaft der beiden Tondern und die falsche Deutung des Namens little Tondern, die ihn seine richtige Erkenntnis nicht zu Ende führen läßt.

Little-Tondern kann allerdings mit Kleintondern wiedergegeben werden, wie Mögeltondern mit Großtondern. Das ist aber nicht die einzig mögliche Uebersetzung des Bestimmungswortes. Mykel kann auch alt und little jung oder neu bedeuten. Im Worte Großeltern hat diese Bedeutung sich bis heute in den westgermanischen Sprachen und auch in romanischen Sprachen erhalten. Die Großeltern sind die alten Eltern. In Namengebungen der Familien ist durch Jahrhunderte hindurch, im Friesischen bis in die Neuzeit hinein, derselbe Sprachgebrauch nicht ungewöhnlich gewesen. Hatten zwei Söhne einer Familie denselben Tauf-

namen erhalten, so unterschieden die Eltern die Namensgleichen durch das Beiwort groß und klein. Martin Luthers Vater Hans wurde Hans der Große genannt, nicht weil er der körperlich große, sondern weil er der älteste Sohn war. Sein Bruder hieß ebenfalls Hans. Weil er der jüngere Sohn war, wurde er Hans der Kleine genannt. Weitere Beispiele versage ich mir. Mögel- und Kleintondern sind demnach Alt- und Neutondern. Ueber die räumliche Größe und wirtschaftliche Bedeutung der beiden Orte sagen die Bestimmungswörter nichts aus, sondern nur über das relative Alter. Sie enthalten auch keine Aussage über Geschichtsgemeinschaft, wie noch Lorenzen sie meinte postulieren zu müssen. Als ein von keinem Zweifel bedrücktes Beispiel nenne ich das ostholsteinische Krempe an der Neustädter Bucht. Hier wurde 1244 ein neues Krempe mit dem Lübschen Stadtrecht bewidmet. Es war unter persönlicher Mitwirkung des Grafen Gerhard von Holstein und Schauenburg aus der Gemarkung des Dorfes Krempe herausgeschnitten und als Markt nach dem Muster Lübecks angelegt und zur Stadt erhoben worden. Eine Geschichtsgemeinschaft mit dem Dorf hat es nicht gegeben. Die Bauern Krempes haben die neue Gründung, den Hafen und Handelsplatz, nicht als einen Teil von sich abgezweigt. Initiative und Anstoß von außen her hatten sie geschaffen. Nur der Boden war bis dahin Kremper Boden gewesen. Die Neugründung stand aber in keinem genetischen Zusammenhang mit der Geschichte des Dorfes. Sie führte allerdings den Namen des Dorfes weiter. Um beide Orte zu unterscheiden, mußte ihnen nun ein Bestimmungswort beigelegt werden. Fortan hieß das Dorf Altenkrempe, die Stadt Neuenkrempe, bis sich für sie der Name Neustadt durchsetzte. Auch hier gibt das Bestimmungswort nur eine Aussage über das Alter der gleich benannten Orte. Trotz dem gemeinsamen Grundwort und der ursprünglichen Gemarkungsgemeinschaft, in der aber bei der Neugründung das Dorf passiv ist, hat jeder Ort seinen eigenen Geschichtsweg gehabt.

Für die beiden, ganze 4 km auseinander liegenden Tondern wurde solche Möglichkeit nicht einmal erwogen, vielmehr eine Geschichtsgemeinschaft vorausgesetzt, die es nicht gegeben hat und die wahrscheinlich zu machen bei weitem nicht ausreicht, was vorgebracht worden ist. Alles vielmehr ist auf Sand gebaut, der Hafen Mögeltonders, die Verschlickung der Wiedau, die Initiative der Dörfler und die sehr späte Gründung eines Hafens auf der Wiedauinsel. Mit der richtigen Uebersetzung Mögeltonders bricht vollends zusammen, was man über die Bedeutung „Großtonders“ und die Bedeutungslosigkeit „Kleintonders“ zu erzählen gewußt hat. Idrisis Nachricht wird jetzt zu einer

historisch Ausschlag gebenden Mitteilung über die Vorgeschichte der Stadt Tondern. Das Rätsel der „Vorsiedlung“ auf der Wiedauinsel ist gelöst. Weil der von Idrisi in seine Weltkarte aufgenommene Name Tundira sowohl „Klein“- wie „Großtondern“ gelten kann, sein Tondern ausdrücklich als ein von Gebäuden umgebener Ankerplatz geschildert wird, Mögeltondern aber nie solchen Hafen besaß noch besitzen konnte, das später oft benutzte Bestimmungswort, das dem Dorf erhalten blieb, über Größe und Bedeutung nichts aussagt, sondern nur das Alter angibt, so ist in der Tat schon um 1130, nicht erst 1243 Tondern auf der Wiedauinsel bezeugt, 80 Jahre früher als das Dorf Mögeltondern.

Damals stand Tondern in einer verheißungsvollen Entwicklung. Die ersten Anfänge können nur die einer Wik — Wik, die „Weiche“ ist *feminiini generis*, nicht wie oft in der deutschen Forschung zu lesen ist, *masculini generis* — oder eines Kaupangs gewesen sein. Nachrichten besitzen wir nicht. Ich erinnere darum an Rörigs Forschung über die *mercatores frequentantes und manentes* und an seine aus schriftlichen und archäologischen Quellen geschöpfte Darstellung der Anfänge Magdeburgs. Sie ist und soll, was Rörig ausdrücklich hervorhebt, kein Paradigma sein. Er warnt vor Generalisierungen. Doch was er mitzuteilen hat, darf um der überzeugenden Anschaulichkeit willen nicht aus den Augen gelassen werden. Mit schweifenden Fernhändlern, die zu vorübergehendem Aufenthalt zur Wiedauinsel kamen, wird die Geschichte des Ortes begonnen haben. Irgendwann haben dann *mercatores manentes* sich auf der Insel niedergelassen. Der Kommentar Idrisis fordert die Annahme eines solchen Anfangs. Eine Parallele mit Magdeburgs Entstehung ist unwahrscheinlich, eher eine Parallele mit Stade. Die flache Insel war weiträumig genug, um einen unbeschwerten, keine Zäsur kennenden Uebergang zu einer sich ungestört entwickelnden Marktsiedlung — ohne forum — zu gestatten. Ob es sie schon gab, als Idrisi seine Erläuterung niederschrieb, kann dem Wortlaut nicht entnommen werden. Die Aufnahme Tonderns in die Weltkarte und die Beschreibung des Ankerplatzes machen aber wahrscheinlich, daß das Stadium eines Sommer-Kaupangs überwunden war. Vollends die nur ein halbes Menschenalter später sichtbar werdende Gestalt Tondern. Die Quelle, die sie widerspiegelt, ist die bauliche Entwicklung des Kaupangs. In welcher Richtung sie sich bewegte, unterliegt keinem Zweifel. Die alte, der Wiedau so ziemlich parallel laufende Landstraße wurde Hauptstraße des Ortes. Sie hob sich aus dem kargen Straßennetz so beherrschend hervor, daß Tondern zu den Einstraßen-Kaupangen gezählt werden muß. Die Bebauung schritt von Westen nach Osten. Im Gelände

der Schiffbrücke und in der heutigen Westerstraße haben wir das älteste Tondern zu suchen. Was hier erstand, war aber nicht eine kümmerliche Vorsiedlung kurz vor der Stadtwerdung. Das ergibt sich aus der Lage und dem Alter der Laurentiuskirche. Sie hat mit ihrem Kirchhof bis zur heutigen Großen Straße, dem mittleren, aber kleinsten Abschnitt des alten Landweges gereicht, und dies spätestens noch kein Menschenalter nach der Bezeugung des Hafens durch Idrisi. Die Kirche, eine Pfarrkirche mit drei inkorporierten Landgemeinden muß nach Ausweis der benutzten behauenen Granitquadern schon um die Mitte des 12. Jahrhunderts errichtet worden sein. Fünf Jahre vor der Verleihung des Stadtrechts wurde im Kaupang ein Franziskanerkloster von dem zur nächsten Umgebung des Herzogs Abel gehörenden Ritter Johs. Naffnesön und seiner Ehefrau Elsiff gestiftet. Weil Bettelklöster gern in volkreichere Orte gelegt wurden, war Tondern kurz vor der Stadtwerdung ein ansehnlicher Ort. Vermutlich, aber bis heute nicht nachweisbar, hat es auch schon auf dem später für einen Schloßbau ausersehenen Inselchen vor der Wiedauinsel eine herzogliche Burg für den Vogt oder „Wikgrafen“ gegeben. Diesem ansehnlichen Ort und nicht einem kurz vorher von einer deutschen Unternehmergenossenschaft gegründeten Markt wie auf der Dorfflur Krempes wurde 1243 das Lübsche Stadtrecht verliehen, auf Wunsch aller „Bürger“, der cives, wie das prooemium des Rechtsbuches es uns wissen läßt.

Ich kehre zu den Anfängen dieses Beitrages zurück. Wenn Friesen und Sachsen an der Begründung und Entwicklung Tonderns wesentlich mitbeteiligt gewesen sind, und wenn alle Bürger ohne Ausnahme, auch jenc etwaiger dänischer Herkunft die Bewidmung mit einem deutschen Recht, das Tondern rechtlich zu einer deutschen Stadt machte, gewünscht und begrüßt haben, so wird seine Pflöcke zurückstecken müssen, wer Tondern als eine seit alters dänische Stadt meint schildern zu dürfen. Die Bewidmung des Kaupangs mit deutschem Recht und die abgesehen von der lateinischen Sprache niederdeutsche Sprache in Kirche, Gericht und Verwaltung, woran nach dem Willen der Stavener, der ratsfähigen Bürger, nicht gerüttelt werden durfte, und die immer auf der Wiedauinsel auch gehörte und gesprochene niederdeutsche Sprache, bis diese in der Neuzeit von der hochdeutschen öffentlich verdrängt und in Verkehr und Umgang zurückgedrängt wurde, sind darum kein fremder Einbruch, sondern ein der vorstädtischen Geschichte des Ortes gemäßer Abschluß.

MISZELLE

Das angebliche Privileg Heinrichs III. von England für Lübeck. Ein ergänzender Hinweis zu den Fälschungsmethoden des Lübecker Syndikus Dreyer

von

A. VON BRANDT

Den lübeckischen Syndikus Johann Carl Henrich Dreyer († 1802) hat nach seinem Tode das schlimmste Schicksal getroffen, das für einen Gelehrten denkbar ist: während die Zeitgenossen und Freunde ihn als eine Leuchte der Wissenschaft priesen¹, hat ihn die Forschung der letzten anderthalb Jahrhunderte allmählich nicht nur als einen höchst unzuverlässigen Editor und Bearbeiter², sondern darüber hinaus als einen von hemmungslosem Geltungstrieb besessenen Lügner und Fälscher, sowie als unredlichen Verschleuderer des ihm anvertrauten archivalischen Gutes entlarvt³. Die Reihe der von Dreyer gestohlenen (um es ganz unumwunden auszudrücken) und nach auswärts verschenkten Lübecker Archivalien ist wahrscheinlich noch größer, als bisher nachzuweisen ist; so wird man z. B. mit ziemlicher Sicherheit auch annehmen können — worauf näher einzugehen hier nicht der Ort ist —, daß die berühmte „Ledraborger Handschrift“ der Hanserezesse, einst die offizielle Lübecker Ratshandschrift, durch Dreyer nach Dänemark verschenkt worden ist. Freilich: es gehört zu den grotesken Zufällen der Archivgeschichte unserer Zeit, daß gerade durch diese unredlichen Handlungen Dreyers die derart entfremdeten Archivalien der Wissenschaft wenigstens zugänglich geblieben sind, während sie anderenfalls das z. Z. noch ungewisse Schicksal der heutigen Lübecker Bestände geteilt hätten — eine nachträgliche „Rechtfertigung“ der Dreyerschen Diebstähle, die dieser selbst jedenfalls nicht im Auge gehabt hat!

Von wissenschaftlich sehr viel nachteiligeren Folgen sind Dreyers Fälschungen gewesen. Das Lübecker und das Hansische Urkunden-

¹ Vgl. z. B. die bei H. Ratjen, *Johann Carl Henrich Dreyer ... und Ernst Joachim von Westphalen ...* (Kiel 1861) zitierten zeitgenössischen Stimmen.

² So schon Jacob Grimm, *Deutsche Rechtsaltertümer*, Vorrede, S. I; sehr viel gröber äußerte sich noch F. Frensdorff, vgl. die Zitate bei Korlén, nächste Anm.

³ Vgl. jetzt die kurze Zusammenfassung bei G. Korlén, *Kieler Bruchstücke einer kaufmännischen Buchführung* (Niederdeutsche Mitteilungen, Lund, V/1949), S. 109 ff.

buch enthalten noch heute zahlreiche Fälschungen Dreyers, die in den betreffenden Bänden selbst nicht als solche gekennzeichnet sind. Zwar hat bereits K. Wehrmann in seinem Aufsatz „Vom Syndikus und Dompropsten Dreyer gefälschte Urkunden und Regesten“⁴ den Tatbestand — wenn auch im einzelnen ergänzungs- und korrekturbedürftig — aufgedeckt; doch ist es noch in neuester Zeit geschehen, daß dieses an etwas abgelegener Stelle aufgerichtete Warnungsschild übersehen und die eine oder andere dieser Urkunden als echt behandelt wurde⁵.

Wehrmanns Untersuchungen, wenn auch in den meisten Punkten zweifellos zutreffend, können leider in ihrer Beweisführung nicht überall voll befriedigen. Darauf hat ganz zutreffend kürzlich K. Kumlien hingewiesen, der auf Grund erneuter Ueberprüfung das bekannte II. Privileg Birger Jarls von Schweden für Lübeck im Gegensatz zu Wehrmann als echt ansprechen möchte⁶; wir gehen auf diese Frage an anderer Stelle ein. Kumlien macht u. a. darauf aufmerksam⁷, daß die von Wehrmann als Fälschungen dargestellten 14 Urkunden in zwei Gruppen zerfallen: 12 Stücke, die lediglich in Dreyers „Apparatus iuris publici et historiae pragmaticae“⁸ überliefert sind, und 2 Stücke, die Dreyer an anderer Stelle zitiert. Die Frage der Echtheit der ersten Gruppe läßt Kumlien als nicht zu seinem Thema gehörig beiseite⁹. Von

⁴ Zschr. d. Vereins f. Lüb. Gesch. VI/1892, S. 515 ff.

⁵ Es kann nicht genug betont werden, daß die ersten Bände des Lüb. Urkundenbuches, entsprechend ihrer Entstehungszeit, zahlreiche Ueberlieferungsmängel, Fehldatierungen und Fälschungen in sich bergen, unter denen die Dreyerschen Machwerke nur die zahlreichste Gruppe darstellen. Angesichts der allgemeinhistorischen Bedeutung des Lüb. Urkundenbuches wäre ein Nachtrag zu Band I und II, der alle neueren Erkenntnisse in dieser Hinsicht zusammenzufassen hätte, eine dringende Forschungsaufgabe. Doch verbietet die unglückliche archivalische Sachlage fürs erste ihre Bearbeitung. — Die hier zu erörternde Urkunde Heinrichs III. ist in letzter Zeit als echt betrachtet worden von: P. Kallmerten, Lübische Bündnispolitik von der Schlacht bei Bornhöved bis zur dänischen Invasion unter Erich Menved (Diss. Kiel 1932) und H. Rothhardt, Der Kampf Lübecks gegen die Ausübung des Strandrechts im Ostseeraum (Diss. Halle 1938); beide Autoren haben von Wehrmanns Arbeit keine Kenntnis genommen.

⁶ Birger Jarls andra traktat med Lübeck (in: Historiska studier, tillägnade Nils Ahnlund, Stockholm 1949, S. 68 ff.).

⁷ a. a. O., S. 76.

⁸ Hs. in der Stadtbibl. Lübeck, durch Auslagerung z. Zt. unzugänglich.

⁹ Im Jahre 1946 wurde das (unvollendete) älteste Lübecker Urkundenverzeichnis (angelegt 1669—71) wieder aufgefunden, das J. Kretschmar, Geschichte des Lübecker Staatsarchivs (Protokolle des 8. Deutschen Archivtages, Berlin 1908, S. 66), als nicht erhalten bezeichnete. Soweit hierin die betr. Urkundenabteilungen verzeichnet sind, kann festgestellt werden, daß die von Wehrmann als Fälschungen Dreyers angesprochenen Urkunden tatsächlich nicht registriert sind (es handelt sich um LUB II 18, II 23, II 35, II S. 51, Anm. 2). Leider sind die Suecica und Anglica in dem Register nicht verzeichnet.

den beiden anderen Stücken — dem II. Birger Jarl-Privileg und dem hier zu erörternden englischen Privileg von angeblich 1238¹⁰ — möchte Kumlien annehmen, daß ihre Echtheit zum mindesten erneut diskutiert werden müsse, „da es sich durchaus denken läßt, daß Dreyers Unzuverlässigkeit nicht auf allen Gebieten seiner Herausgeber- oder Verfasserstätigkeit gleich hemmungslosen Ausdruck gefunden hat“. Bei dem sehr schwerwiegenden Vorwurf der Fälschung müsse das „in dubio pro reo“ beachtet werden; nur ein unumstößlicher Beweis rechtfertige die Bezeichnung einer Urkunde als Fälschung.

Dem wird man zustimmen können. Ob Wehrmanns Beweisführung hinsichtlich des englischen Privilegs völlig ausreicht, wird man tatsächlich in Frage stellen dürfen, besonders nachdem Kumlien mit Bezug auf das Birger Jarl-Privileg ihre Schwächen aufgedeckt hat. Eine erneute Überprüfung empfiehlt sich also und ist auch dadurch gerechtfertigt, daß Wehrmanns Untersuchung nicht hinreichend bekannt geworden zu sein scheint.

Wehrmanns Beweisführung gegen die Echtheit der Urkunde¹¹ beruht im wesentlichen auf den von ihm beigebrachten formalen Gründen. Denn sein inhaltliches Bedenken — wörtliche Übereinstimmung der Sätze über das Strandrecht mit den entsprechenden Bestimmungen einer zwei Jahre älteren Urkunde Heinrichs III — kann als ausschlaggebend nicht gewertet werden; dergleichen Übereinstimmungen kommen auch bei echten Diplomen öfter vor und liegen ja für eine geordnet arbeitende Kanzlei auch nahe genug. Die formale Beweisführung aber ist ein etwas riskantes Verfahren gegenüber einem regional abseitigen Gebiet der Königsdiplomatie, auf dem es selbst heute noch an einer zugänglichen Gesamtdarstellung fehlt¹²; Wehrmanns urkundenkritische Fähigkeiten entsprachen zudem während seiner Altersjahre selbst nicht mehr dem damaligen Stand der Wissenschaft. Ob die von ihm angeführten formalen Gründe — fehlerhafte Einleitung der narratio, mangelnde Zeugenangabe — die „Gewißheit“¹³ der Fälschung begründen, mag daher dahingestellt bleiben; völlig überzeugend wirken sie ebenso wenig, wie der von Wehrmann noch erwähnte inhaltliche Grund: es fehle eine Regelung, „was zu geschehen habe, wenn die gesamte Besatzung beim Schiffbruch ihr Leben eingebüßt haben sollte“. Diese Gründe machen eine Fälschung höchstens sehr wahr-

¹⁰ LUB II 22, LUB I 80.

¹¹ a. a. O., S. 519 ff.

¹² Die sämtlichen neueren deutschen Lehrbücher der Diplomatie lassen bekanntlich das englische Urkundenwesen beiseite.

¹³ so Wehrmann, a. a. O., S. 520.

scheinlich, was doch immer etwas bedenklich bleibt, wie Kumlien mit Recht betont.

Die Wahrscheinlichkeit der Fälschung wird nun freilich auch dadurch bestärkt, daß *Lübeck* als Empfänger einer solchen englischen Privilegierung der „*mercatores civitatum Alemanie*“ im Jahre 1238 schlecht denkbar ist. Die Sachlage im Ostseebereich während der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gestattete eigentlich als Empfänger eines derartigen Generalprivilegs nur die *Gotländische Genossenschaft*¹⁴ — für die ja tatsächlich das entsprechende Privileg von 1237, März 20, auch vorliegt.

Wir sind aber darüber hinaus auch in der glücklichen Lage, den unantastbaren Fälschungsbeweis noch auf einem anderen Wege führen zu können, den sowohl Wehrmann wie Dreyers erster wissenschaftlicher Nachfolger Sartorius¹⁵ übersehen haben.

Dreyer selbst¹⁶ bezeichnet das Privileg als ein solches von König Heinrich dem Zweiten von England und will es — entsprechend der Datierung (*anno regni nostri vigesimo secundo*) — in das Jahr 1176 setzen. Diese Datierung hat bereits Sartorius nach dem Forschungsstand seiner Zeit ganz zu Recht als völlig ausgeschlossen erkannt. Es erübrigt sich, den Beweis hierfür anzutreten; ein Blick auf den sachlichen Inhalt der Urkunde macht diesen Tatbestand offenbar. Dreyer hat sich mit seiner unglaublichen Leichtfertigkeit freilich in seinen Publikationen mehrfach die größten Irrtümer in der zeitlichen Zuweisung von Urkunden zuschulden kommen lassen. Es ist daher verzeihlich, wenn Sartorius auch hier einen einfachen Interpretationsfehler annahm (Heinrich II statt Heinrich III), die Urkunde Heinrich III. zuschrieb und demzufolge mit 1238 datierte. Damit hat er aber Dreyer einen gutgläubigen Irrtum zuerkannt, in dem dieser sich tatsächlich nicht befunden haben kann. Denn Dreyer behauptet selbst — das haben sowohl Sartorius wie Wehrmann nicht beachtet —, daß er den Text der Urkunde einem Vidimus vom Jahre 1220 entnommen habe!¹⁷ Trifft das zu, dann kann die Urkunde aber nicht 1238 ausgestellt sein; es müßte

¹⁴ Ich verdanke Herrn Professor Rörig einen brieflichen Hinweis auf diesen Umstand; vgl. HGbl. Jg. 64 (1940) S. 44.

¹⁵ Urkundliche Geschichte der deutschen Hanse (Hamburg 1830), Teil II, S. 711.

¹⁶ *Specimen iuris publici Lubecensis* . . . (Lüb. 1761), S. 264.

¹⁷ So dürften nicht nur die bei Wehrmann, a. a. O., S. 519, zitierten Angaben „in dunklem und schwer verständlichem Latein“ auszulegen sein. Ganz unumwunden sagt das Dreyer auch in dem von ihm selbst angelegten Urkundenverzeichnis des Lübecker Archivs (Alter Trese-Registrant I, S. 250): „Vidimus in Registratura ann: 1220“. Es ist das die einzige Angabe, die er hier über den Befund der verzeichneten Urkunde macht.

also bei der Datierung auf 1176 verbleiben. Diese Datierung ist, wie gesagt, sachlich unmöglich; im übrigen existiert aber das besagte Vidimus selbstverständlich ebenso wenig, wie irgend eine sonstige Spur der Urkunde. Nach dem von ihm selbst gegebenen Archivnachweis ist es also ausgeschlossen, daß Dreyer eine echte Urkunde von 1238 nur irrtümlich auf 1176 datiert hat. Damit ist der zwingende Beweis der Fälschung erbracht.

Schließlich und zum Ueberfluß läßt sich auch die formale Kritik Wehrmanns noch ergänzen. Eine Urkunde Heinrichs III. für Lübeck ist in England selbst weder — wie zu erwarten wäre — in der Charter Roll oder Patent Roll noch in den Close Rolls oder Chancery Warrants nachweisbar. Ferner hat Heinrich III. an dem betreffenden Tage nicht in Westminster, sondern in Winchester geurkundet; endlich gebrauchte er in echten Urkunden niemals den pluralis maiestatis und nannte sich stets rex Anglorum, nicht rex Angliae.¹⁸

Es steht demnach fest, daß die angebliche Urkunde Heinrichs III. für Lübeck vom Jahre 1238 eine Fälschung Dreyers ist und daß er sie tatsächlich als Urkunde Heinrichs II. nicht Heinrichs III. betrachtet wissen wollte. Er mutete diesen Anachronismus seinen gutgläubigen Zeitgenossen zu, um dadurch einen besonders frühen Beweis für das Thema seines Hauptwerkes, des „Specimen iuris publici Lubecensis, quo pacta conventa et privilegia quibus Lubecae per omnem propemodum Europam circa INHUMANUM IUS NAUFRAGII (Strand-Recht) est prospectum...“, beibringen zu können. Um nicht aus Gründen der äußeren Kritik angezweifelt werden zu können, erfand er die Tradition durch ein Vidimus; unwissentlich hat er dadurch aber den Nachweis der Fälschung erleichtert.

¹⁸ Diese Angaben habe ich freundlicher Auskunft von Public Record Office, London, vom 19. III. und 6. IV. 1949, zu danken.

BESPRECHUNGEN

Paul Brockhaus (hrsg.), *Das Buch von St. Marien zu Lübeck*. Stuttgart o. J. (1951), Evang. Verlagswerk. 100 S., zahlr. Abb. — Dietrich Ellger — Johanna Kolbe, *St. Marien zu Lübeck und seine Wandmalereien* (= Arb. d. Kunsthist. Inst. d. Univ. Kiel, Bd. 2). Neumünster 1951, Wachholtz. 152 S., 32 Tafeln. — Hans Arnold Gräbke — Wilhelm Castelli, *Die Wandmalereien der Marienkirche zu Lübeck*. Hamburg 1951, Ellermann. XX S., 58 Tafeln (dar. zwei farbige).

Die 700-Jahrfeier der Lübecker Marienkirche (September 1951) lenkte die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf diese Mutterkirche des hansischen Kulturgebietes. Dabei standen zwei Tatsachen im Vordergrund: einmal überhaupt die jetzt als gelungen anzusehende Rettung und architektonische Wiederherstellung des großartigen Baus, der durch den Bombenkrieg lebensgefährlich verletzt war — zum anderen die Aufdeckung der inzwischen schon weltbekannt gewordenen Wandmalereien, die bis zur Brandnacht von 1942 unter jahrhundertealtem Putz verborgen lagen. Diese beiden Tatsachen geben auch den thematischen Kern für die umfangreiche Jubiläumsliteratur, aus der sich die drei hier anzuzeigenden Bücher durch ihren Wert besonders hervorheben.

Das von Paul Brockhaus herausgegebene *Buch von St. Marien* ist die von der lübeckischen Kirchenleitung veranlaßte volkstümliche Festschrift zum Jubiläum der Kirche. Sie enthält — neben zahlreichen Abbildungen und rein literarischen Beiträgen — eine Reihe kurzgefaßter Aufsätze zur Kultur-, Kunst- und Architekturgeschichte von St. Marien. Die neugewonnenen baugeschichtlichen Erkenntnisse behandeln Richard Sedlmaier (20—26) und Dietrich Ellger (29—33; vgl. auch die Anzeige des folgenden Buches), die Aufgaben der Denkmalpflege in St. Marien Peter Hirschfeld. Den Kunstwerken der Kirche gewidmet sind die Aufsätze von H. A. Gräbke (68—74, allgemeine Übersicht über den verlorenen und erhaltenen Bestand), C. G. Heise (Totentanz; 44—47), Johanna Kolbe (Wandmalereien, kurze Zusammenfassung der unten näher beschriebenen Ergebnisse, 37—43), Paul Behrens (astron. Uhr, 86—87). Die Musikgeschichte behandelt W. Stahl (Buxtehude, 58—65), F. Jung (K. Lichtwark, 81—83), W. Kraft (84—85). Aus der kirchlich-religiösen Geschichte berichten die Aufsätze von W. Jannasch (Reformation in St. Marien, 48—57), Hans Beyer (Hauptpastor Funk, 75—78) und W. Lewerenz (Diakonie, 79—80). Der einleitende Aufsatz von A. v. Brandt (Die Ratskirche. St. Marien im öffentlichen und bürgerlichen Leben der Stadt) versucht zu zeigen, welche bedeutende Rolle die Hauptkirche sowohl im öffentlich-rechtlichen, wie im privaten Bezirk spielte. Den Schluß des Buches bilden die beiden wohl eindruckvollsten Beiträge: der Bericht des damaligen Hauptpastors, jetzigen Bischofs von Lübeck, Johannes Pautke, über die Brandnacht von 1942 (88—90) — und die lebendige, jeden Leser packende Darstellung der Wiederherstellungsarbeiten in den schlimmsten Jahren der Nachkriegszeit (92—96); ihr Verfasser ist der vortreffliche Lübecker Kirchenbau-meister Dr. Bruno Fendrich — ein Mann, dessen echt hansischer Ver-

antwortungsfreude und unbezähmbarer Energie die architektonische Rettung des wunderbaren Baus in letzter Stunde wohl hauptsächlich zu danken ist.

Das billige, aber inhaltsreiche Büchlein wird manchem hansischen Leser auch außerhalb Lübecks Freude machen und ein schön geschlossenes Bild vom Werden und Wesen der Marienkirche geben.

Aus zwei Kieler Dissertationen hervorgegangen ist die bau- und kunstwissenschaftliche Untersuchung der Kirche durch D. Ellger (Baugeschichte) und Johanna Kolbe (Wandmalereien). Ellgers baugeschichtlicher Teil (1—88) gelangt dank eingehenden Untersuchungen, die am Baukörper beim Wiederaufbau vorgenommen werden konnten, in einzelnen Punkten weit über die bisherigen Erkenntnisse hinaus. Der Befund und die Datierung der romanischen Basilika, der zweiten Marienkirche (Baubeginn wohl um 1200), wird zwar in Einzelheiten ergänzt und bereichert, im Ganzen aber bestätigt; eingehender nachgewiesen wird vor allem die Abhängigkeit der Stilelemente von denen des Doms, was für diese frühe Zeit mit den kirchengeschichtlichen Feststellungen von W. Suhr gut zusammenstimmt.

Sehr viel deutlicher wird durch E. s. Untersuchungen der frühgotische Bau, die dritte Marienkirche, die die romanische Basilika ablöste, ihrerseits aber Vorgängerin des heutigen hochgotischen Gebäudes wurde. Hier hatte das Inventar (Bau- und Kunstdenkmäler, II) viele Zweifel offen gelassen. Soweit wir sehen, hat E. nunmehr bewiesen, daß es sich bei diesem Bau — der wohl erst um 1250 anzusetzen ist — um eine dreischiffige Hallenkirche handelt (das ist hanse- und verkehrsgeschichtlich sehr beachtenswert), mit westlichem Einturm, deren Langhaus und Westpartie fast oder ganz vollendet, deren Chor dagegen erst in den Anfängen stand, als die bekannte hochgotische Neuplanung einsetzte; daß ferner diese Hallenkirche kein völliger Neubau, sondern ein Umbau der Basilika war; daß sie aber nun die bürgerliche Eigenform gegenüber dem Bischofsdom kräftig entwickelt. Der Einfluß Westfalens ist dabei unverkennbar.

Dieses Ergebnis E. s. scheint uns das für den Hansehistoriker wichtigste zu sein. Der „Zwischenbau“ zwischen Basilika und hochgotischer Kathedrale tritt aus seinem bisher etwas schattenhaften Dasein deutlich heraus (er, nicht der heutige Bau, wäre es danach übrigens, dessen Jubiläum 1951 allenfalls hätte gefeiert werden können). Es zeigt sich, daß bereits er, bis auf den Chor fast vollendet, eine eindrucksvolle Dokumentation des bürgerlichen Stil-, Raum- und Machtwillens war („Dieses St. Marien wäre, wenn ausgeführt, damals der größte Hallenraum Norddeutschlands geworden“); die Hinweise E. s. auf Paderborn, Braunschweig, Soest, Münster, als vermutliche Vorbilder für Einzelteile der Konzeption verdeutlichen den Sachbezug.

Diese von E. erschlossene erhöhte Bedeutung der Hallenkirche St. Marien kommt auch in der kunstgeschichtlichen Ausstrahlung zum Ausdruck, für die Heiligeist/Lübeck, Marien/Wismar (dies sehr überzeugend) und Marien/Rostock (mit der ev. weiteren Ausstrahlung auf den Rigaer Dom) genannt werden — bedeutende Zeugnisse für eine erste große architekturgeschichtliche Wirkung der Lübecker Marienkirche im Hansegebiet.

Entsprechend dem damit vorliegenden Befund verschiebt sich nun auch die Datierung des heutigen hochgotischen Baus, dessen Beginn bisher auf etwa 1251 festgelegt wurde. Daß der Chor das älteste Bauglied ist, daß mit ihm ein ganz neuer Baugedanke einbrach und die völlige Planveränderung bewirkte, ist sicher und bekannt. Setzt man mit Ellger seinen Baubeginn nunmehr erst in den Anfang der 60er Jahre, so bleibt doch immer die Spanne zwischen dem Beginn des Hallenbaus (um 1250) und dem Durchbruch des neuen Baugedankens (um 1260) erstaunlich kurz, vor allem, wenn man bedenkt, daß E. eine sehr weitgehende Vollendung des Hallen-Langhauses für erwiesen halten kann. Unter dieser Voraussetzung gewinnt jedenfalls die Baugeschichte von St. Marien um 1250/60 einen noch erhöhten, geradezu dramatischer Akzent: Bauwille, Bauleistung, geistige Revolution und neuer Bauwille und -beginn müssen sich förmlich gejagt haben. Und das in einem Jahrzehnt, das ja in Lübeck auch mit außen- und wirtschaftspolitischer Aktivität zum Bersten gefüllt ist!

Zum Neubau des hochgotischen Chors schließlich betont E. mit einleuchtender Beweisführung, — auch das wird die hansische Geistesgeschichte künftig sehr zu beachten haben —, daß er „nicht als Enkel über einen flandrischen Vater, sondern wie dieser selbst als Sohn der damals modernsten französischen Gotik“ (Soissons, Quimper) entstanden sein muß. Der unmittelbare Einfluß von Soissons und dem bretonischen Quimper ist zwar auch schon früher hervorgehoben worden; doch wird durch diese Betonung das Bild etwas modifiziert, das man sich bisher herkömmlicherweise von der westlichen Stilbeeinflussung Lübecks im 13. Jahrhundert gemacht hat. Mit Recht betont E. aber in diesem Zusammenhang auch die persönliche Leistung des Lübecker Meisters mit der „Übersetzung“ der hochgotischen Kathedrale in die Backsteinbauweise.

Eine gegenüber der bisherigen Anschauungsweise ebenfalls eher noch stärkere Betonung des hochrepräsentativen bürgerlichen Bauwillens gibt E. auch mit der geistreichen Rekonstruktion und Datierung (gleichzeitig zum Chor) der ursprünglichen, später fast verschwundenen prächtigen Südevorhalle, des Einganges „vom Zentrum des städtischen Lebens, dem Markte, in den neuen Chor der Bürgerkirche“.

Von den übrigen Bauteilen des endgültigen hochgotischen Gesamtbaus erscheint hier noch wichtig die Frage der Datierung des Langhauses. Nach E. ist es später als Süderturm und Briefkapelle (beide 1310), ein allmähliches Fortschreiten des Langhausbaus vom Chor nach Westen vor 1310 stimme mit dem Stilbild des Westbaus nicht zusammen. E. hält das Langhaus für einen geschlossenen Neubau der Jahre 1315—1330 (was mit dem stilistischen Befund der Wandmalereien übereinstimmt).

Der Hansehistoriker wird abzuwarten haben, inwieweit alle Einzelheiten der E.schen Konzeption die Zustimmung der Kunstgeschichte finden. Vom Ganzen aber wird man sagen dürfen, daß es gesichert scheint und daß damit ein sehr wichtiger und dankenswerter Beitrag zur Aufhellung jener großartigen geistigen und sozialen Umwälzungen gegeben wurde, die für das Lübeck des 13. Jahrhunderts so charakteristisch sind.

*

Die zweite Hälfte des Buches nimmt die Bearbeitung der Wandmalereien der Marienkirche durch Johanna Kolbe ein. Die Bedeutung dieser durch den

Brand aufgedeckten Gesamtausmalung der Kirche liegt bereits offen vor aller Augen; insofern sie allgemeiner, architektur- und geistesgeschichtlicher Natur ist, gehört ihre Erörterung nicht in den Rahmen dieser Blätter. Aber es ist doch von höchstem Wert auch für die hansische Geschichtsforschung, daß gerade an dieser Kirche erstmalig der wahre innengestalterische Wille des mittelalterlichen Backsteinkirchenbaus sichtbar geworden ist; mußte man doch bisher glauben, daß die Konzeption, durch die Architektur, Malerei, Glas und Plastik in dem Gedanken eines einzigen mystischen Gesamtkunstwerkes zusammengefaßt werden, nur noch in den großen französischen Kathedralen erkennbar sei. Gewiß: ein Zufall, daß diese Entdeckung gerade in Lübeck geschah — aber vom hansischen Standpunkt aus doch ein Zufall, der der tieferen Bedeutung nicht entbehrt.

Die Vf. gibt eine ausführliche Ikonographie des ganzen Bestandes, wobei freilich noch vieles dunkel bleibt; ein Zeichen dafür, wie viel noch in der Motiv- und Geistesgeschichte des hansischen Raums zu tun übrig bleibt. Auf die „farbenikonographischen“ Gedankengänge der im übrigen so scharfsinnigen Vf. einzugehen, scheint uns wenig lohnend; sie wirken sehr befremdlich und weit hergeholt in ihrem Bemühen, das „Problem“ des Vorherrschens von Rot-Grün zu erklären, in dem wir beim besten Willen nichts Rätselhaftes zu sehen vermögen. Wir glauben, daß man in dieser Farbenwahl weniger ein geheimnisvolles weltanschauliches Programm, eine „Erinnerung an die alte Farbauswahl vorchristlicher Hochkulturen“ (!) sehen darf, als die Auswirkung eines Modegeschmacks, der dem Historiker durchaus nicht fremd ist; man denke nur an das Vorherrschende von Rot-Grün z. B. bei den Siegelschnüren des 13. Jahrhunderts. Man möge es uns nicht übelnehmen: aber diese Farbenwahl als „unrömisch“ zu bezeichnen, in ihr ein Merkmal kühner Selbständigkeit gegenüber dem Reich (!) und der Bischofskirche zu sehen — das scheinen doch höchst bedenkliche Auslegungskünsteleien ohne jede Stütze an der Wirklichkeit. Es bedarf nur des Hinweises, daß auch die beiden Instanzen, denen gegenüber durch diese Farbenwahl die „kühne Selbständigkeit“ betont werden soll, nämlich Reich (Kaiser) und Bischof sich bei ihren Siegelurkunden gern dieser Farben bedienten — wie fast alle ihre Zeitgenossen.

Dankens- und beachtenswert sind demgegenüber die genauen und sachlich lehrreichen Untersuchungen über die Technik und die Datierung: die Chormalereien rund 1/2 Jahrhundert vor den Langhausmalereien, um 1280/90, entstanden, sicher direkt von Frankreich beeinflusst, aber von deutschen Kräften gestaltet. Für die Langhausmalereien glaubt K. eher englische als französische Vorbilder annehmen zu sollen, was mit den verkehrsgeschichtlichen Verhältnissen jedenfalls gut übereinstimmen würde. Die Selbständigkeit sowohl diesen englischen Vorbildern wie besonders den deutschen Kunstlandschaften gegenüber wird übrigens betont.

Als wesentliche Ergebnisse der K.schen Arbeit dürfen wir ferner auch ihre (naturgemäß vorerst nur provisorischen) Untersuchungen über die Ausstrahlungen dieser Marienkirchenkunst buchen: die Urheberschaft der Lübecker Werkstatt für die Malereien des Schleswiger Doms und eine Anzahl weiterer reichender Einflüsse (Heiliggeist zu Lübeck, Kirchen zu Berkenthin und Büchen, Rostocker Rathausbilder, St. Nicolai in Stralsund, Dom zu Strängnäs, Rigaer

Dom u. a. m.). Unser Bild von der kulturellen Wirkkraft Lübecks und St. Mariens wird durch diese Andeutungen malerischer Zusammenhänge erfreulich und lehrreich ergänzt.

Aesthetisch und inhaltlich die eindrucksvollste Festgabe ist zweifellos das dritte der hier genannten Werke, in dem die kluge, glänzend unterrichtende Einführung von H. A. Gräbke eine höchst erfreuliche Verbindung mit den großartigen Photographien des Lübecker Meisters Wilh. Castelli eingegangen ist. Gräbkes nur kurzer Text wertet in Einzelheiten anders, gelegentlich vorsichtiger als Kolbe, kommt aber im ganzen doch zu dem gleichen Ergebnis; die großen Linien der geistigen Zusammenhänge werden von G. — bei aller Zurückhaltung — so sicher und so schwungvoll gezogen, daß man dieser (auch sprachlich gepflegten) Führung vertrauensvoll und mit Vergnügen folgt. Die Darstellung wünscht man wirklich in die Hand eines jeden, dem es um das Verständnis der geistigen Seite jenes hansisch-lübischen „Sturmes und Dranges“ ernsthaft zu tun ist.

Castellis Lichtbilder ergänzen diesen Eindruck würdig. Nur wer die Schwierigkeiten selbst erlebt hat, die der optischen Erfassung der Wandmalereien hoch droben im Gewirr des Baugerüstes entgegenstanden, kann vielleicht die Leistung ganz würdigen. Hinter der Selbstverständlichkeit, mit der aus dem Buch die Malereien als schlechthin vollendete Ganz-Ansichten entgegnetreten, vergißt man einfach das dazwischen stehende Medium des Photographen und seiner Optik; und das ist vielleicht das höchste Kompliment, das man dem Lichtbildkünstler bei einer solchen Aufgabe machen kann.

Eine Würdigung der Arbeiten von Ellger, Kolbe und Gräbke-Castelli bliebe unvollständig, wenn man nicht der beiden Männer gedächte, die durch eine gewaltige Arbeitsleistung, Verantwortungsfreude und Einfühlungskraft die sachlich-technischen Voraussetzungen geschaffen haben: des oben schon erwähnten Kirchenbaumeisters Bruno Fendrich und des bekannten Restaurators Dietrich Fey. Die Bedenken, die jüngstens gegen die Arbeitsweise des Letzgenannten erhoben worden sind, bedürfen freilich noch gründlicher Prüfung, bevor man sich des Werkes vorbehaltlos zu freuen vermag; über die durch Presseveröffentlichungen ja bekannten Streitigkeiten in dieser Hinsicht kann hier noch kein Urteil abgegeben werden.

A. von Brandt

Heinrich Reincke, *Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte*. 311 S. mit 11 Abb. und 2 Beilagen. Hamburg 1951, Hoffmann u. Campe. Veröffentl. aus dem Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg Bd. 3.

Es war ein glücklicher Gedanke, Heinrich Reincke zu seinem 70. Geburtstag nicht nur mit einer Festschrift seiner Freunde und Mitarbeiter zu ehren, sondern ihm als weitere Festgabe eine Sammlung seiner bisher noch ungedruckten Arbeiten zur hamburgischen Geschichte darzubringen. Das umfangreiche wissenschaftliche Werk R.'s im Dienst der hamburgischen und hansischen Geschichte erfährt durch diesen stattlichen Band, den das Staatsarchiv seinem langjährigen Leiter widmet, einen besonders wichtigen Zuwachs.

Eröffnet wird die Reihe dieser acht Aufsätze durch eine Abhandlung *Das städtebauliche Wesen und Werden Hamburgs bis zum Ausgang der Hansezeit*

(7—64), die R. nach den schweren Zerstörungen Hamburgs in diesem Krieg niedergeschrieben hat. Unter sorgfältiger Verwertung der Ergebnisse der neuen Ausgrabungen in der Hamburger Altstadt und vor allem auf Grund der reichen archivalischen Ueberlieferung, die in den seit der Mitte des 13. Jahrhunderts einsetzenden Hamburger Erbe- und Rentenbüchern vorliegt, läßt R. das Wachsen der Stadt von der frühgeschichtlichen Zeit bis zum Ausgang des Mittelalters deutlich werden. Die einzelnen Phasen, die von der Anlage der karolingischen Burg über die Dombefestigung, die Anlage eines Wikortes und eines Marktes im 9. und 10. Jahrhundert zur Altstadt des 11. Jahrhunderts und zur Reichenstraßensiedlung führen, werden klar geschieden. Diese Reichenstraße ist, wie R. hervorhebt, eine Siedlung von Fernhändlern, die möglicherweise im Zusammenhang mit der ersten Gründung Lübecks im Jahre 1143 steht. Eine entscheidende Epoche in der Geschichte Hamburgs bedeutet die Gründung der Neustadt unter Graf Adolf III. von Holstein durch Wirad von Boizenburg im Jahre 1188/89. Die städtebaulichen Auswirkungen dieser Neugründung werden deshalb von R. besonders eingehend behandelt. Aus der erzbischöflichen Altstadt und der gräflichen Neustadt wächst in den nächsten Jahrzehnten die Gesamtstadt hervor; vermutlich im Jahre 1216 ist es zur Vereinigung gekommen. Am Ende des 13. Jahrhunderts erreicht dann Hamburg den Umfang, den es für die nächsten zweieinhalb Jahrhunderte, also in der eigentlichen Hansezeit, behalten hat; im Inneren wurde jedoch auch in dieser Zeit das Gesicht der Stadt durch den Bau von mehr als 500 Brauhäusern wesentlich gewandelt.

Eine wertvolle Ergänzung dieses ersten Aufsatzes bildet der zweite über *Hamburger Rathäuser* (65—92). Im Mittelpunkt stehen dabei die wechselvollen Schicksale des vierten Rathauses, das im Jahre 1290 am Ness und an der Trostbrücke entstand und das in seiner erweiterten Gestalt der Stadt bis zu dem großen Brand des Jahres 1842 als Rathaus gedient hat. An R.'s Schilderung der Geschichte dieses „alten Rathauses“ läßt sich ein Stück Kulturgeschichte dieser Jahrhunderte ablesen.

Die Untersuchung *Die ältesten Urkunden der Hansestadt Hamburg* (93—166) ist die umfangreichste und methodisch vielleicht die anziehendste Studie des ganzen Bandes. Die ältesten Urkunden der Stadt Hamburg bis zum Jahre 1225 waren in der bisherigen Forschung in ihrer Echtheit vielfach angefochten, wobei die schlechte Ueberlieferung einzelner dieser Urkunden ein „discrimen veri et falsi“ besonders erschwerte. Erst eine umfassende Untersuchung aller dieser älteren Urkunden für die Stadt, wie sie R. mit seiner Arbeit vorlegt, kann/hier eine Klärung bringen. Fassen wir seine Ergebnisse kurz zusammen, so ist das Resultat günstiger, als es nach den bisherigen Einzeluntersuchungen der Fall zu sein schien. Die Gründungsurkunde Adolfs III. für die Neustadt vom Jahre 1188 ist zweifellos echt; dagegen ist die angebliche Bestätigung des Kaiserbriefes Friedrichs I. durch Graf Adolf III. vom 24. 12. 1190 (Hamb. UB. 1 Nr. 292) eine vollinhaltliche Fälschung, die zu Beginn des Jahres 1225 in der Hamburger Ratskanzlei angefertigt wurde, um eine Bestätigung durch Adolfs Sohn, Graf Adolf IV., zu erlangen (Hamb. UB. 1 Nr. 486). Daß die Urkunde Friedrichs I. für Hamburg von 1189 (Hamb. UB. 1 Nr. 286) in der vorliegenden Form eine Fälschung aus der Mitte des 13. Jahrhunderts ist, ist schon länger erkannt. Erst R. kann aber in subtiler Analyse dieser Urkunde die näheren Umstände

dieser Verfälschung erklären. Das Barbarossaprivileg in seiner heutigen Fassung ist danach auf Veranlassung des Ratsnotars Jordan von Boizenburg im Jahre 1265 angefertigt, um die Ansprüche des Erzstiftes Bremen und der Stadt Stade wegen des Zolles bei Stade abzuwehren. R. meint, daß diesem falschen Privileg keine echte Urkunde des Kaisers zugrunde gelegen habe, sondern nur ein Entwurf über eine kaiserliche Rechtshandlung zugunsten der Stadt im Jahre 1189. Diese Annahme, daß über diese kaiserliche Privilegierung der Stadt nur ein formloser Entwurf nach Hamburg gelangt sei, halte ich allerdings nicht für wahrscheinlich. Auch wenn in den äußeren Merkmalen der falschen Urkunde nichts auf eine echte Barbarossaurkunde als Vorlage hinweist, möchte ich doch meinen, daß nicht nur ein Entwurf, sondern ein wirklich rechtskräftiges Privileg des Kaisers im Jahre 1189 den Hamburgern ausgehändigt ist, die Aushändigung eines Entwurfes wäre ein ganz exceptioneller Fall. Eine endgültige Klärung dieser Frage wird aber vielleicht erst die Diplomataausgabe der Urkunden Friedrichs I. bringen können. Abgesehen aber von der einen falschen Urkunde Graf Adolfs III. und dem verfälschten Barbarossaprivileg können jetzt alle anderen älteren Urkunden für die Stadt als echt gelten. Zum Schluß berührt R. noch die Frage nach den verlorenen Urkunden Heinrichs des Löwen für Hamburg. Er glaubt dabei nicht nur ein solches Deperditum rekonstruieren zu können, das ein Zollprivileg darstellte und zu 1190/91 anzusetzen ist. Er sieht vielmehr in der Zeugenreihe der falschen Urkunde Adolfs III. von 1190 einen Anhalt dafür, daß dieser falschen gräflichen Urkunde eine gleichlautende echte Urkunde Heinrichs des Löwen zugrunde liegt, die 1225 auf einen anderen Namen umgeschrieben sei. Für diese Annahme läßt sich aber m. E. kein strikter Nachweis führen; die Zeugenreihe allein ist dafür nicht beweiskräftig.

Die beiden nächsten Aufsätze *Hamburgs Bevölkerung* (167—200) und *Hamburgische Vermögen 1350—1530* (201—220) führen für Hamburg jene Fragen näher aus, die R. in seinem instruktiven Vortrag *Bevölkerungsprobleme der Hansestädte* (HGbl. 70, 1951, 1 ff.) für die Hansestädte ganz allgemein umrissen hatte. Wichtig in der ersten Untersuchung ist vor allem die Feststellung, daß bis ins 19. Jahrhundert hinein die Zuwanderung aus dem linkselbischen Gebiet erfolgte und daß erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die ostelbische Bevölkerung bei dem Zustrom nach Hamburg hervortritt.

Sehr reizvoll sind die beiden Lebensbilder, die R. dem Bezwinger der Vitalienbrüder, *Simon von Utrecht* († 1437, 221—240) und *Hermann Langenbeck* aus Buxtehude (1452—1517, 241—276) widmet. Dem kühnen Kriegsmann und Kaufherrn, der nicht nur dem Freibeutertum ein Ende bereitete, sondern auch im Kampf gegen Dänemark und in Friesland die Sache der Hanse siegreich verfocht, steht in Hermann Langenbeck der Vertreter einer späteren Zeit gegenüber. Er ist der Typ des gelehrten Juristen, der seine Studienzeit auf Hochschulen Deutschlands und Italiens verbringt, mit jungen Jahren zum Bürgermeister gewählt wird und der es versteht, durch seine überlegene Verhandlungskunst der inneren Unruhen, die Hamburg in den 80er Jahren des 15. Jahrhunderts erschütterten, Herr zu werden.

Den Abschluß des Bandes bildet der warmherzige Nachruf, den R. seinem Amtsvorgänger *Hans Nirrnheim* gewidmet hat (277—300). Vor unseren Augen entsteht dabei das Bild des Gelehrten und Menschen Nirrnheim, zugleich aber

auch einer besonderen Kunst der Darstellung, die es sogar versteht, selbst eine Lebens Hamburgs in zwei Menschenaltern.

Die Arbeiten R.'s, die in diesem Band vereinigt sind, gehen auf langjährige Vorarbeiten zurück. Ihren Abschluß und ihre letzte Fassung haben sie aber in den schweren Kriegs- und Nachkriegsjahren gefunden und verdienen schon deshalb besondere Anerkennung. Sie sind der Ausdruck nicht nur einer umfassenden Kenntnis der Hamburger Geschichte in allen ihren Epochen, sondern auch einer besonderen Kunst der Darstellung, die es sogar versteht, selbst eine diffizile Urkundenanalyse leicht verständlich zu machen. Daß es dem Verf. vergönnt sein möge, sein Lebenswerk mit einer neuen Geschichte seiner Vaterstadt zu krönen, deren Grundzüge er bereits 1925 dargestellt hat, wird der Wunsch aller derer sein, die diese gehaltvollen Studien gelesen haben.

Karl Jordan

Festschrift zum siebenzigsten Geburtstag Professor Dr. Heinrich Reinckes am 21. April 1951 — Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. XLI. Hamburg 1951, H. Christians. VI u. 415 S.

Die Festgabe, mit der der Verein für Hamburgische Geschichte in würdiger Weise das Jubiläum seines Ehrenmitgliedes feierte und ihm für sein wissenschaftliches Lebenswerk dankte, spiegelt in der Vielfalt und Vielseitigkeit der Einzelbeiträge den weitgezogenen Kreis der Forschung dieses Gelehrten selbst. Sie führt von den Anfängen hansischer und hamburgischer Geschichte bis zur Gegenwart, und neben juristische, verfassungs- und verwaltungsgeschichtliche Arbeiten treten auch solche über Bevölkerungsprobleme, Sprachwesen, kirchen-, kunst- und kulturgeschichtliche Fragen. Den Abschluß bildet die imponierende Bibliographie der eigenen Veröffentlichungen des Jubilars aus fast 50 Jahren.

Der an der Spitze der Festschrift abgedruckte Akademievortrag des Altmeisters der hansischen Forschung, Fritz Rörig, über *Das Meer und das Europäische Mittelalter*, umreißt mit großartigen Strichen ein aus gesamt europäischer Betrachtung gewonnenes Bild, das die hansische Geschichtsforschung mit neuer Weite des Ausblicks beschenkt. Es wird hier die Hanse mit anderen meerbedingten Vorgängen der mitteleuropäischen Wirtschaftsgeschichte in Vergleich gesetzt und daraus eine vertiefte Erkenntnis ihrer Eigenart gewonnen. Im Norden und Süden Europas ist das Meer entscheidend geworden für die Bildung einheitlicher Wirtschafts- und Handelsräume. Zuerst geschah dies im Mittelalter, als die italienische Seefahrt den byzantinischen und islamischen Seehandel beerbte und in den Kreuzfahrerstaaten die exterritorialen Handelsniederlassungen Venedigs, Pisas und Genuas entstanden. Wie bei der Hanse handelte es sich dabei um Aeußerungen des Leistungswillens der Oberschicht eines städtischen Bürgertums, nicht um politische Energien staatlicher Machtgebilde. An den syrischen Küsten bildeten sich den nordischen Wikorten vergleichbare Kaufmannssiedlungen. In den italienischen „Quartieren“ dieser Plätze ging der Handelsaustausch zwischen Abendland und Morgenland vor sich. Die Quartiere wurden von der italienischen Heimatstadt aus verwaltet; sie waren Teile eines über das weite Meer hinweg verlängerten Stadtstaates. Gleich den hansischen Tochterstädten stellten sie Stützpunkte an fernen Gegenküsten dar; und diese Stützpunkte des seefahrenden Kaufmanns waren für die Mission und für die neuen Staatenbildungen unentbehrlich. Aber das Vorgehen jener italienischen

Stadtstaaten war völlig egozentrisch. Nicht nur bekämpften sie sich gegenseitig in jahrhundertelanger haßvoller Rivalität, sondern sie verfolgten auch einen Kolonialimperialismus, der ihnen außer dem Handel noch die politische Macht in den überseeischen Ländern in die Hand geben sollte. Im Gegensatz dazu ist die Hanse nach ihrer Entstehung und Verfassung zu einer solchen Entwicklung nicht fähig gewesen. Sie ist ein Bund, aber nicht einmal aus dem Zusammenschluß einzelner Städte auf Grund eines rationalistischen Bündnisvertrages geboren, sondern ein Personalverband der fernhändlerischen Kräfte. In der alten Hanse ist das entscheidende Element immer das gemeinsame Band der „deutschen Kaufleute des Römischen Reiches“ gewesen und ihr Gemeinschaftsgefühl hat zur Gemeinschaft ihrer Heimatstädte geführt. Während die Italiener sich nur in einen seit uralter Zeit bestehenden Großhandelszug einschalteten und keine neue Produktion im Hinterlande ihrer kolonialen Stützpunkte in Gang brachten, hat der hansische Handel die Produktion entwickelt und die Produkte zu Waren gewandelt. Denn die vom Meere her gegründeten hansischen Städte erfüllten diese neue Aufgabe: in den Gebieten südlich der Ostsee wurde die Getreideproduktion, in Skandinavien der Fischfang intensiviert, und beides war mit Ansiedlung neuer Menschenmassen und mit Bevölkerungsvermehrung verbunden. Venedig und Genua, Brügge und Lübeck hatten alle schon den Höhepunkt ihrer Entwicklung überschritten, als im 15. Jahrhundert eine neue wirtschaftliche Front sich aufbaute, als die atlantische Küste Europas die entscheidende Rolle im Seehandel übernahm. Für sie leistete jetzt die Seefahrt in Nord- und Ostsee und im Mittelmeer im Grunde nur noch Zubringerdienste. An die Stelle der Städte als Träger weitreichender Wirtschaftspolitik traten die westeuropäischen modernen Staatengebilde.

Zu einer vergleichenden Geschichtsbetrachtung als Möglichkeit besserer Erfassung und Deutung ruft auch A. v. Brandt in seinem Aufsatz über *Hamburg und Lübeck* auf. Sie würde wertvolle Ergebnisse zur Soziologie des hansischen und deutschen Bürgertums, zur Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte zeitigen. v. Brandts Ausführungen skizzieren dies für einige wichtige Gebiete in anregender Weise. Die Bevölkerung beider Städte war ursprünglich nach Herkunft und sozialer Zusammensetzung ungleichartig; im Mittelalter bestanden zwischen beiden Städten auch keinerlei Verwandtschaftsbeziehungen. Was sie miteinander verband, waren nächst der gemeinsamen Rechtsschöpfung — die nicht aus personellen Zusammenhängen herzuleiten ist — rein sachliche Gegebenheiten. Das Verhältnis der zwei Städte zueinander war nicht durch ein Blutsband, wie zwischen Lübeck und den Ostseestädten, sondern durch ein „Verkehrsband“ bestimmt. Und dieses war geknüpft auf Grund gleicher beiderseitiger Leistungsfähigkeit und auf Grund enger Verflechtung der rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Aufgaben Hamburgs und Lübecks. Die reichen Beziehungen, die zwischen ihnen in geschäftlicher und verwaltungsmäßiger Hinsicht obwalteten, sowie die sich darin kundtuende Einheitlichkeit des verfassungs- und verwaltungsmäßigen Handelns wurden getragen von uralten Ueberlieferungen, die auf gemeinsamem niederdeutschen Nährboden gewachsen und durch jahrhundertelangen täglichen Kontakt wechselseitig gefestigt worden sind. Schon im 15. Jahrhundert und stärker dann, als Hamburg sich auf den Atlantik und die neuen westeuropäischen Mächte auszurichten begann, trat der Gegensatz des

politischen Stils der beiden Städte hervor. Das verschiedene politische Temperament zeigte sich in der größeren Lebendigkeit, dem größeren Radikalismus, dem sicheren Zugreifen des Hamburgers gegenüber dem bedächtigen Konservativismus und der politischen Unsicherheit des Lübeckers. Den Freiheitskriegen folgte noch einmal ein hansisches Gemeinschaftsgefühl, dessen beredtester Verfechter der Bremer Smidt wurde. Aber das Geschwisterpaar Hamburg-Bremen hatte mancherlei Spannungen untereinander auszufechten, und Lübecks Bedeutung für Hamburg trat zumal nach dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals immer mehr zurück. Nur in bevölkerungspolitischer Hinsicht spielte Lübeck seit dem 17. Jahrhundert eine Rolle für Hamburg insofern, als eine noch heute unvermindert anhaltende Abwanderung zur Elbestadt hin eintrat. Und seit dem gleichen Zeitpunkt wurde das sachliche Verhältnis der beiden Städte nun auch durch familiäre und geistig-kulturelle Bande ergänzt. In enger Gemeinsamkeit mit Hamburg entwickelte sich Lübecks geistige Spätblüte. Auf diesem Boden vor allem ist die Entstehung der hanseatischen Spielart des deutschen Bürgertums der letzten Jahrhunderte zu erklären.

Die Bevölkerungsprobleme der Hansestädte waren Gegenstand eines Vortrages Heinrich Reinckes auf der Hansischen Geschichtstagung in Lemgo 1950 gewesen. Sie klingen wieder auf in dem eben mitgeteilten Aufsätze A. von Brandts und sie werden für Bremen angepackt in dem Beitrage Friedrich Prüßers *Über die Herkunft der mittelalterlichen Bevölkerung Bremens*. Er bringt eine genaue Untersuchung und Beschreibung des Einzugsgebietes der stadtbremischen Bevölkerung. Es liegt im Südwesten und Westen der Stadt, vor allem im benachbarten hoyaschen und oldenburgischen Gebiet und im Land an der mittleren Weser; nach Westfalen, dem Rheinland und den Niederlanden zu lassen diese Beziehungen stufenweise nach. Die Nachbarlandschaften im Osten und Norden: die Lüneburger Heide und das stiftbremische Gebiet, treten dahinter an Bedeutung merklich zurück, noch mehr das Oberland. Ebenso wenig hat die Einwanderung aus den hansischen Räumen ostwärts der Elbe und aus dem europäischen Norden zu besagen. Das Ergebnis ist, daß Bremen bluts- und volkstumsmäßig in die niedersächsische Landschaft eingebettet ist. Falsch ist die früher vertretene Auffassung, daß Bremen eine friesische Stadt sei; niemals hat eine friesische Einwanderung beachtlichen Ausmaßes stattgefunden. Die niedersächsische Grundlage der bremischen Bevölkerung ist auch durch spätere Zuströme aus Hessen und anderen Ländern kalvinischen Kirchentums und aus Uebersee kaum verändert worden.

Hatte A. von Brandt die Spätzeit hansischer Geschichte, in der es um die politische und geistige Gemeinschaft nur noch der drei Städte Bremen, Hamburg und Lübeck geht, im großen Überblick gestreift, so ist der brillant geschriebene Aufsatz K. D. Möllers *Zur Politik der Hansestädte im Jahre 1806* der Darstellung eines einzelnen politischen Vorganges an einem Epochenpunkte der deutschen wie der hansischen Geschichte gewidmet. Es handelt sich dabei um die Beurteilung der Hansatischen Konferenzen in Lübeck im September und Oktober 1806. Die von den hanseatischen Staatsmännern dort vertretene Politik ist von Walther Vogel in seinem Aufsatz über die Hansestädte und die Kontinental-sperre (1913) stärkstens kritisiert worden. Er sah in ihr die Fortsetzung einer jahrhundertelangen demoralisierenden Neutralitätspolitik der Hansestädte, die

sich aus Schwäche einem täuschenden Optimismus über die wahre Lage überließ. In künstlerischer Form läßt demgegenüber K. D. Möller ein lebensvolles Bild der damaligen politischen und geistigen Situation sich entfalten, in dem das Verhalten der hanseatischen Politiker als gewissermaßen zwangsläufig, jedenfalls aus realem und wohlüberlegtem Abwägen der Tatsachen geboren, gedeutet wird. An dem Beispiel des Hamburger Advokaten Dr. Ferdinand Beneke aber wird die im eigentlichen Sinne unpolitische Haltung gerade derjenigen Kreise aufgedeckt, die in reichspatriotischen Vorstellungen befangen damals das preußische Abenteuer, nämlich den Eintritt in den von Preußen geplanten Nordischen Bund und damit die Kampfstellung gegen Frankreich erwogen. War nicht dieser Gesinnung schon der schwerste Schlag versetzt worden, als der Kaiser am 6. August 1806 abgedankt und die Hanseaten „plötzlich aus reichsfreyen Bürgern zu vogelfreyen Republikanern“ geworden waren? Daß es nicht materialistische Gesinnungslosigkeit von „Geldmensch“ war, die die Staatsmänner der Hansestädte zu einer Politik nüchterner Sachlichkeit, kluger Nachgiebigkeit gegenüber der Macht, aber auch nicht verzweifelnder Entschlossenheit veranlaßte, zeigt eine Prüfung der sittlichen und geistigen Grundlagen ihres Lebens. Gerade der geistige Gehalt jener Epoche, in der die armselige Welt der Politik in schreiendem Kontrast stand zur höchsten Entfaltung des deutschen Geisteslebens, hat die führende Schicht in den Hansestädten kräftig gemacht, eine trostlose Gegenwart zu ertragen. Die Bildungsgeschichte des Bremers Johann Smidt macht dies anschaulich. Nicht nur er, sondern auch der Hamburger Bürgermeister Amsinck, von dem die Anregung zu den Hanseatischen Konferenzen ausging, glaubten an die Möglichkeit der Neutralität, der Unabhängigkeit der Hansestädte im Balancespiel zwischen Preußen und Frankreich. Sie konnten nicht wohl anders handeln, als sie in Lübeck taten, wenn sie nicht entweder zu preußischen oder zu französischen Staatsbürgern werden wollten. K. D. Möller hat recht, wenn er eine politische Wertung ihrer Beschlüsse eventuell ablehnt. Aber es scheint mir doch, daß man in den politischen Kreisen der Hansestädte ähnlich wie in Preußen und anderswo nicht nur die Wahrscheinlichkeit eines Sieges der Franzosen und das Ausmaß seiner Folgen, sondern überhaupt die Dynamik der französischen Tyrannei unterschätzt hat.

Bürgermeister Amsincks Vorschlag zu den gemeinsamen hanseatischen Besprechungen war von den beiden Hamburger Syndikern Doormann und Gries nicht ohne Skepsis aufgenommen worden. Sie befürchteten eine Beschränkung der politischen Handlungsfreiheit durch Rücksichten auf bremische und lübische Interessen. In einer Kontroverse mit dem Oberaltensekretär Dr. Beneke im Jahre 1818 hatte Doormann erneut Anlaß, die gleiche nüchtern-realistische und isolationistische Politik zu verfechten und auf die sich diametral gegenüberstehenden Handelsinteressen der drei Hansestädte zu verweisen. In diese politischen Auseinandersetzungen der Jahre nach den Freiheitskriegen führt uns Hans Kellinghousen mit seiner feinen Untersuchung *Der hamburgische Staatstitel*. Seit dem Gottorfer Vertrag 1768 hatte Hamburg dem Stadtnamen das Prädikat einer Kaiserlich freyen Reichs-Stadt beigefügt. Nach dem Untergang des Reiches 1806, als man die alten hanseatischen Verbindungen wieder aufnahm — im Hamburger Senat, wie gesagt, nicht ohne Bedenken —, nannten sich Lübeck, Bremen und Hamburg übereinstimmend „freie Hansestädte“. Und dieser Titel wurde auch

nach der Fremdherrschaft 1814 von Hamburg zunächst wieder angenommen. Einer stärkeren Wiederbelebung der hansischen Gemeinschaft aber war der Hamburger Senat, im Gegensatz zu den Wünschen der beiden Schwesterstädte und der eigenen Bevölkerung, nicht geneigt. Er wollte die durch die Bundesverfassung gewährleistete Souveränität nicht einengen lassen. In der Bundesakte war die staatsrechtliche Stellung jeder der drei Städte zum Bunde in ihrer Bezeichnung als „freie Städte“ vollständig gekennzeichnet. In den Erörterungen über die Bundesmilitärangelegenheiten und die Vereinigung der hanseatischen Kontingente vertrat Doormann mit Zustimmung des Senates den Standpunkt, daß das Hamburger Kontingent in Friedenszeiten selbständig bleiben müsse. Im Zuge jener sich hierüber zwischen dem Senat und den Oberalten erhobenen Kontroverse kam es zu einem Senatsbeschluß vom 29. 7. 1818, fortan den Titel „die freye Stadt Hamburg“ zu verwenden, — eine starke Ablehnung hansischen Wesens. Jedoch schon anderthalb Jahre später wurde anläßlich der Publikation einer Verordnung wegen einer Steuer zum Behuf der Entfestigung der Stadt am 20. Dezember 1819 eine mittlere Linie gefunden, die in dem neuen Titel „Freie und Hanse-Stadt“ zum Ausdruck kam. Er wurde durch die Verfassung vom 28. 9. 1860 endgültig festgelegt. Schon 1820 war er, wenigstens zeitweilig, auch von Bremen und Lübeck übernommen worden.

Um gleichartige Belange aller drei Hansestädte in den letzten anderthalb Jahrhunderten handelt es sich auch in dem Festbeitrag von Hans W. Hertz über *Das Ehrenbürgerrecht und die Ehrenbürger der vier Freien Städte Deutschlands von 1795 bis 1933*. Ein Ehrenbürgertum gab es schon in der Antike in den griechischen Stadtrepubliken (nicht dagegen in Rom). In Deutschland ist die Einrichtung der mittelalterlichen Ausbürger oder Pfahlbürger als Vorstufe der späteren Entwicklung zu betrachten. Eine unmittelbare Anregung jedoch wird ausgegangen sein von der Verleihung des französischen Bürgerrechts an 17 ausländische Schriftsteller durch die Assemblée Nationale im Jahre 1792. Denn in jene Zeit fällt die Wiederbelebung des heimischen Ehrenbürgertums in den deutschen Reichsstädten. Den ersten Vorgang, der weithin Eindruck machte, schuf die Stadt Frankfurt a. M., indem sie ihren Erretter, den preußischen Oberkommandierenden Erbprinzen zu Hohenlohe-Ingelfingen, 1795 zum Ehrenbürger ernannte. Bremen folgte zwei Jahre später mit der Ernennung Chrn. W. Dohms, des preußischen Directorialgesandten beim Niedersächsischen Kreistage. In den Freiheitskriegen wurden bekannte Feldherren zu Ehrenbürgern Bremens und Hamburgs. In Lübeck geschahen Ehrenbürgerernennungen erstmalig in den dreißiger Jahren vorigen Jahrhunderts, noch dazu auf Anregung von außen. Mit seltenen Ausnahmen waren die in den Hansestädten vor 1945 zu Ehrenbürgern Ernannten (deren Listen am Schlusse des Aufsatzes beigebracht werden) Auswärtige oder Einheimische, die nach auswärts verzogen waren. In keiner dieser Städte ist der Begriff des Ehrenbürgers verfassungsrechtlich festgelegt worden. Die Institution fußt also auf dem Gewohnheitsrecht. Sie ist nach Ansicht des Verf. eine dem Staatsbürgerrecht wesensgleiche Rechtsinstitution, das Ehrenbürgerrecht demnach ein wirkliches Recht, das nur demjenigen verliehen werden kann, der nicht bereits die politischen Bürgerrechte im Stadtstaat besitzt. Da nach dem letzten Kriege in Hamburg und Bremen schon wieder Ernennungen von Ehrenbürgern stattgefunden haben, rät der Verf.

zu einer rechtlichen Regelung, durch die der Kreis der in Frage kommenden Personen und das Verfahren festgelegt würden.

Allgemein-hansische Belange werden schließlich noch in den beiden nachfolgenden Aufsätzen berührt. Karl Haff zeichnet eine sehr interessante Entwicklungslinie für *Das Familiengut im niederdeutschen und nordischen Recht* auf. Die uralte Regel, daß die hausherrliche Gewalt auch alle Fahrhabe mitergreift, ist im Sachsenspiegel Ldr. I 52 § 2 schon durchbrochen, wonach varende habe — anders als ein erve (unbewegliches Gut) — „ane erven gelof“ gegeben wird. Die Bestimmungen des Sachsenspiegels, des Hamburger Ordeelboks und gleichzeitiger nordischer Rechte über die Gerade und über die Fahrhabe der Errungenschaft der Frau beweisen klar die allmähliche rechtliche Besserstellung der Frau. Sie tritt uns auch im Ssp. I 45 § 2 entgegen, woraus sich ergibt, daß der Frau die Gewere am Eingebrauchten nicht entzogen wurde (während nach § 1373 BGB die Frau nur mittelbare Besitzerin ihrer eigenen Sachen ist!). In den Stadtrechten entwickelt sich dann, vor allem aus Handwerkerkreisen herkommend, die Errungenschaftsgemeinschaft von Mann und Frau, und sie führt zur allgemeinen Gütergemeinschaft hin. Diese ist in Hamburg bei unbeerbter Ehe zuerst 1307 entstanden, wie H. Reincke selber nachweisen konnte; gesetzlicher Güterstand wurde sie hier erst 1497. Bei beerbter Ehe und dem Tode eines Ehegatten setzt der Ueberlebende die Gütergemeinschaft im ungeteilten Familiengut mit den Kindern fort; bei unbeerbter Ehe tritt eine Teilung des Gutes ein, so zwar, daß der überlebende Mann $\frac{2}{3}$, die überlebende Frau die Hälfte des Gesamtgutes erhalten. Fraglich ist es, ob der überlebende Gatte und die Nachkömmlinge ein Gesamteigentum besitzen; die Hamburger Praxis hat den Kindern keine „gegenwärtigen Erbanteile“ eingeräumt (vgl. ebenso § 1483 I BGB). Auch dieser Beitrag schließt mit einem Vorschlage des Verf. für künftige Regelungen, nämlich zur Verhinderung der Zersplitterung der heute so klein gewordenen bürgerlichen Vermögen den gesetzlichen Güterstand des BGB zu reformieren und die Errungenschaftsgemeinschaft in ihn einzuführen.

Gustav Korlén in Lund hat, angeregt durch die rechtsgeschichtlichen Forschungen H. Reinckes, die frühen Zusammenhänge des Westens mit Nordniedersachsen vom Sprachlichen her untersucht und betont, daß man keineswegs bloß von Westfalen auszugehen habe, sondern auch Köln und Flandern miterücksichtigen muß. Sein Festbeitrag *Zur Synonymik hansischer Handwerkerbezeichnungen* lehnt sich an eine 1950 erschienene schwedische Dissertation von Märta Asdahl, „Studien zu den niederdeutschen Handwerkerbezeichnungen des Mittelalters“ an, durch die seine Feststellungen bestätigt wurden. Er weist in diesem Zusammenhang auf die Wichtigkeit historischer Wortgeographie im niederdeutschen Bereiche hin. Mit einer Reihe von Beispielen werden die flandrisch-hansischen Beziehungen in den Handwerkerbezeichnungen belegt. Zum Schlusse erwähnt Korlén noch die interessanten Berührungen zwischen Niederdeutschland und den nordischen Ländern, die aus gleichlaufenden Forschungen ermittelt wurden.

Die Weite des hansischen Raumes spielt auch hinein in die reizvolle Studie Paul Johannsens *War der Ewige Jude in Hamburg? Der spätere Bischof von Schleswig Paul von Eitzen ist Zeuge für das im Volksbüchlein von 1602 berich-*

tete Auftreten Ahasvers in Hamburg im Jahre 1547. Im Jahre zuvor soll dieser sich schon vorübergehend in Danzig aufgehalten haben. Daß es sich um kein Phantom gehandelt hat, weist Johansen nach, indem er die Identität der Erscheinung mit dem livländischen Propheten Jürgen von Meißen herausarbeitet. Es war dies ein armer, als Asket und Bußprediger durch die Lande ziehender Schuster, aus dem Böhmischem und Meißnischen kommend, der zu Anfang 1547 auch in Riga nachzuweisen ist. Er wird als demütiger, stets von seiner Hände Arbeit lebender Mensch geschildert; in den Kirchen fiel er durch seine Reue und Hingabe auf, und in den Straßen verkündete er allen Ständen das Nahen des göttlichen Gerichtes für ihre Missetaten. In den Jahren 1557/58 kam er wieder nach Preußen und Livland und trat zum zweiten Male in Riga auf. Seine Spur verlor sich dann an der russischen Grenze gegen Narwa hin, — und zu gleicher Zeit erfolgte der Einbruch Iwans des Schrecklichen in Livland! Der „unsinnige Jürgen“ mag in seinen Wahnvorstellungen sich selbst auch als die Verkörperung des „Ewigen Juden“ angesehen haben. Diese aus dem Orient stammende Sage war im Abendland in die Chronik des Matthäus Parisiensis eingegangen, die übrigens 1571 einen Neudruck erlebte. Wie aber mag der Asket auf den Namen Ahasver gekommen sein, der sich zufrühest in dem Hamburger Bericht findet? Das begründet Johansen überzeugend mit dem Hinweis auf das große Gemälde von Ahasver (Xerxes) und Esther, das 1476 von der Schonenfahrer-Gesellschaft aus Brügge für St. Nicolai in Hamburg besorgt worden war.

Von den Beiträgen dieser Festschrift, die sich mit der Geschichte Hamburgs befassen, ist E. v o n L e h e s Aufsatz über *Jordan von Boitzenburg und Johann Schinkel, zwei hamburgische Ratsnotare des 13. Jahrhunderts* von allgemeiner Bedeutung für Kanzleiwesen und städtische Verwaltungsgeschichte. Die Genannten waren die ersten beiden Stadtschreiber der hamburgischen Gesamtgemeinde. Magister Jordan, aus mecklenburg-lüneburgischem Rittergeschlecht, ist der Urheber des *Registrum civitatis (liber actorum)* 1248 ff., des verschollenen *Liber privilegiorum quadratus* und eines verlorenen Schuldbuches, sowie vor allem des *Ordeelboks* von 1270. Er ist in seinem Amt von 1236 bis 1269 nachweisbar. Johann Schinkel (bis 1299), der vermutlich aus Kehdingen stammte, war Hamburger Domherr, also Geistlicher. Er hat das *Registrum* 1274 in vier Erhebücher aufgeteilt, 1291 das älteste Rentebuch der Stadt begonnen; unter ihm machte der innere Aufbau der Ratskanzlei weitere Fortschritte. In ihm waren noch die Aemter des Ratssekretärs, des Ratssyndikus und des Ratsarchivars vereinigt. Diesen beiden Männern ist es zu danken, daß die hamburgische Ratskanzlei sich schon in ihren Anfängen als eine hochstehende, reich ausgebildete Einrichtung erweist.

In einem Aufsatz *Lewenwerder* interpretiert Dietrich Kausche die für diesen Ort von Otto II. von Braunschweig-Lüneburg 1296 ausgestellte Urkunde als auf Neuland östlich Harburg (im neuen Hamburger Staatsgebiet) bezüglich. Er wertet sie für die Geschichte der Kolonisation der Lüneburger Marschen und für das Abgabewesen aus. Neuland war eine Siedlung nach Holländerrecht mit fränkischer Gerichtsverfassung. Von Bestimmungen über die Nutzung des Außendeiches ausgehend, wandelte man die alte Gemeindeverfassung später in eine Genossen- und Interessentenschaft um.

Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg während des 15. Jahrhunderts hat Jürgen Bolland nach dem für die Jahre 1430—1490 vorliegenden Schafferbuche dargestellt. Die Mitgliederzahl in diesem Zeitraum betrug durchschnittlich 62. Sie setzte sich aus den reichsten und führenden Bürgern zusammen, die stark am Stadregiment beteiligt und deren wirtschaftliche Interessen vielfältig mit denen der Stadt verflochten waren. Andererseits waren nicht alle Flandernfahrer oder am Flandernhandel beteiligten Kaufleute Angehörige der Gesellschaft. Das Schafferbuch ergibt wenig über die tägliche Arbeit der Kaufleute, läßt uns aber Einblick nehmen in die gesellschaftlichen Veranstaltungen der Gesellschaft. Ihre Ziele können nicht genau umrissen werden; wahrscheinlich muß sie mit modernen Klubs in Vergleich gesetzt werden.

Wilhelm Jensen hat in dem Beitrag *Johann Oldendorp und das Hamburger Domkapitel* die Rolle untersucht, die dieser bedeutendste Rechtsgelehrte seiner Zeit als Syndikus der Stadt Rostock in dem Streit zwischen dem Rate der Stadt Hamburg und den Geschworenen der Pfarrkirchen einerseits und dem Domkapitel Hamburg andererseits in den Jahren 1530—32 gespielt hat. Oldendorp war 1480 in Hamburg geboren; seine Mutter war eine Schwester des hansischen Geschichtsschreibers Dr. Albert Krantz.

Das Hamburger Visitationsbuch der Jahre 1508, 1521 und 1525, eine der wertvollsten Quellen der älteren Kirchen- und Kunstgeschichte der Stadt, hat Erich Keyser seiner Untersuchung über die *Die Einkünfte der niederen Geistlichkeit an den Hamburger Kirchen am Anfang des 16. Jahrhunderts* zugrunde gelegt. Die Einkünfte der 360 Vikare und Kommendisten — um solche allein handelt es sich — betragen im Durchschnitt am Dom 40—80 Mark, an S. Petri, S. Nicolai, S. Catharinae und S. Jacobi 20 Mark, wobei der Wert einer damaligen Mark mit über 30 DM heute angesetzt wird.

Immer noch tauchen neue Gemälde auf, die uns Ansichten aus der Vergangenheit Hamburgs überliefern. So kann auch in dieser Festschrift Carl Schellenberg mit einem Bilde Hamburgs, von der Alsterseite her gesehen, bekannt machen, das von Gabriel Engel im Jahre 1648 gemalt sein dürfte: *Eine Hamburger Stadtansicht aus dem Jahre 1648*. Engel war ein berühmter Künstler jener Epoche; das Bild weist vermutlich auch sein Selbstportrait auf.

Hermann Tiemann zeichnet liebevoll das Bild eines seiner Vorgänger in dem Aufsatz *Christoph Daniel Ebeling — Hamburger Amerikanist, Bibliothekar und Herausgeber Klopstocks*. Von Ebeling stammt eine berühmte siebenbändige enzyklopädisch-statistische Erdbeschreibung und Geschichte von Amerika (1793 bis 1816). Seine feine und reiche Persönlichkeit enthüllt sich in dem Briefwechsel mit den amerikanischen Freunden. Er hat nicht nur einen umfangreichen Bücheraustausch zwischen hüten und drüben veranlaßt, dem die ausgezeichneten Sammlungen von Americana in Hamburg und Göttingen ihre Entstehung verdanken, sondern hat auch den ersten großen geistigen Austausch zwischen alter und neuer Welt eingeleitet. Dem Dichter Klopstock war er in nachbarschaftlicher Freundschaft verbunden. Nach dessen Tode hat er die Gesamtausgabe seiner Werke bei Göschen weitergeführt.

Die durch das Bonner Grundgesetz in Verfassung und Verwaltung geschaffene Rechtslage vor Erlaß einer neuen Verfassung für das Land Hamburg untersucht Hans Peter Ipsen in seinem Beitrag *Hamburg unter dem Grundgesetz*. Sehr

eingehend werden die sich aus dem Grundgesetz ergebenden Folgen für die Gesetzgebungskompetenzen, die Landesverwaltung und die gemeindliche Selbstverwaltung, die Rechtsprechung usw. erörtert. Beachtlich sind auch die Feststellungen betr. die dem Bund obliegende Fürsorge für die Handelsflotte, die Seehäfen und die Seeschifffahrt.

Und zum Schlusse führen wir aus der vorliegenden Festschrift noch eine beziehungsreiche und anregende kultur- und geistesgeschichtliche Studie von allgemein-deutscher Bedeutung an. Was Percy Ernst Schramm über *Die Hamburgerin im Zeitalter der Empfindsamkeit* auszuführen weiß, ist nicht durchaus spezifisch hamburgisch, sondern hat grundsätzliche Gültigkeit für das protestantische Deutschland. Aber doch sind die örtlichen Zusammenhänge nicht unwichtig, die in der dem Aufsätze zugrunde liegenden Lebensbeschreibung zutage treten. Es ist die einer Frau bürgerlicher Durchschnittlichkeit, der Maria Schramm (1734—77), von ihrem Gatten, dem Licentiaten der Rechte Joh. Gottfried Misler in Hamburg verfaßt. Die schon von einem Manne wie B. H. Brockes erhobene Forderung auf bessere Bildung der Frau zeigt sich einige Jahrzehnte später verwirklicht, wofür Maria Schramm den Beweis liefern kann. Sie steht dem Gatten in Hinsicht auf Geistigkeit und Empfindung nicht mehr nach; die völlige Gleichheit der Geschlechter ist erreicht. Sie leben in einer Welt bürgerlicher Gediegenheit und idyllischer Zufriedenheit. Innerlichkeit und Seelengemeinschaft sind Kennzeichen ihres Familienlebens. Die Vernünftigkeit lenkt den Alltag, das Zeitalter der Aufklärung ist der Hintergrund dieser Ehe. Aber den besonderen Einschlag erhielt sie aus den Bereichen der Religiosität. Was hier am Dogmatischen abbröckelte, ersetzte eine vertiefte Empfindung aus dem Erbe des Pietismus. Die „Neologie“ ergriff den Menschen tiefer als die alte Orthodoxie. Ueberraschend ist hier die Zuspitzung der Gewissens- und Selbstprüfung, mit der man die eigene Bewährung in Tun und Gesinnung erforschte. Daß diese „Empfindsamkeit“ leicht auch zur Unnatur werden konnte, erweist P. E. Schramm mit der Betrachtung der beiden Halbschwestern von Maria Schramm, die mit Hamburger Kaufleuten verheiratet waren. Und eine letzte Verdeutlichung erreicht er mit der Gegenüberstellung eines fraulichen Lebensbildes aus dem nachfolgenden Menschenalter, des der Frau Senator Elisabeth Hudtwalcker geb. Moller (1772—1804). Bei ihr ist die Empfindsamkeit zur Empfindung geworden, die nach Tiefe und Reichtum strebt; das Christliche ist etwas verblaßt. Dagegen tritt jetzt ein neues Naturgefühl hervor und der Anhauch des klassischen Zeitalters wird spürbar — wenn auch die Klassik ebenso wenig wie der Sturm und Drang in die bürgerlichen Lebenssphären eingehen konnte.

Georg Winter

Johannes Klöcking, 800 Jahre Lübeck. Kurze Stadt- und Kulturgeschichte. Lübeck 1950.

Man wird diesem Buche nur gerecht, wenn man seinen Zweck und seine Herkunft beachtet. Der sehr zu begrüßende Zweck ist, einem breiteren Leserkreis — namentlich in dem heutigen Lübeck, dessen Bevölkerung durch die Ereignisse der letzten Jahre zu einem sehr großen Teil „stadtfremd“ ist — eine anschauliche Einführung in die innere Geschichte dieser Stadt, die selbst einst wahrhaft ein Gestalter des geschichtlichen Lebens war, zu geben. Die Herkunft: es ist das Werk eines Mannes, der seine Berufsarbeit — Mittelschullehrer —

mit einer ausgesprochenen Liebe zu diesem Lübeck und dem Verpflichtungsgefühl verband, dessen hohe stadt- und kulturgeschichtlichen Werte im Bewußtsein eines weiten Leserkreises festzuhalten und wirksam werden zu lassen¹.

Für diesen Zweck ist namentlich der zweite Teil des Buches, der die neueren Jahrhunderte behandelt, bestens gelungen (69—133), wenn auch hier nach den jüngsten wesentlichen Beiträgen zur neueren Lübecker Geschichte, insbesondere seiner Geistesgeschichte, von A. v. Brandt² manches noch tiefer hätte gestaltet werden können. Hier ist wirklich eine Brücke geschlagen von der großen Zeit der Stadt über manchen Tiefpunkt bis zur Gegenwart und damit zugleich eine wesentliche und willkommene Ergänzung zu der in erster Linie die politische und verfassungsgeschichtliche Entwicklung Lübecks in der Neuzeit behandelnden Darstellung von Joh. Kretzschmar³ von der kulturgeschichtlichen Seite her gegeben. In Dispositionen und Einzelheiten spürt man hier überall die eindringende „Quellennähe“, sei es in der Kenntnis von Wällen und Hafenanlagen, sei es der gesellschaftlichen Verhältnisse oder der Wohnungsgestaltung. Namentlich sind die Einwirkungen unglücklicher politischer Ereignisse auf die Kreditfähigkeit der Stadt und der vermögenden Schichten ihrer Bevölkerung gut herausgehoben.

Nicht ganz so günstig ist der das Mittelalter behandelnde Teil des Buches zu beurteilen. Es ist hier erheblich schwieriger, den allgemeineschichtlichen hansischen Hintergrund zu zeichnen, wenn man die einschneidenden wirtschaftsgeschichtlichen und damit zugleich wirtschaftspsychologischen Wandlungen nicht ausreichend übersieht. Dazu wäre wohl Gelegenheit gegeben gewesen, wenn der Verfasser über die in seinem Vorwort genannten „Quellen“, d. h. in erster Linie die Lübeckischen und hansischen Zeitschriften hinausgegriffen hätte. So hätte das „Lübeck- und Nürnberg“-Kapitel meiner Darstellung der „Europäischen Stadt“⁴ und vor allem das Studium meiner Hansischen Beiträge von 1928 weiterhelfen können. Auch zeigt es sich, daß, wenn man allgemeine Geschichte „einleitungsweise“ allzusehr zusammenpreßt, ohne genauere Kenntnis des Wesentlichen, solche „Überblicke“ irreführend wirken⁵. Ähnliches gilt von der Kartenskizze auf S. 44.

Bei dem sehr lobenswerten Bestreben, die Darstellung durch Bildbeigaben anschaulicher zu machen, ist bei den manches Mal recht eigenwilligen „Skizzen“ auch sonst einiger Schaden entstanden. Darauf hat bereits die von Brandt'sche Besprechung hingewiesen. Das gilt auch von den „Skizzen“ des Marktes. Hier liegt es nicht so, daß das Material nicht ausgereicht hätte; sondern eine sorgfältigere Bindung an die vollkommen sichergestellte, von Parzelle zu Parzelle nur auf Grundbuchaufzeichnungen des 13. und 14. Jahrhunderts aufgebaute

¹ Vgl. dazu den Nachruf von A. von Brandt: Zs. f. Lüb. Gesch., Bd. 32, S. 139 und seine Besprechung des Klöcking'schen Buches ebd. S. 114 f.

² Ich nenne: Lübeck und die deutsche Erhebung 1847-1848, 1948, und Lübeck in der deutschen Geistesgeschichte, Ein Versuch: Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. X 32, S. 149 ff.

³ In der heute vergriffenen, 1926 von F. Endres herausgegebenen Geschichte Lübecks.

⁴ (Alte) Propyläenweltgeschichte, Bd. IV. S. 335 ff. (Das Kapitel muß mit den Worten „Es war bisher . . .“, nicht „Bereits“ beginnen.)

⁵ Vgl. z. B. S. 63 unten, wo ich nur den Satz nennen möchte, der die „alten heimischen Volksrechte“ bis in die Zeiten um 1500 dauern läßt.

Marktkarte zu meinem „Markt von Lübeck“ hätte bei liebevoller Vertiefung in die reichlich mitgeteilten Daten der primären Quellen die Möglichkeit zu „Baukonstruktionen“ gegeben, die der Wirklichkeit erheblich näher gekommen wären. So wird auf den Marktskizzen viel zu früh und zu reichlich mit Giebelhäusern operiert und damit ein falsches Bild von diesen Marktbaulichkeiten gegeben, die, zunächst jedenfalls, nur und allein dem Verkauf oder auch, wie z. B. bei den Schustern, dem Gewerbebetrieb selbst dienten. Ein wie lebendiges und zugleich zutreffendes Bild hätte gegeben werden können, wenn etwa die Marktseite der auf dem Gelände der heutigen Post liegenden Buden wieder gegeben worden wäre, die notorisch erst 1285 mit einer Galerie überbaut wurden, an der über den darunter liegenden Schusterbuden, gewissermaßen in der Luft, die Buden der Hutmacher schwebten, bis diese dann im 14. Jahrhundert verschwanden und dann, aber auch erst dann, zum Bau von Handwerkerhäusern an Stelle der früheren „bodae“ geschritten wurde⁶. Verdienstvoll sind dagegen alle Abbildungen über die Entwicklung des Lübecker Wohnhauses (bes. die Zusammenstellung S. 134), nur hätte hier der Name des so verdienstvollen Rudolf Struck genannt werden sollen.

Manches ist inzwischen überholt. So die Rolle, die auch Klöcking der Bedeutung der „Königstraße“ zuweist, so auch die alte Ansicht, daß sich „ein Stamm fahrender Händler vom Handwerk abtrennte“ (S. 8)⁷. Doch ist die Feststellung einzelner Bedenken hier fehl am Platze. Man kann nur wünschen, daß dieses Buch seine Aufgabe, die Leser wieder zu gewinnen für das Gefühl historischer Kontinuität, so sehr es auch im Augenblick bedroht erscheint, erfüllen möge! — Wenn der Leser dann dazu angeregt wird, zu den letzten vorhergegangenen Uebersichten, die Lübeck in die großen europäischen Zusammenhänge hineingestellt haben, zu greifen⁸, so wäre auch das als ein erfreulicher Erfolg zu werten.

Fritz Rörig †

Hermann Rothert, *Westfälische Geschichte*. Erster Band: Das Mittelalter. Gütersloh, o. J. (1949), C. Bertelsmann. IX, 565 S., 34 Abb., 16 Pläne, 1 Karte.

Dieses monumentale Werk hat etwas Tröstliches und Erfreuliches. Nicht nur weil es eine deutsche Landesgeschichte (und welcher wichtigen Landschaft!)

⁶ Vgl. die Darstellung in meinen „Hansischen Beiträgen zur deutschen Wirtschaftsgeschichte“, 1928, S. 44 f., 68, 124 Anm. 152. — Als ich vor einigen Jahren in Lübeck eine für den Wiederaufbau des Marktes bestimmte Ausstellung besichtigte, habe ich es bedauert, daß eine reichlich verschwommene und ungenaue Überarbeitung meiner Marktkarte durch Klöcking für die ältesten Verhältnisse ein wenig zutreffendes Bild gab. So wertvoll auch Schröders Oberstadtbuchauszüge im Allgemeinen sind — vgl. dazu meine Hans. Beiträge S. 41, aber auch Mitteilungen des Vereins f. Lüb. Gesch. Bd. 14, S. 135 Anm. 1 die Aufzählung der irrigen Numerierungen bei Schröder gerade für den Markt! — so sind sie doch für die älteste Zeit durch meine eingehenden Quellenstudien überholt. Dies zu der Anm. „zur S. 25“ bei Klöcking auf S. 142. — Mein Aufsatz „Heinrich der Löwe und die Gründung Lübecks“ (Dt. Archiv f. Gesch. d. Mittelalters, Bd. I, 1937, S. 408 ff.) ist Klöcking vermutlich unbekannt geblieben.

⁷ Vgl. A. von Brandt, Königstraße via regia? Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. 32, S. 70 ff. — Ferner meine ebd. S. 119 besprochene Magdeburgabhandlung.

⁸ Als letzte nenne ich meine Skizze: „Lübeck“, HGBll. Jg. 67/68, 1943, S. 25 ff.

bietet, wie wir deren wenige haben. Sondern weil es auch die trübselige Meinung ad absurdum führt, als sei eine große Synthese aus einer Feder heute nicht mehr möglich. Freilich, der Verfasser weist selbst schmunzelnd darauf hin, daß er eigentlich und von Haus aus ein „Bönhase“ sei; aber der Hansestädter möchte — um im Bilde zu bleiben — eher sagen, Rotherst sei kein Bönhase, sondern ein Freimeister aus allgemeiner Anerkennung. Solcher Freimeister wünschten auch wir Hansen uns etliche, die wir mit wahren Bönhasen gelegentlich schlechtere Erfahrungen gemacht haben.

An einer Geschichte der hansischen Ursprungslandschaft ist eigentlich alles wichtig; wir müssen uns hier trotzdem auf das im engeren Sinn Hansische in R. 9 Buch beschränken — auf die Gefahr hin, seinem großen Atem nicht ganz gerecht zu werden, weil wir uns an die Einzelheiten eines Sachgebietes halten müssen. Darum sei es vorweg gesagt, daß das zunächst Erstaunliche und Eindrucksvolle die Art ist, wie hier die Stofffülle eines geschichtlichen Raumes gemeistert wird, der schon seit dem 12. Jahrhundert keinen festen staatlichen und kulturellen Kern mehr besaß. Es ist R. gelungen, die Vielheit und Zersplitterung des historischen Geschehens in wenigen großen Abschnitten klar zu gliedern.

Diese Gliederung geht natürlich nicht von hansischen oder auch nur stadgeschichtlichen Gesichtspunkten aus und so wird man sich natürlich von unserem Standpunkt aus einige Einzelheiten in ihr anders wünschen können. Beispielsweise ist es mißverständlich, daß der Abschnitt „Westfalen und die Hanse“ ganz am Schluß des 4. Buches (Spätmittelalter) erscheint, obwohl R. selbstverständlich so gut wie wir weiß und berücksichtigt, daß Westfalen gerade beim Aufbau der hansischen Welt im 12. und 13. Jahrhundert die entscheidenden Kräfte gestellt hat. Hier ergeben sich infolgedessen zahlreiche Hin- und Herweise. Die Erkenntnis der Zusammenhänge wird ferner auch dadurch erschwert, daß eine Einteilung der vier „Bücher“ in jeweils eine chronologische Erzählung und eine Zustandsschilderung wohl unvermeidlich war, wenn der Stoff gebündelt werden sollte. Für den Laien ist es aber jedenfalls etwas verwirrend, wenn der Abschnitt über das westfälische Städtewesen und Bürgertum und seine Entstehung erst weit hinter der Schilderung der Ostkolonisation und der Städtegründungen des hansischen Raums zu stehen kommt.

Die Darstellung der städtischen und ländlichen Ostkolonisation ist übrigens im ganzen wohl gelungen und hat auch den Raum innerhalb der Oekonomie des Buches erhalten, der ihr nach ihrer Bedeutung für Deutschland und für Westfalen zukommt. Freilich hätten wir uns gewünscht, daß gerade in diesem Buch, das von westfälischen Menschen und ihrer geschichtlichen Leistung handelt, ihr schöpferischer Anteil an den Städtegründungen deutlicher gemacht worden wäre; aber auch hier noch „gründen“ Adolf von Schauenburg und Heinrich der Löwe Lübeck, und der große Zusammenhang der bürgerlichen Kolonisation wird dadurch verdunkelt. Gleiches gilt von der Rechtsübertragung: „Lübeck ... erhielt das Stadtrecht von Soest“ (S. 205) — gemeint ist nach dem Zusammenhang: durch Heinrich den Löwen — das ist eine Formulierung, die durch die richtigere zu ersetzen wäre, daß die Gründer Lübecks ihr (kölnisch-soestisches) Recht mitbrachten.

In diesen Zusammenhängen wird hier und da sichtbar, daß die Darstellung noch auf älteren Anschauungen beruht, wie das sich teilweise aus der langen

Entstehungszeit des Buches erklärt. Auch bei der Schilderung der westfälischen Verhältnisse erscheinen z. B. die Stadtherren durchweg als die entscheidenden Elemente bei Gründung und Ausbau großer wie kleiner Städte (S. 239 ff.); vom geistigen Gedankengut des kaufmännischen Bürgertums ist nur sparsam die Rede, so daß dann die Entstehung der Ratsverfassung etwas Unmotiviertes hat. Hier ist es bedauerlich, daß neuere Forschungen, wie die von Rörig, Planitz, Reincke, hier und da übersehen, in anderen Fällen offenbar nicht mehr benutzt werden konnten. Wie bei den Kolonialstädten gilt das auch für Westfalen selbst z. B. von der Darstellung des Stadtrechtes. Daß dieses schlechthin „vom Stadtherrn ausging“, daß er es „den Gründungsstädten ... auf einem feierlichen Pergament in die Wiege zu legen pflegte“ (S. 249), dürfte man heute nicht mehr sagen! Die rechtsschöpferische Kraft des rheinisch-westfälischen Bürgertums, wie sie neuerdings Heinrich Reincke (HGbl. 69) noch einmal so eindrucksvoll darstellte, kommt hier entschieden zu kurz. Auch die Benutzung von F. Rörigs bekanntem Aufsatz „Rheinland-Westfalen und die deutsche Hanse“ (HGbl. 58, 1933) hätte da helfen können, einige Verzeichnungen zu vermeiden.

Diese Dinge — darüber täuschen wir uns nicht — liegen freilich für Rotherts Werk doch nur am Rande, so wichtig sie uns sein mögen. Seine Hauptaufgabe und Hauptleistung ist die Meisterung des großen Flusses des historischen Geschehens und wir wollen uns durch die Betonung jener stadtgeschichtlichen und stadtrechtlichen Einzelheiten nicht gern den Vorwurf der Beckmesserei zuziehen. Der Benutzer wird in den eigentlich westfälischen Dingen fast immer, soweit wir sehen, dankbar reiche Belehrung aus dem Buch holen dürfen. Wir heben da besonders auch jene Zustandsschilderungen hervor, die innerhalb der einzelnen Hauptabschnitte in ihrer Art vortreffliche Querschnitte ziehen — so diejenigen über Handel und Gewerbe (137 ff., 411 ff.), aber auch die über das innere Leben der Städte im Spätmittelalter (438 ff.) und über das geistig-künstlerische Leben mit seinen reichen Ausstrahlungen ins weitere Deutschland (287 ff., 485 ff.). Es sind das sehr farbenreiche, von prallem Leben erfüllte Bilder. Man liest sie gern — das ist ziemlich selten innerhalb der heutigen großen Geschichtsliteratur; und man lernt zuverlässig aus ihnen. Hier haben wir die erste große und moderne Landesgeschichte des altniederdeutschen Raumes; die Westfalen können sich freuen und die übrigen Hansen Nutzen und Anregung daraus gewinnen.

A. von Brandt

Bruno Kuske, *Wirtschaftsgeschichte Westfalens in Leistung und Verflechtung mit den Nachbarländern bis zum 18. Jahrhundert.* Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, H. 4. Münster i. W. 1949, Aschendorff. Zweite Auflage.

Es ist eigentlich nur formell die zweite Auflage des Buches, die uns hier vorliegt, denn es erschien zwar unter dem Titel *Wirtschaftsentwicklung Westfalens ... bis zum 18. Jahrhundert* im Jahre 1943, wurde aber fast in seinen ganzen Lagerbeständen vernichtet und blieb daher faktisch dem großen Leserkreis unerreichbar. Wir begrüßen das Wiedererscheinen dieses ungemein wertvollen Handbuchs und Nachschlagewerks auf das wärmste, enthält es doch die zusammengefaßten wissenschaftlichen Erfahrungen eines Menschenlebens.

Nach einer Einleitung über die Problematik der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung folgen 13 Kapitel über die einzelnen Wirtschaftszweige und ihre Grundlagen nebst einem 14. Kapitel über das wirtschaftsgeschichtliche Schrifttum Westfalens. Es werden der Reihe nach behandelt: die landschaftlichen Grundlagen, Getreide, Getränke, Vieh, Pferde, Textilien, Brennstoffe, Eisen, Bodenschätze, Industrie, die Land- und Wasserstraßen, Märkte. Abschlußkapitel sind die Abschnitte *Besondere Verflechtungskräfte* und *Ausblick auf die neue Zeit*. Damit sind aber nur ganz allgemeine Ueberschriften genannt, denn die Stärke der Arbeit liegt besonders in den vielen genauen Einzelangaben, die immer aus der Literatur oder den Quellen sicher belegt werden und gerade dadurch dem Forscher eine unersetzliche Handhabe bieten. Es ist aber nicht bloß für den Wissenschaftler, sondern gerade auch für den Laien ein wirklicher Genuß, in diesem Buche zu blättern und sich über wirtschafts- und kulturgeschichtliche Fragen belehren zu lassen.

Es besteht hier auch nicht entfernt die Möglichkeit, das Buch in seiner Bedeutung erschöpfend darzulegen, ebensowenig kann aber hier auch zu allen Einzelheiten kritisch Stellung genommen werden. Dazu bedürfte es eines Raumes von mindestens einem dutzend Seiten.

Wenn daher hier eine Reihe von Bemerkungen und Beanstandungen folgt, so ist sie mehr wahllos herausgegriffen, als wirklich systematisch durchgeführt. Zunächst zum Aufbau des Buches. Kuske sagt in der Einleitung, daß im Werk „Der Raum Westfalen“ der wirtschaftsgeschichtliche Gang erscheinen sollte, aber nicht erschien, „so erklärt es sich, daß in diesem Buche, das nunmehr selbständig herauskommt, nicht auf das Ganze der westfälischen Wirtschaftsgeschichte gegangen wird.“ Tatsächlich sind dem „Gang“ der Wirtschaftsgeschichte auch nur die Seiten 10—26 gewidmet, alles übrige sind, bis auf die zwei Schlußkapitel, Querschnitte nach den einzelnen Wirtschaftszweigen. Es gibt also eigentlich keinen wirklich verbindenden historischen Text, der das Buch zu einer Synthese gestaltet hätte. Unter diesen Umständen muß man sich fragen, ob es nicht besser gewesen wäre, den umfassenden Titel „Wirtschaftsgeschichte Westfalens“ durch ein Beiwort etwas einzuschränken.

Die zweite Schwäche thematischer Art ist fast unvermeidlich und im Titel auch angedeutet, wenn es heißt: *in ... Verflechtung mit den Nachbarländern*. Wenn es schon nicht ganz leicht ist, den Raum Westfalen sicher zu umreißen, so ist es noch schwieriger, die inzwischen über die Grenzen hinweg lagernden und sich ausbreitenden Industrien und Wirtschaftszweige klar zu scheiden. Auf diese große Schwierigkeit hat Kuske in seiner Einleitung selbst hingewiesen.

Als dritten Mangel muß man auf die technische Seite des Buches verweisen. Warum fehlen in einem so wichtigen und reichhaltigen Werk die Register, insbesondere Schlagwortverzeichnisse, Wortregister usw.? Früher war es vielleicht noch möglich, wissenschaftliche Bücher ohne Register herauszugeben, zu einer Zeit, als die Literatur noch klein und gut überschaubar war. Heute aber, wo wir uns vor der Fülle der Schriften kaum zu retten wissen, ist es erste Pflicht jedes Autors, sein Werk dem Leser aufs schnellste und einfachste zugänglich zu machen. Dazu gehören auch Karten und Tabellen, die man ebenfalls im Buche des Verfassers sehr schmerzlich vermißt. Kleine Kartenskizzen können einen langatmigen Text von mehreren Seiten ersparen.

Nun zur Behandlung der *Hansa*, wie Kuske mit besonderer Absicht (aber nicht ganz konsequent, vgl. S. 19—21) statt „Hanse“ zu schreiben pflegt. Was darüber gesagt wird, ist sehr wenig, nur auf S. 173/174 und 19/21 sind einige knappe Angaben zu finden; das ist in Anbetracht des schon oben notierter Verzichts des Verfassers auf die Schilderung des „Ganges“ der Entwicklung auch nicht anders zu erwarten. Aber man ist doch sehr enttäuscht, wenn man keine Antwort auf die Frage erhält, warum es gerade Westfälinger waren, die der Hanse den mächtigen Anstoß gaben, warum gerade sie so weit in den Osten und Norden vordrangen. Ueberhaupt merkt man es Kuskes Arbeit allzu deutlich an, daß er von Köln aus betrachtet, daß ihm die Vorgänge im Osten sehr fern liegen. Gerade sie aber sind für eine bestimmte Zeit westfälischer Wirtschaftsgeschichte entscheidend gewesen.

Bei der Schilderung der Getränke betont Verf. etwas zu einseitig, obwohl durchaus originell, den hygienischen Wert des Biers und der Weine im Mittelalter. Der große Konsum beruht nicht allein auf dem Mangel an sauberem Trinkwasser, sondern auf dem Fehlen anderer Tischgetränke, wie Kaffee und Tee heutzutage. Es ist bekannt, daß man selbst kleinen Kindern morgens mit Honig gesüßtes und gewärmtes Bier vorsetzte. Die größere Verbreitung des Branntweins wird mit 1535 etwas zu spät angesetzt (44). Ueber den Tee findet sich bei Kuske nichts, sollte er wirklich erst so spät in Westfalen Eingang gefunden haben? Die Erklärung von Pumpernickel (28) stimmt nicht mit derjenigen überein, wie sie im Etymologischen Wörterbuch von Kluge-Götze gegeben wird (Aufl. 1951, S. 586). Zu S. 152 *Schiefertafeln* muß man auch Wachs tafeln hinzufügen.

Wenn hier also noch viele Wünsche zur Vervollständigung des Buches laut werden können, so ist das bei einem derartigen Thema auch nicht anders zu erwarten. Wir danken dem Verfasser aber für seine großartige Leistung, für die mit unendlichem Fleiß und besonderer Liebe zu Westfalen mühsam zusammengetragenen Nachrichten und Daten, die so sehr viel Neues und Anregendes bieten, vor allem aber auch zu ihrem Teil indirekt zur Aufklärung der Hansegeschichte wesentlich beitragen.

Paul Johansen

Gustav Korlén, *Das mittelniederdeutsche Stadtrecht von Lübeck nach seinen ältesten Formen*. Lunder Germanistische Forschungen. Herausgegeben von Erik Rooth, Heft 23, Norddeutsche Stadtrechte II, Lund, C. W. K. Gleerup; Kopenhagen, Ejnar Munksgaard, 1951, 242 S., mit Faksimiles.

Auf den „typenbildenden“ Charakter des dem nordeuropäischen Raume vorbildlichen lübischen Rechtes hat bereits von Brandt hingewiesen, und Korlén schließt sich dem an (S. 7, 79). Nach Frensdorff ist die Übersetzung des lateinischen Textes des lübischen Rechtes ins Mittelniederdeutsche erst um 1263 erfolgt. Korlén bezeichnete dieselbe als die „nd. Urhandschrift“ der 60er Jahre des 13. Jahrhunderts. Seiner Neuausgabe hat Korlén die Lübecker Ratshandschrift von 1282 bis zirka 1350 zugrunde gelegt, die erst später in das Kieler Staatsarchiv gelangt ist (zit. Ki.), vgl. S. 8 und 9.

Die Editionsgrundsätze sind die gleichen wie für das Stader Stadtrecht (vgl. meine Rezension in der ZSRG. G. A., Bd. 68, 1951, 484 ff.). Vor allem bringt die aus „eminent philologischen Erwägungen“ entstandene Edition auch

dem Rechtshistoriker viel Belehrung. Das umfassende Wörterverzeichnis (189 bis 236) erklärt sprachlich viele rechtswissenschaftliche Worte wie „bisprakich maken“ (195), „herwêde“ (221), „torfacht egen“ (228) u. a. m. Gegenüber der dieser Neuausgabe von Korlén zugrunde gelegten Lübecker Ratshandschrift von 1282 bis zirka 1350 (Ki.) hat die Bardewiksche Redaktion von 1294, in der Hach'schen Ausgabe von 1839 veröffentlicht, eine „unruhige Sprache und Orthographie“ (79). Korlén zeigt, wie die ältere Forschung (auch Lasch) diese Fassung in ihrem „uneinheitlichen Charakter nicht genügend erkannt hat“. Aus diesen Gründen ist von Korlén die Bardewiksche Ausfertigung nicht als sprachliches Vorbild verwendet worden.

Die vorliegende Edition begründet folgende sowohl sprachlich wie rechtsgeschichtlich neue Erkenntnis: in fast allen wichtigen Punkten des A-Teiles der Korlén'schen Neuausgabe treten starke Abweichungen von der frühnordalbingischen Sprachform in sämtlichen Lübecker Stadtrechtshandschriften auf. Es wäre zu vergleichen: Stade hat „minsche“¹ gegenüber Lübeck „mensche“ u. a. m. Erst um 1300 treten westliche und hd. Einflüsse nach Korlén auch in Lübeck stärker hervor.

Für die Textgeschichte des Lübecker Rechtes dürfte m. E. auch das Tondernsche und Ribesche Recht von Bedeutung sein². Tondern hatte schon im Jahre 1243 die lateinische Fassung des lübischen Rechts erworben. Diese Fassung wurde 1269 dem neuen Stadtrecht von Ribe in vielen Punkten vorbildlich. Schon Kolderup-Rosenvinge hat im V. Teile seiner Samling af gamle danske Love (1827), S. XXXVI, das lübische Recht als eine „wichtige“ Quelle des ältesten Rechts von Ribe bezeichnet, das dem allgemeinen Stadtrechte des Königs Erik Klipping zugrunde gelegt worden ist (1269). Kolderup-Rosenvinge betont, daß von den 60 Artikeln, aus denen das älteste Recht Ribes besteht, „nicht weniger als 24 aus dem lübischen Rechte“ entnommen worden sind. Aber es sind noch mehr Übernahmen nachweisbar, wie wir bereits festgestellt haben³. Die Ratsverfassung in zahlreichen Artikeln des Ribe-Rechtes überliefert uns der Ausdruck „rathmand“ usw. Sie ist von Ribe aus führend auch in Dänemark geworden. Bemerkenswert ist das Lübeck nachgeahmte Vorkaufsrecht der Bürger gegenüber allen Verkäufen von innerhalb der Stadt gelegenen Grundstücken an Stadtunerwünschte wie Kirchen, Klöster, Bischöfe oder Ritter (Lü. 234, Ribe 7). Daß bei der Uebersetzung des lateinischen Textes des lübischen und tondernschen Stadtrechtes in den Text von Ribe eine mittelniederdeutsche lübische Handschrift zugrunde gelegt wurde, ergeben folgende Erwägungen:

Lüb. 17 (Korlén) hat bei der Auflassung von Grundstücken die Frist von „iar onde dach“, und Ribe übersetzt mit „aer och dagh“ (Ribe 58). Gewere, Lüb. „wêre“ wird von Ribe 58, 2 mit „wæræ“ wiedergegeben. Wir haben schon auf die von P. J. Jørgensen, De danske Kjøbstaders Fortfatning (in Nordisk Kultur XVIII) nicht berücksichtigte große Bedeutung des lübischen Rechtes für Ribe und Dänemark hingewiesen. Es ist erfreulich, daß nun P. J.

¹ Korlén, Das Stader Stadtrecht von 1279, S. 31, „durchgängig ‚minsche““.

² Vgl. nun die Edition des Tondernschen Stadtrechts in: Danmarks gamle købstadlovgivning, Bd. I, Tønder, die Korlén noch in der Korrektur eingesehen hat (S. 8 A. 2).

³ Der deutsche Einfluß auf das dänische Recht des Mittelalters (1938), S. 10 ff.

Jørgensen diesen Standpunkt revidiert und die Hauptquelle des Ribe'schen Rechtes „for en væsentlig Del ... i lybsk Ret“ erblickt⁴.

So dürfte die Neuausgabe des lübischen Stadtrechtes, die wir begrüßen, und bewundern, auch der Neuedition der dänischen Stadtrechte Dienste tun.

Karl Haff

Wilhelm Ebel: *Forschungen zur Geschichte des lübischen Rechts.*

I. Teil — Dreizehn Stücke zum Prozeß- und Privatrecht —. Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Band 14. 165 S. Lübeck o. J. (1950).

Mit Ebels Forschungen zur Geschichte des lübischen Rechts werden nach längerer zeitbedingter Pause die Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck fortgesetzt. Und das mit einem Bande, der selbst nur der erste einer ganzen Reihe sein soll, aus der sich beim Abschluß gleich einem Mosaik das so überaus wichtige und bisher doch recht stiefmütterlich behandelte lübische Stadtrecht in seiner Gesamtheit ergeben soll. Eine Aufgabe also, die den Einsatz lohnt, und gleichzeitig eine, die den engen Bereich der Stadt Lübeck in doppelter Hinsicht überschreitet. Einmal infolge der überragenden Stellung Lübecks als Haupt einer Stadtrechtsfamilie. Zum andern infolge der vielfältigen Ausstrahlungen des lübischen Rechts in den hansischen Bereich.

Freilich steht hinter dem großen Vorhaben zunächst ein Fragezeichen. Während Ebel sich bei seinen Forschungen noch auf das Material des Lübecker Stadtarchivs stützen konnte, ist heute eben dieses Material infolge der kriegsbedingten Verlagerung in den Osten Deutschlands und den daraus erwachsenen Weiterungen für die deutsche Forschung zunächst einmal — hoffentlich nicht für immer — verlorengegangen.

Wie dem auch sei: der Anfang ist jedenfalls gemacht. Gemacht mit einer allgemeiner gehaltenen Einleitung über Bedeutung, Stand und Aufgaben der lübischen Stadtrechtsforschung und 12 Bearbeitungen einzelner, untereinander nicht mehr verbundener Institutionen des lübischen Rechts, die in modernen Kategorien gesprochen vom materiellen Strafrecht über das Strafprozeßrecht und Zivilprozeßrecht zum Bürgerlichen Recht und Handelsrecht reichen. Dem weiten Blick der Einleitung, die erneut die hohe Bedeutung Lübecks für die deutsche Gesamtrechtsgeschichte vornehmlich der Rezeptionszeit deutlich werden läßt, folgt also die Detailarbeit. Wie aber im modernen Rechtsleben eine einzelne Institution oft schlaglichtartig ein ganzes Rechtsgebiet erhellt, so gewinnen auch einzelne Stücke Ebels Bedeutung über ihr eigentliches Thema hinaus (so *Die Brautschatzfreierung* S. 80 ff. für das gesamte eheliche Güterrecht bei unbeerbter Ehe und *Zur Rechtsstellung der Kauffrau* S. 101 ff. für die Frage nach der Geschäftsfähigkeit der Frauen überhaupt).

Als Quellenbasis dient Ebel neben den wenigen statutarischen Ueberlieferungen vornehmlich die Spruchpraxis des Lübecker Rates im 15. und 16. Jahrhundert, sei es als erstinstanzliches Gericht, sei es auch als oberinstanzliches Gericht für das Lübecker Niedergericht oder den Rat anderer mit lübischem Recht ausgestatteter Städte. Die starke Betonung der Spruchpraxis entspricht

⁴ Dansk Retshistorie, 1940, S. 110.

dabei nicht nur der tatsächlichen Quellenlage, sondern auch den allgemeinen Gedanken über das Wesen des mittelalterlichen Rechts, wie sie der Verfasser in seinem „Hansischen Recht“ S. 5 ff. unter m. E. zu starker Hintansetzung der abstrakten Norm niedergelegt hat.

Es ist selbstverständlich, daß je nach besonderer Interessenrichtung dem einen dies, dem andern jenes als Höhepunkt der Schrift erscheinen wird. In ganz formaler Sicht gewinnen *Die Vorsate* S. 30 ff., *Die Brautschatzfreizung* S. 80 ff., *Zur Beweiskraft der Kaufmannsbücher* S. 123 ff. und *Kauf bricht Miete* S. 144 ff. durch ihren Gegensatz zur herrschenden Meinung besondere Bedeutung. Inhaltlich werden den Freund der hansischen Geschichte in erster Linie die privatrechtlichen Stücke interessieren, vornehmlich die, in welchen die Anpassungsfähigkeit des lübischen Rechts an die wirtschaftlichen Belange und sein Entgegenkommen dem Verkehr gegenüber deutlich werden (*Zur Rechtsstellung der Kauffrau* S. 101 ff., *Zur Beweiskraft der Kaufmannsbücher* S. 122 ff., *Zum Begriff der Treuhand* S. 150 ff.). Er wird aber auch einen Blick auf die deutsche Gesamtrechtsgeschichte werfen müssen, entweder um das lübische Recht in sie einzufügen oder eine Sonderstellung Lübecks zu konstatieren. Besonders wesentlich hierbei, daß Ebel in letztlich überzeugender Weise eine Sonderstellung Lübecks unter dem Satz *Kauf bricht Miete* verneint, andererseits aber den bekannten Traditionalismus des lübischen Rechts auch in der Frage der *cura sexus* wirken sieht und dadurch für Lübeck den sonst angenommenen Aufschwung der Frauen verneint.

Es ist fast genau so selbstverständlich, daß bei dieser weitverzweigten, auf schwierigen Quellenstellen aufbauenden Arbeit Ausführungen bleiben, die nicht überzeugen, ja auch solche, bei denen die Fehldeutung wohl sicher ist. So wird Ebel dem Landfriedensrecht auf S. 11 ganz gewiß nicht gerecht, wenn er in ihm einen tiefgreifenden Unterschied zwischen Stadt und Land behauptet, letzterem die in Deutschland seltene *treuga dei* zuordnet und die Entwicklung zum Kriminalstrafrecht in den ständig befriedeten Städten beginnen sieht. Sicher scheint mir auch zu sein, daß bei der im übrigen richtig gedeuteten *Vorsate* S. 30 ff. das Vorausgehen eines Streits nicht zu den materiellrechtlichen Erfordernissen gehört, sondern seinen Platz ausschließlich im Beweisrecht findet (vgl. hier auch Reincke HGbl. 69, S. 40 ff.). Sehr zweifelhaft bleibt, ob Verfasser wirklich im Recht ist, wenn er S. 48 ff. (*Die Vartilgung*) eine besondere in den bekannten Stufenbau des Mittelalters bei Verletzungen eingebaute *varwunde* annimmt. Sie war wohl doch ein Begriff, der quer durch den Stufenbau hindurchging, alle Verwundungen unter einem besonderen Gesichtspunkt wertete.

Das nur einige Beispiele für Ansatzpunkte der Kritik. Daß sie sich vermehren lassen, sollte aber in letzter Sicht nicht darüber hinwegtäuschen, daß Ebels Buch als Gesamtleistung ein sehr geglückter Anfang zur näheren Erforschung des lübischen Rechts darstellt.

Joachim Gernhuber

Erwin Assmann, *Stettins Seehandel und Seeschifffahrt im Mittelalter*. Kitzingen/Main (1950), Holzner-Verlag. 74 S.

Schon in seiner Anzeige von M. Wehrmanns *Geschichte der Korporation der Kaufmannschaft von Stettin (1821—1921)* in den Monatsblättern der Gesell-

schaft für pomm. Geschichte und Altertumskunde 36, 1922, S. 8 hatte O. Grotefend eine zusammenfassende Handelsgeschichte Stettins als besonders dringendes Anliegen der pommerschen wirtschaftsgeschichtlichen Forschung bezeichnet; aber fast 30 Jahre mußten noch vergehen, bis diesem Wunsche jetzt durch die hier zu besprechende Arbeit A.s wenigstens für das Mittelalter und unter Beschränkung auf den Seehandel, der allerdings den bedeutendsten Sektor im Stettiner Handelsleben darstellte, Erfüllung beschieden wurde. Es ist selbstverständlich, daß die vorliegende gründliche und ihren Rahmen erfreulich weit spannende Untersuchung, die zudem auf heute zu einem erheblichen Teil vernichteten oder zum mindesten nicht zugänglichen archivalischen Quellen beruht, über den eigentlichen landschaftlichen Bereich hinaus manches neue, aufschlußreiche Schlaglicht auf die Stellung der pommerschen Handelsmetropole innerhalb der Hanse wirft und größere wirtschaftliche Zusammenhänge im europäischen Raum erkennen läßt, von denen wir bislang oft nur mangelhafte Vorstellungen besaßen. Auf sie soll deshalb im folgenden besonders hingewiesen werden.

Entscheidend für Stettins handelspolitische Bedeutung war von jeher seine außerordentlich günstige geographische Lage, die ihm in gleicher Weise die Beherrschung eines bedeutenden Binnenmarktes mit einem weiten Hinterland wie auch einen sich immer mehr steigenden Seehandel gestatteten, so daß es sich schon sehr früh zu einem wichtigen Umschlagsplatz mit Salz als Haupteinfuhrgut und Korn als wesentlichstem Ausfuhrgut entwickelte. Diese binnenwärtige Lage wirkte sich zwar zeitweilig, so lange die Seeschifffahrt und mit ihr Lübeck und die ihm verbundenen Seestädte im Ostseehandel ausschließlich dominierten, nachteilig aus, wie sie auch zunächst die stärkere Verflechtung der Stadt mit dem binnendeutschen Gebiet bedingte (z. B. Zugehörigkeit zum Magdeburger Stadtrechtskreis), während bekanntlich andere pommersche Städte wie Stralsund und Greifswald bereits um die gleiche Zeit in nähere Beziehungen zum Lübecker Einflußbereich traten. Doch schon seit der Mitte des 13. Jahrhunderts erfuhr Lübecks Handel im Oderraum durch weitgehende Privilegierungen Stettins, mit denen die pommerschen Herzöge ihre neue Stadtgründung in freigebiger und verständnisvoller Weise bedachten, entscheidende Einbuße, und wir sehen dann, wie die aufstrebende Stadt in den folgenden Jahrzehnten ihre monopolartige Stellung planmäßig immer weiter ausbaute und auch gegen die Konkurrenz der oderaufwärts gelegenen Städte einschließlich Frankfurts wirksam zu sichern wußte, wobei die 1283 (?) verliehene Stapelgerechtigkeit sicherlich eine höchst wirksame Handhabe bot. Durch diese Entwicklung war Stettin ein „Tor zur Ostsee“ geworden; gleichzeitig nahm es jetzt durch das Rostocker Landfriedensbündnis von 1283/85 erstmalig engere Fühlung zum hansischen Wirkungskreis, dem es bereits durch mancherlei einflußreiche Familienbeziehungen verbunden war, und bahnte damit eine Verbindung an, die für die künftige Ausweitung seiner Handelsbeziehungen von maßgeblicher Bedeutung werden sollte. Denn während zu Anfang des 14. Jahrhunderts lediglich die westwärts liegenden Hansestädte bis Lübeck, ferner Dänemark (hier von besonderer Bedeutung die Vitten in Dragör und Falsterbo), das pommersche und brandenburgische Hinterland sowie in bescheidenem Umfange Polen vom Stettiner Handel erfaßt wurden, finden wir bereits

gegen Ende desselben Jahrhunderts Stettiner Kaufleute in Livland und England und einige Jahrzehnte später auch in Finnland und Flandern. Bedingt durch die Überlieferung und die Intensität der gegenseitigen Beziehungen sind naturgemäß die Nachrichten über den Handelsverkehr mit dem Preußenland, in dem vor allem Danzig eine ausschlaggebende Rolle spielte, besonders ergiebig. Dagegen traten Schweden und Norwegen erstaunlicherweise im Stettiner Handel verhältnismäßig stark zurück, wahrscheinlich eine Folge davon, daß Lübeck und Danzig die wesentlichsten Vermittler im Handel mit den skandinavischen Ländern waren. So hatte sich denn Stettin um 1400 eine angesehene und einflußreiche handelspolitische Stellung erworben, die von den Städten an der südlichen Ostseeküste nur von Lübeck und Wismar übertroffen wurde, während Stralsund und Rostock damals eine geringere Wirtschaftskraft aufwiesen.

Was das Verhältnis der Stettiner zur Hanse betrifft, so war es, wie A. überzeugend nachweisen kann, mehr oder weniger ein rein zweckbestimmtes und daher im Laufe der Jahrhunderte den verschiedensten Wandlungen unterworfen. Man suchte eben, nach der zutreffenden Formulierung des Verf., mit möglichst geringem Einsatz Anteil an möglichst großen Vorteilen, und es nimmt deshalb nicht sonderlich wunder, daß, abgesehen von dem großen Kampf gegen Waldemar IV. von Dänemark, der 1370 mit dem Stralsunder Frieden siegreich abgeschlossen wurde, vom Stettiner Rat materielle Opfer im allgemein hansischen Interesse nur sehr zögernd und widerwillig gebracht wurden. Das 16. Jahrhundert ist dann nicht nur die Zeit des hansischen Niederganges, sondern auch gleichzeitig des Verfalls des Stettiner Seehandels, zunächst des wichtigen Schonenhandels, dann aber auch des Nordseehandels, als deren Erben jetzt vor allem die Holländer auftraten. Damit blieb der einst so mächtigen Seehandelsstadt an der Oder in der Hauptsache nur der Binnenhandel, und erst das 18. Jahrhundert sollte ihr im Rahmen des brandenburg-preußischen Staates wieder den Beginn einer neuen Blüte bringen, die schließlich bis 1945 zu ihrer beherrschenden Stellung im gesamten Ostseeraum führte.

Die mannigfachen wertvollen Ergebnisse der A.schen Untersuchung, einer Greifswalder Habilitationsschrift, werden in sehr erwünschter Weise dadurch abgerundet, daß Verf. auch die Binnenmarktverhältnisse berücksichtigt und in vielen Fällen den zeitlichen Rahmen bis in die 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts spannt, also bis in die Zeit, in der die mittelalterliche Entwicklung des Stettiner Seehandels ausläuft und sich neue Formen des Wirtschaftslebens vorbereiten. Im übrigen beruhen die sich durch kritisches und sorgsam abwägendes Urteil auszeichnenden Ausführungen A.s außer auf den großen einschlägigen Urkundenpublikationen ausschließlich auf Archivalien des Stettiner Staatsarchivs, wohingegen das Lübecker Archiv aus kriegsbedingten Gründen — die Arbeit ist 1940 bis 1943 entstanden — nicht mehr benutzt werden konnte. Aus demselben Grunde war es dem Bearbeiter leider auch nicht möglich, die Stettiner Urkunden- und Aktenbestände herzoglicher Provenienz sowie den ebenfalls dort befindlichen ungemein reichhaltigen Bestand des Reichskammergerichts für seine Zwecke durchzusehen. Die Berücksichtigung dieser Überlieferung hätte zwar fraglos das Gesamtbild der aufgezeigten Entwicklung in einzelnen Punkten erweitert, es in seinen Grundzügen allerdings kaum verändert. Das gleiche dürfte für die Nichtheranziehung der umfassenden englischen Urkunden-

editionen, die nur z. T. im Hansischen UB. erfaßt worden sind, und der erst 1948—50 erschienenen *Regesta ordinis Theutonici s. Mariae* von Joachim-Hubatsch gelten, die gerade für die Handelsbeziehungen des Ordenslandes zu Pommern manche neue Nachricht beibringen und deshalb vielleicht noch eine nachträgliche Verwertung gelohnt hätten. Bei der sonst sorgfältig herangezogenen weitschichtigen Literatur ist Verf. anscheinend die maschinenschriftliche Göttinger Dissert. (1921) von F. Voß: *Pommerns Anteil am Seehandel im hansischen Mittelalter (13.—15. Jahrh.)* entgangen, neben der vielleicht auch die Schrift von Ch. Renter: *Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit* (Meereskunde 7. 1913. H. 2) wenigstens Erwähnung verdient hätte. Endlich wäre es m. E. auch empfehlenswert gewesen, in Anm. 300 noch die Arbeit von J. Papritz: *Die Beziehungen des Bank- und Handelshauses der Loitze zum brandenb. Kurhause* (Korresp. Bl. 79. 1931) zu zitieren. Wenn sie auch für den vorliegenden Zweck wenig ergibt, so ist doch sie bisher die einzige wissenschaftliche Behandlung des umfassenden Wirkens dieses Stettiner Kaufmannsgeschlechts.

Es war für den Rezensenten eine angenehme Pflicht, die ergebnisreiche Arbeit eines bewährten pommerschen Historikers in dieser Zeitschrift anzuzeigen. Ein Bedauern kann jedoch zum Schluß nicht unterdrückt werden, nämlich darüber, daß es nicht möglich war, auch noch die beiden kritischen Exkurse über die älteste Stettiner Zollrolle von ca. 1255 und über die Herkunft der Stettiner Bürgerschaft gleichzeitig zum Abdruck zu bringen, da in ihnen grundlegend neue und bedeutsame Forschungsergebnisse des Verf. ihren Niederschlag gefunden haben. Es kann daher nur der dringende Wunsch ausgesprochen werden, daß dieses Versäumnis baldigst nachgeholt wird.

Adolf Diestelkamp

Rudolf ten Haaf, *Deutschordensstaat und Deutschordensballeien. Untersuchungen über Leistung und Sonderung der Deutschordensprovinzen in Deutschland vom 13. bis zum 16. Jahrhundert.* (Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft, Heft 5). Göttingen („Musterschmidt“) 1951. 124 S.

Daß die Geschichte des Deutschen Ordens sich nicht ohne weiteres mit derjenigen des Deutschordensstaates in Preußen deckt, ist in neuerer Zeit mehrfach betont worden, ohne daß aus solcher Erkenntnis heraus darstellerisch die entsprechenden Konsequenzen gezogen worden wären. Einen tüchtigen Schritt auf diesem Wege bedeutet die vorliegende Arbeit. Ihr Verfasser, aus der Schule von W. Hubatsch-Göttingen hervorgegangen und von ihm beraten, hat bereits 1949 durch seine nützliche „Kurze Bibliographie zur Geschichte des Deutschen Ordens“ bewiesen, daß er in der Materie drinsteht, insbesondere die bisherige Forschung auf breiter Basis übersieht. Gestützt auf diese Kenntnis, die er durch fleißiges Studium in verschiedenen deutschen Archiven, nicht nur in dem nach Goslar geretteten Königsberger Staatsarchiv — verbreitert hat, will er nun den Versuch machen, das Leben des Deutschen Ordens auch über Preußen hinaus zu erfassen. Er beschränkt sich dabei auf die deutschen Balleien, die bekanntlich seit Joh. Voigts Balleiengeschichte (1857) nie mehr im Zusammenhang behandelt worden waren und die auch Voigt nicht eigentlich als einen Gesamtkomplex gesehen hatte.

Dem Verfasser kommt es hauptsächlich darauf an, die Beziehungen der deutschen Balleien zum eigentlichen Ordensstaat in Preußen aufzudecken, die er nicht nur im Sinne der allmählichen Loslösung dieser deutschen Streugebiete im Laufe des späten Mittelalters, sondern auch im Sinne ihrer Leistungen für den preußischen Zweig behandelt. Dabei stellt er nun fest, daß sie — wie auch der an ihrer Spitze stehende Deutschmeister — in Wechselwirkung mit ihrer Verselbständigung mehr und mehr in das Reichsgefüge hineinwuchsen, eine Entwicklung, die dann 1525 mit der Säkularisierung des Preußenlandes ihren — fast selbstverständlichen — Abschluß findet.

Es liegt am Quellenbefunde, daß die letzten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts in der Darstellung am deutlichsten hervortreten. Für die ältere Zeit bleibe manche Fragen offen, so die nach der „Rekrutierung“ der Ordensbrüder, nach den wirtschaftlichen Leistungen der einzelnen Balleien, insonderheit der „Kammerballeien“ u. a. Hier wird mehrfach mit Vermutungen statt Quellenbelegen gearbeitet.

Wie schon der Titel anzeigt, verfolgt die Schrift die politische Seite dieses geschichtlichen Vorganges, d. h. im Grunde die Auflösung einer ursprünglich universal gestimmten Einheit (wobei eine leichte „antipreußische“ Grundhaltung anklingt). Der Verf. betont aber selbst, daß eigentlich auch eine Behandlung der geistigen und kulturellen Beziehungen zwischen den beiden Ordensteilen notwendig sei, um — trotz allen territorialen Auseinanderlebens — das Gemeinsame, eben das Fortleben der Ordensidee, deutlich werden zu lassen. Dem kann man nur zustimmen, und das würde auch ein Band zu den hier bewußt beiseite gelassenen außerdeutschen Ordensgebieten, nicht nur Livlands, ergeben, damit auch der Erhellung der europäischen Geltung des Deutschen Ordens zugute kommen. Ob nicht auch eine generelle Schilderung der inneren Verhältnisse einer solchen Ballei aufklärend wirken könnte? Mindestens hätte ein Verzeichnis der gesamten Kommenden der 12 Balleien oder — besser noch — eine einfache Karte zur Verdeutlichung beigetragen.

Das alles sind Wünsche, die das Geleistete — trotz kleineren Versehen und gewissen unnötigen Längen — als eine wertvolle Vorarbeit für die von dem Verfasser zu erhoffende Gesamtdarstellung des deutschen Ordens bewerten lassen. Unsere jüngere Historikergeneration ist vielleicht eher dazu berufen als die ältere, in den nationalstaatlichen Auffassungen aufgewachsene und erzogene.

Bruno Schumacher

Paul Johansen, *Nordische Mission, Revels Gründung und die Schwedensiedlung in Estland* (Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademiens Handlingar, Del 74). Stockholm 1951, Wahlström & Widstrand. 405 S., 36 Karten u. Abb. im Text.

Beurteiler und Benutzer dieses ungemein inhaltsreichen und wahrhaft gelehrten Werkes haben die Tatsache zu berücksichtigen, daß es im wesentlichen von einer Fragestellung der nordischen Geschichte ausgeht; es ist also keineswegs zufällig, daß es als schwedische Akademiepublikation erscheint. Dies zu betonen ist vielleicht nicht überflüssig, trotz des in der gleichen Richtung weisenden Buchtitels. Denn auch „Revels Gründung“ erfährt hier ihre Behandlung vornehmlich von diesem Gesichtspunkt aus; um Mißverständnisse im Hinblick auf die deutsche kaufmannstädtische Kolonisation des Ostsee-

gebietes zu vermeiden, wäre es vielleicht insofern zweckmäßig gewesen, für den Titel die neutralere (und weitere) Fassung „Revals Entstehung“ zu wählen. Die deutsche Forschung muß jedenfalls beachten und darf sich darüber freuen, daß hier einer der Ihren (freilich ein Mann wahrhaft „internordischer“ Herkunft) ein zwar gemeinsames Problem, aber vom nordischen Standpunkt aus behandelt hat.

Der Ausgangspunkt des Buches ist die Frage nach der Herkunft der zum Jahre 1226 als Revaler Bewohner genannten Schweden — weiter nach der politischen, wirtschaftlichen und bevölkerungsmäßigen Verknüpfung Estlands mit Schweden in frühgeschichtlicher und mittelalterlicher Zeit. Die Lösung dieser Probleme aber bedeutet schließlich für Reval die Aufdeckung (oder Wahrscheinlichmachung) vorhansischer Vorstufen der späteren deutschen Handels-Großstadt — insofern also einen eminent wichtigen neuen Beitrag zu einem Forschungsbereich, der gerade auch die hansische Wissenschaft heute stärker denn je beschäftigt.

Die Untersuchung geht — wie es angesichts der methodischen Schwierigkeiten kaum anders möglich ist — recht verschlungene Pfade. Sie kennzeichnet einleitend die Situation von 1219 ff., also die Kreuzzugsepoche Waldemars II, mit der Erwähnung schwedischer Bewohner Revals zu 1226, und stellt dann zunächst die Frage nach der spätmittelalterlichen Bedeutung Revals und Estlands überhaupt für Schweden — den kirchlichen, wirtschaftspolitischen und Bevölkerungszusammenhängen, die als lebhaft und intensiv erwiesen sind; Reval als Nachfolgerin Wisbys für den Umschlag des Nowgoroder Handels ist zugleich Mittelpunkt baltisch-schwedischen Verkehrs und zeitweise nächst Stockholm und Wisby die Stadt mit der größten schwedischen Einwohnerzahl, die sich aber — wie auch in den anderen estländischen Städten — fast ausschließlich auf die kleinbürgerlichen Bevölkerungsschichten beschränkt.

Ihren besonderen Reiz erhält diese Darstellung bereits durch die dauernde Verwendung auch sprachgeschichtlicher und etymologischer Hilfsmittel, deren Beherrschung dem Verf. eine Sonderstellung im Kreise unserer Wissenschaft verleiht.

Doch dient die Erörterung der spätmittelalterlichen Verhältnisse zunächst nur als einleitende Grundlage; sie bricht S. 28 etwas unvermittelt ab und wird dann erst im zweiten („Speziellen“) Teil unter dem Stichwort Reval noch einmal aufgenommen und ergänzt — was u. E. zu den kleinen kompositorischen Anstoßigkeiten des Buches gehört¹.

Von hier aus wird das entscheidende Problem rückwärts aufgedröselt: Revals Gründung als Stadt und die Vorgeschichte dieses Siedlungsplatzes. Der deutschen Forschung wird besonders willkommen sein, was (S. 29 ff) als Ergebnis einer neuen, außerordentlich scharfsinnigen Überprüfung des Stadtplanes

¹ Das schwedische Bevölkerungsproblem des spätmittelalterlichen Reval wird noch an einer dritten Stelle — S. 77 f. — aufgenommen, wo die wenigen Nachrichten über schwed. Bürger als Kaufleute und über die Stellung der schwed. Hafenbootsleute zusammengestellt sind. Das methodisch mancherorts in dem Buch unerläßliche Vor- und Zurückgreifen zwischen Frühzeit und Spätmittelalter scheint uns hier unnötig. Diese sozialgeschichtl. Erörterungen hätten recht gut entweder in der einleitenden Orientierung oder im Speziellen Teil untergebracht werden können.

und des sonstigen verwaltungs- und verkehrsgeschichtlichen Quellenmaterials vorgelegt wird: die Entstehungsgeschichte der Stadt des 13. Jahrhunderts hat damit ein neues Gesicht gewonnen, die älteren Theorien scheinen uns überzeugend widerlegt. Danach ist der Alte Markt, Mittelpunkt des späteren Kirchspiels St. Nicolai, älter als die dänische Gründung von 1219², womit die erste Basis für die Erörterung der vorhansischen Verhältnisse gewonnen ist. Das Kirchspiel selbst ist das der hansisch-gotländischen Gründung von 1230; zu der (theoretischen) Frage, ob zu den Siedlern auch eingeborene (nichtdeutsche) Gotländer gehört haben können (S. 42 Anm. 13) wäre Rörig, HGBll 64, bes. S. 44, und G. Löning, HGBll 67/68, S. 167, 187 f, heranzuziehen gewesen — das vom Verf. in diesem Zusammenhang erwähnte Englandprivileg von 1237 bezog sich doch zweifellos auf die Gotländische Genossenschaft.

Demgegenüber erscheint das Kirchspiel St. Olai als suburbium unter der Schloßburg und als Ansiedlung (zunächst ohne Ratsverfassung) der Skandinavier und Russen; hier sind auch die Gilden angesiedelt, die erst seit dem Zusammenschluß beider Kirchspiele zur Stadt ihren ursprünglichen, nordischen Charakter verlieren und sich zu sozialen Korporationen mit beratender Stimme in der Stadtverfassung wandeln. Die Siedlungs- und die Kirchspielsverhältnisse lassen also auch hier die Möglichkeit einer älteren nichtdeutschen Vorstufe vor der Kolonialstadt offenkundig werden.

Von dieser ersten, gesicherten Stufe aus greift J. erneut zurück und stellt nun (S. 48 ff.) die Frage, ob aus frühgeschichtlichen Quellen erwiesen werden kann, was die vorangehende Erörterung wahrscheinlich machte: daß an den vor 1219 bereits bestehenden alt-estnischen Platz am Alten Markt sich weiterreichende nordisch-östliche Verkehrs- und Handelsbindungen geknüpft haben — m. a. W., daß Reval bereits in das frühmittelalterliche, vordeutsche Handelssystem des nordischen Wanderhandels hineingehörte, das uns ja als solches in den letzten Jahrzehnten der Forschung immer deutlicher geworden ist.

Man wird sagen dürfen, daß die nun folgende Beweisführung, das eigentliche Kernstück des Buches, trotz erheblicher Unsicherheiten im einzelnen als Ganzes doch geglückt scheint, wenigstens insoweit, daß ein offenbar weit-

² Wir möchten zur Erwägung stellen, ob nicht der Ausdruck „prähistorisch“ in diesen Zusammenhängen besser zu vermeiden wäre. Es klingt doch un-leugbar etwas eigentümlich, den Revaler Altmarkt als „prähistorische“ Handelsstätte zu bezeichnen, weil er für die Zeit vor 1219 gesichert ist. Angesichts der von der ganzen nordeuropäischen Forschung jetzt entwickelten Methodik, mit deren Hilfe das vor-städtische Handels- und Wirtschaftssystem zwischen Flandern, Magdeburg, Birka und Nowgorod in immer deutlicheres Licht tritt, möchte es sich doch empfehlen, diese Verhältnisse als „frühgeschichtlich“ oder, ganz neutral, als frühmittelalterlich zu bezeichnen; den Begriff „prähistorisch“ aber für diejenigen Erkenntnisse aufzusparen, die nach Lage der Dinge nur aus archäologischem Befund zu gewinnen sind. Wir würden in diesem Zusammenhang nicht einmal Alt-Lübeck, Wollin, Birka oder Truso als Probleme der Prähistorie bezeichnen wollen. Man wird sich überhaupt fragen müssen, ob die Trennung in Prähistorie und Historie heute noch irgendeinen berechtigten Sinn (wenigstens auf unserem Arbeitsgebiet) hat, nachdem sich jetzt fast überall die nahtlose Zusammenarbeit zwischen Historie und Archäologie als so überaus fruchtbar erwiesen hat; man vgl. hierzu auch die anregenden Ausführungen von H. Kirchner, Vorgeschichte als Geschichte, in der Zs. Welt als Geschichte XI (1951), S. 83 ff.

bekannter Handelsplatz mit vorwiegend nordischer Orientierung und Organisation für das 12. Jahrhundert nachgewiesen ist. Die Ähnlichkeit mit den kirchlichen und genossenschaftlichen Organisationsformen auf Gotland und in Nowgorod, die J. betont, wirkt vielfach bestechend; auch der durch das ganze Buch wie ein roter Faden sich ziehende Hinweis auf Olafskirchen als Zeugnisse skandinavischer Siedlung zielt in gleicher Richtung. Dennoch darf nicht verschwiegen werden, daß etliche Quellenstellen uns doch stark überfordert scheinen, soweit es sich um wirklich frühgeschichtliche Verhältnisse handelt. Der Nachweis einer Olaikirche am Platz Reval als Zeugnis einer nordischen Mission schon Ende des 11. Jahrhunderts (S. 88) scheint uns mehr erwünscht, als überzeugend; doch ist diese Frage nicht allzu bedeutend gegenüber dem besser bezeugten Umstand, daß neben „Findia“ auch „Hestia“ in der Tat schon Anfang des 12. Jahrhunderts theoretisch als zum Sprengel Sigtunas gehörig angesehen wird, daß gegen Ende des gleichen Jahrhunderts das Erzbistum Lund durch die Gestalt des von ihm abhängigen Estenmissionars Fulko maßgebend in die Missionierung des Revaler Raums eingreift, ferner daß Waldemars Kreuzzug von 1219 zweifellos mit diesen Bindungen zusammenhängt, daß das gotländische Kloster Roma schon früh umfangreichen Landbesitz in Estland innehat, und vieles andere mehr. Um es noch einmal zusammenzufassen: Reval als nordisch bestimmter, in den Zusammenhang Gotland-Schweden-Nowgorod hineingehöriger Handelsplatz des 12. Jahrhunderts erscheint uns zweifelsfrei erwiesen, noch im 12. Jahrhundert nutzen auch deutsche Kaufleute die gotländisch-schwedische Siedlung (vielleicht schon mit zugehöriger Olaikirche) zum Ueberwintern; der gotländische Vorgang (Verdrängung des älteren, skandinavischen Bauernkaufmannstyps durch den deutschen Stadtkaufmann) vollzieht sich dann auch in Reval, kompliziert nur durch das dänische Eingreifen 1219, das in der historischen Ueberlieferung die ältere skandinavische Bedeutung des Platzes bisher überdeckt hatte.

Soweit glauben wir der scharfsinnigen und methodisch lehrreichen Beweisführung J.s unbedenklich folgen zu dürfen. Weniger überzeugend scheinen uns die ausführlichen Erörterungen (S. 53—75), die vorwiegend mit philologischen Mitteln Quellenbelege für ein Bestehen Revals schon im 10./11. Jahrhundert nachweisen wollen. Es ist absolut nichts dagegen zu sagen, daß diese frühmittelalterliche Existenz des Platzes an sich höchst wahrscheinlich ist. Dafür spricht u. a. die weite Verbreitung der älteren Namensformen für Reval wenigstens im 12. Jahrhundert. Aber für eine Beweisführung scheint uns eben, trotz der eindrucksvollen philologischen Gelehrsamkeit und bestechender Konjekturen im einzelnen, das Material einfach nicht geeignet und hinreichend. Die ortsnamenkundlichen Erwägungen stoßen recht ins Nebelhafte, sowie sie über das 12. Jahrhundert hinaus rückwärts führen sollen. Der freilich naheliegende Zusammenhang der alten Revaler Ortsnamen (Kolywanj und Lindanes) mit dem russisch-finnisch-karelischen Sagenkreis vom Kalewa-Typ und mit dem Ledenece altrussischer Heldenlieder kann nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden, die doppelten Konjekturen, die für die Gleichung Ulvsund-Eisernes Tor erforderlich sind, wirken nicht recht überzeugend. Mehr als einen beschränkten Wahrscheinlichkeitswert wird man diesen Erwägungen einstweilen schlechterdings nicht zubilligen können. Sie werden aber vielleicht an Gewicht gewinnen,

wenn der Vf. — worauf wir hoffen — bald die weiteren Erkenntnisse seiner vergleichenden frühgeschichtlichen „Stadt“-Forschungen im Ostseeraum im Druck vorlegen wird; auch die in diesem Buch ja nur auf Reval beschränkten Andeutungen über die Zusammenhänge der Kirchspielorganisation, Kirchenheiligen-Namen, Gildenniederlassungen usw. werden dann noch bedeutungsvoller und lichtvoller hervortreten können.

Der zweite Teil des Buches mit dem etwas irreführenden Titel „Spezieller Teil“³ interessiert in unserem Zusammenhang weniger, da er (in geographischer Reihenfolge) der schwedischen Kolonisation des ganzen estnischen Küstengebietes im einzelnen nachgeht. Seine eingehende Würdigung wird Sache der schwedischen Forschung sein. Wir begnügen uns, das Ergebnis zu konstatieren: die eigentümliche schwedische Bauernkolonisation wird mit einer Fülle (jetzt vermutlich verlorenen oder doch unzugänglichen) Materials chronologisch und geographisch sehr genau und sorgfältig dargestellt und umgrenzt — wobei nur zu bedauern ist, daß aus naheliegenden räumlichen und archivalischen Gründen das Vergleichsmaterial der andersvölkischen Siedlung (der autochthonen und der deutschen) nicht gebracht werden kann. Nach Johansens Darlegungen steht es fest, daß die schwedische Kolonisation außerhalb Revals erst im 13. Jahrhundert einsetzt und im 14./15. Jahrhundert ihre volle Stärke erreicht. Abgesehen von Reval kann die Theorie einer frühgeschichtlichen schwedischen Siedlung in Estland (die inzwischen auch für Finnland durch C. Weibull u. a. widerlegt wurde) als erledigt betrachtet werden. Das ist für die europäische Geschichtsauffassung wichtig: denn auch hier zeigt sich also wieder, daß die im 12. Jahrhundert einsetzende Bewegung der Ostkolonisation ein europäisches Phänomen ist, dessen stärkster Träger zwar Altdeutschland ist, in dessen Gesamtbild aber die skandinavischen Parallelvorgänge zeitlich und räumlich untrennbar hineingehören.

Es wäre unbillig, schließlich nicht noch die Sorgfalt und Arbeitsleistung rühmend hervorzuheben, die in dem nützlichen, sechsfachen (!) Register dieses Werkes niedergelegt ist. Daß das Literaturverzeichnis an dieser Stelle nur die auf das Estlandschwedentum bezügliche Lit. zusammenträgt (und zwar in etwas ausschweifendem Umfange) ist zwar in sich durch die tragische Forschungslage der baltischen Geschichtswissenschaft wohl begründet; man hätte aber doch gern die Fülle der ganzen von J. benutzten Lit. hier vereinigt gesehen.⁴

Wir haben oben angedeutet, daß das Buch einige kompositorische Schwereffigkeiten an sich trägt, die den Zugang zu seinem gelehrten Inhalt nicht eben

³ Auch der erste Teil geht sehr ins Spezielle, schon insofern, als er vorwiegend von Reval handelt! Empfehlenswerter wäre vielleicht die Bezeichnung „Oertliche Siedlungsgeschichte der Estlandschweden“ o. ä., wobei dann übrigens die hier erneut auftauchende Bevölkerungsgeschichte der Revalschweden vielleicht in Teil I hätte verwiesen werden können.

⁴ Auf S. 333 ist zu berichtigen, daß die Bibliotheca Estoniae Historica nicht III, sondern IV Bände (bis 1939) enthält, ferner fehlt auf S. 335 der Titel: R. E. Hemmer, Den svenska bosättnings på Runö ålder i belysning av en rättskund. Festskrift f. O. H. Granfelt 1934; das Buch von G. Danell, Ordbok över Nuckömålet (Estlandssvenskarnas folkliga kultur II) erschien 1951 in Uppsala, konnte also nicht verzeichnet werden. Es ist bemerkenswert, daß das Jahr 1951 mit einem Schlage vier voluminöse Werke über die Estlandschweden hervorgebracht hat (von Johansen, Danell, Tiberg und Wieselgren).

erleichtern. Zum Teil ist das in der schwierigen Natur des Problems und in dem spröden Quellenmaterial begründet; zum Teil auch in seiner abenteuerlichen Vorgeschichte. Handelt es sich doch um die nur ganz zufällige Rettung von jahrzehntlang erarbeitetem archivalischem und literarischem Stoff, dessen nachträgliche Raffung und Bändigung infolge der jetzt fehlenden Arbeits- und Kontrollmöglichkeiten höchst schwierig war, dessen minutiöse Ausbreitung und Zugänglichmachung aber gerade aus diesen Gründen eine wissenschaftliche Pflicht des Verfassers wurde. Man wird mit Sicherheit behaupten dürfen, daß die Arbeit ihre Wirkung haben wird; sie ist ein wichtiger Baustein für die Brücke zwischen deutscher und nordischer Geschichtsforschung, die wir so dringend brauchen, wenn wir in der Erhellung der frühgeschichtlichen Verhältnisse des Ostseeraumes weiterkommen wollen. Dem Dank des Verfassers an die schwedischen Helfer dürfen wir vorbehaltlos zustimmen. *A. von Brandt*

Percy Ernst Schramm, *Deutschland und Uebersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck.* Braunschweig 1950, Georg Westermann. 639 S., IV Karten.

Das Buch bringt die Geschichte des deutschen Kaufmanns in Uebersee. Es beschäftigt sich nicht mit dem Schicksal der Millionen, die, vor allem in den USA und in Kanada, im Angelsachsentum aufgegangen sind; nur gestreift werden die großen Auswanderungswellen und deutschen Siedlungen in überseeischen Ländern; auch die Entdecker, Vertreter des Staates, die Forscher, die Abenteurer treten zurück hinter jenen Deutschen, die in den überseeischen Ländern Handelsbeziehungen anknüpften.

Damit ist bereits gesagt, daß der Schwerpunkt der Darstellung im 19. Jahrhundert liegt, als der deutsche Ueberseekaufmann in allen vier Kontinenten nach Absatzmärkten und Rohstoffquellen suchte. Das sind ganz überwiegend hanseatische Kaufleute aus Hamburg und Bremen, und es handelt sich vor allem um den Afrikahandel. Diese Zeit zwischen 1832 und der Erwerbung von deutschen Kolonien 1884 ist ein historisches Neuland, in dem sich der Verf. mit eindringlicher und souveräner Beherrschung des Stoffes bewegt.

Dies bedeutet aber keineswegs, daß die in den vorhergehenden Jahrhunderten in Uebersee tätigen Deutschen vergessen oder die Beziehungen zur Kolonialgeschichte der anderen europäischen Völker vernachlässigt worden wären. Es ist vielmehr der Vorzug des Buches, daß entsprechend einer Grundforderung wissenschaftlicher Geschichtsschreibung jede Epoche in ihrer Eigenart und in ihren säkularen Zusammenhängen und daß hier eine spezielle Seite der Nationalgeschichte als Teil der Gesamtentwicklung erforscht werden. Die Geschichte des deutschen Ueberseekaufmanns wird jeweils von kurzen klaren Schilderungen der Kolonialpolitik der Engländer, Franzosen, Spanier, Portugiesen usw. umrahmt, und es werden typologische Vergleiche angestellt, etwa daß im Gegensatz zum Deutschen der Engländer mit einem starken und großen Empire im Rücken sich rücksichtsloser durchsetzen kann, während der Franzose von vornherein mit seiner Regierung zusammenarbeitet und entweder die französische Kolonialverwaltung nach sich zieht, oder, nachdem er den Rahm abgeschöpft hat, wieder verschwindet. Alle drei aber, der Deutsche, der Brite und der Franzose stehen in den Jahrzehnten von 40—70 mit ihren Handelsmethoden

im Gegensatz zu früher wie auch zu dem im 19. Jahrhundert noch von den ibero-amerikanischen Kaufleuten geübten Verfahren, das sich auf das System des Sklavenhandels aufbaute. Die Deutschen schalten sich also in das Afrikgeschäft ein in einer neuen Situation und mit einem anderen Kaufmannstyp: an die Stelle von Abenteurern und skrupellosen Geldverdienern tritt der „ehrbare Kaufmann“, der nicht davon profitieren will, daß Negerkriege und Sklavenjäger die Ware liefern. Allerdings ist es auch eine Lage, in der durch die Störung des Sklavenhandels die Kaufkraft der Häuptlinge geschwächt ist, und die Neger erst dazu erzogen werden müssen, statt des „schwarzen Elfenbeins“ Artikel anzubieten, die der legale Handel gebrauchen konnte.

Das engere Thema des Buches ist also eingeordnet in das Gesamtproblem der europäischen Ausdehnung über die Erde mit allen allgemeineschichtlichen Problemen, die auch in der Ueberseegeschichte auftauchen, etwa wie weit politische, wirtschaftliche oder ideelle Antriebe in der geschichtlichen Entwicklung dominieren, oder ob Männer oder die Verhältnisse die Geschichte machen. Der Verf. meint, daß die Frage nach dem Primat dieser Motive in den von den Zentren des Geschehens scheinbar so fernen Räumen mit ihrer einfacheren Struktur leichter zu beantworten sei und man deshalb hier über das Wesen der Geschichte mancherlei Aufschlüsse finden könnte.

In dem bereits als Schwerpunkt des Buches genannten Zeitraum unterscheidet Schramm die ältere Generation, die nach dem Sturze Napoleons die ersten Schritte über Europa hinausst, eine mittlere, die ihre Fäden über die ganze Erde herum zog, und die jüngere, die daraus ein engmaschiges Netz wob. Gegenüber den deutschen Ueberseekauffleuten der vorhergehenden Jahrhunderte entwickelt sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein neuer Typ, der an der Verbindung mit der Heimat festhält, ja in sie zurückkehrt, um hier ein Stammhaus aufzuziehen, und die Leitung der Filiale in Uebersee einem jüngeren Teilhaber, womöglich einem Verwandten zu übertragen. Diese Rückkehrer, Männer, die in der Welt herumgekommen sind, machen ihre Erfahrungen — etwa im Senat von Hamburg oder Bremen — der Allgemeinheit nutzbar. Wie bei den absinkenden Kolonialmächten das Gefühl für die Weite der Welt nicht verloren geht, so vermitteln diese Deutschen noch vor der Erwerbung deutscher Kolonien und Deutschlands „Eintritt in die Weltpolitik“ zunächst ihrer engeren hanseatischen Heimat, aber da auch dort Binnenländer zuwandern, auch weiteren Deutschen Welterfahrung und Weltkenntnis. „Männer dieses Schlages“, so werden diese hanseatischen Ueberseekauffleute charakterisiert, „sahen Präsidenten amerikanischer Republiken bei sich zu Gast, tauschten mit Negerkönigen Geschenke, wurden vom Sultan von Sansibar empfangen, verhandelten mit malaiischen Fürsten, mit Mandarinen und den Häuptlingen auf Samoa und wurden dabei nicht mehr unsicher, weil sie aus jenem Lande stammten, das es wohl gab, das aber auf keiner Landkarte zu finden war.“ Allerdings vertieft sich damit auch die Gegensätzlichkeit zwischen Küstenzone und Binnenland. „Denn den weltläufig gewordenen Ueberseern erschien das Schlapphüte tragende, bärtige, Bier trinkende, in Gesangsvereinen zusammengeschlossene Binnendeutschland als spießig“. Umgekehrt wurden die Hanseaten als „halbe Engländer“ betrachtet, weil sie in ihrem äusseren Lebensstil manches Englische übernommen hatten, „sich wie Engländer rasierten und kleideten,

gelegentlich auch in richtige Engländerei verfielen“, was nach Schramm vielfach nicht übernommen wurde, weil es englisch, sondern einfach, weil es praktisch oder bequem und dabei noch „gentlemanlike“ war.

Dabei kommt der Verf. auf ein Grundthema, das das ganze Buch durchzieht: die Auseinandersetzung der Deutschen, insbesondere der Hanseaten, mit den Engländern und dem Engländertum. Er zeigt sowohl auf, wie die deutschen Kaufleute mit den Engländern zusammenarbeiten wie auch, wie sie zu deren Rivalen werden. Mitte des 19. Jahrhunderts können die Deutschen, als sich die Konkurrenz im Afrikahandel zuspitzt, noch in nichtenglische Gebiete ausweichen. Nach der Reichsgründung und im Zeitalter des Imperialismus aber wird der deutsch-englische Gegensatz in Uebersee zu einem maßgebenden Faktor der großen Politik. Der Verf. entzieht sich der Gefahr, daß das Thema seines Buches von diesen großen weltpolitischen Auseinandersetzungen erdrückt oder aufgesogen wird, dadurch, daß er über das deutsch-englische Verhältnis ein besonderes Buch mit eigenem Schwerpunkt geschrieben hat, dessen baldiges Erscheinen angekündigt wird.

Während das Buch durchgehend die Einschaltung des deutschen Ueberseehandels in den Weltverkehr und die Auswirkung dieses Vorganges auf die Kolonialgebiete, wie die Rückwirkung auf das Mutterland behandelt, wechselt der Schauplatz dieses Gesamtvorganges. Da sind etwa zu nennen: die Kolonisationsversuche des „Mainzer Adelsvereins“ in Texas als Gegengewicht gegen die us-amerikanische Unterwanderung, die Einwanderung der Deutschen in Kalifornien (bis 1854 etwa 20000), das Eindringen deutscher Kaufleute in Mexiko und in den Republiken von Mittel- und Südamerika, wie auch im Kaiserreich Brasilien. Wir hören auch von den deutschen Kaufleuten und ihren Faktoreien in der Südsee, wir verfolgen sie an der Küste Chinas und in Japan nach der Oeffnung des Inselreichs durch die Amerikaner und das Eindringen deutscher Kolonisten, Goldgräber und Kaufleute in Australien wie auch den gescheiterten Versuch Hamburger Kaufleute, die im Osten von Neu-Seeland gelegenen Chataminsel, damals Warekauri genannt, zu einer Hamburger Kolonie zu machen. Zu den eindringlichsten Kapiteln des Buches gehören die über die furchtbaren Geheimbünde der Neger, den Ju-Ju-Zauber und was über die Menschenopfer oder über das gut einexerzierte Amazonenkorps des Königs von Dahome gesagt wird, vor allem aber immer wieder über Sklavenhändler und -jäger. Mit all diesen Dingen haben sich die deutschen Kaufleute auseinandergesetzt.

Es ist gewiß schwierig, die über die ganze Erde verteilten Vorgänge zu ordnen und zu gestalten. Es geschieht dadurch, daß der Verf. die Ausdehnung des deutschen Handels über den Globus als Teilvorgang der allgemeinen Entwicklung darzustellen weiß. Diese Zusammenhänge kommen auch in den Biographien der Kaufleute, Reeder und Kapitäne zum Ausdruck, die sich ebenso auskennen in Havana und Santiago wie in Adelaide, Lagos oder Sansibar.

Im Zeitalter des Imperialismus entsteht auch in Deutschland ein neuer Typ des Afrikapioniers, um nur Peters, Lüderitz oder Emin Pascha zu nennen. Schramm setzt sich auch auseinander mit der Bismarckschen Kolonialpolitik; Hier zieht er regelrecht eine kaufmännische Bilanz. Gegenüber dem Gewinn, daß Bismarck noch im letzten Augenblick vor der endgültigen Verteilung herrenlose

Räume einbrachte, steht, daß dieses deutsche Kolonialreich nur aus einer Reihe von nicht zusammengehörenden Schutzgebieten bestand, von denen jedes das Fragment eines größeren, aber nicht zu verwirklichenden Planes darstellte. Deshalb sehen sich die Deutschen genötigt, immer wieder nach Möglichkeiten auszuspähen, um diese Unzulänglichkeit nachträglich zu korrigieren. Da der wirtschaftliche Wert der deutschen Afrikakolonien für das Ganze unerheblich blieb, vor allem die deutsche Ueberbevölkerung dadurch in keiner Weise aufgelockert werden konnte, sieht der Verf. ihre Bedeutung mehr oder weniger in den „Imponderabilien“, daß das Gefühl, Kolonien zu besitzen, das nationale Selbstbewußtsein hebe und durch sie der Seewind nach Deutschland hineinblasen werde. Allerdings — und damit endet das Buch mit dem vorhin angedeuteten Problem des deutsch-englischen Verhältnisses — gehöre auch zu den Imponderabilien die schwer abzuwägende, aber eben das deutsch-englische Verhältnis belastende Vorstellung der Deutschen, daß sie seit 1884 zu den Weltvölkern gehörten und nun Weltpolitik treiben müßten.

Das Buch enthält zahlreiche Namen auch heute bekannter Kaufmannsfamilien. Ist es sein Vorzug, daß hier Familiengeschichte und Firmengeschichte von einem zünftigen Historiker, d. h. im Zusammenhang mit den großen Problemen der Gesamtentwicklung behandelt werden, so zeigt es umgekehrt dem Kaufmann, wie seine Tätigkeit von einem rückblickenden Historiker als funktionelles Glied des Geschichtsablaufs gewertet werden kann. Ein bibliographischer Anhang, der ein weitverstreutes Schrifttum in systematischer Gliederung aufführt und überdies durch eine geographische Uebersicht zu den Anmerkungen und bibliographischen Hinweisen ergänzt wird, ist ein Anreiz zu weiteren Arbeiten auf diesem noch frischem Forschungsgebiet. So darf man dem Verf., dessen Vorfahren aktiv an den überseeischen Unternehmungen beteiligt waren, Dank dafür sagen, daß er mit seiner klaren und zuverlässigen Darstellung eine Lücke in der geschichtswissenschaftlichen Literatur ausfüllt.

Egmont Zechlin

J. M. Elsas, *Umriß einer Geschichte der Preise und Löhne in Deutschland vom ausgehenden Mittelalter bis zum Beginn des neunzehnten Jahrhunderts*. A. W. Sijthoffs Uitgeversmaatschappij, Leiden: Band I, 1936, 808 S. Band II A, 1940 (ausgegeben 1946), 649 S. Band II B, 1949, 138 S.

Seit etwa 20 Jahren sind in einer Anzahl europäischer Länder sehr umfangreiche Untersuchungen zur Geschichte der Preise und Löhne angestellt worden. 1930 wurde das Internationale Wissenschaftliche Komitee für die Geschichte der Preise begründet, dessen Vorsitz Sir William H. Beveridge von der London School of Economics übernahm; die finanziellen Mittel stellte die Rockefeller Foundation zur Verfügung (vgl. 1930 die Notiz von J. M. Elsas in der VSWG, Bd. 24, 244 ff.). An Ergebnissen sind bisher bekannt geworden:

Henri Hauser, *Recherches et documents sur l'histoire des prix en France de 1500 à 1800*. Paris 1936,

A. F. Pribram, *Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich*, Bd. I, Wien 1938,

Earl J. Hamilton, *Material aus Spanien, das mir z. Zt. nicht zugänglich war*,

N. W. Posthumus, *Inquiry into the History of Prices in Holland*, Vol. I, holländische Ausgabe 1943, englische Ausgabe 1946, und aus Deutschland die oben genannten Bände von J. M. Elsas.

In wichtigen Besprechungen nahmen vor dem Kriege Clemens Bauer in der HZ 161 (1940), 111 bis 114 (Frankreich und Österreich) und Walther Maas in der VSWG 31 (1938), 357 bis 371 (Polen, Österreich und Elsas Bd. I) zu den Veröffentlichungen Stellung.

Unabhängig vom Internationalen Komitee wurden von polnischer Seite eingehende preisgeschichtliche Forschungen aus Lemberg, Krakau, Lublin, Danzig, Warschau und Posen vorgelegt. Die genauen bibliographischen Angaben dazu bringt Maas an der eben genannten Stelle, dort auch eine gute Zusammenstellung der weiteren einschlägigen Literatur. Außerdem kommen einige wohl enger begrenzte Arbeiten aus Italien in Betracht, auf die demnächst ebenfalls in der VSWG in einem Sammelreferat hingewiesen werden wird.

Antrieb und Problemstellung, die die internationale Untersuchung auf einer so breiten Basis auslösten, waren zunächst statistischer und konjunkturtheoretischer Art. Als Endziel der Arbeit nannte Elsas 1930, „einen internationalen Vergleich der Preisbewegung in den einzelnen Ländern in Mittelalter und Neuzeit zu ermöglichen“ und „die Veränderung der Preise bzw. des Preisniveaus im Laufe der Zeit zu berechnen, anders ausgedrückt, die Veränderung der Kaufkraft des Geldes im Laufe der Jahrhunderte zu messen.“ Und so wie die Konjunkturtheorie auf ihrem Felde — also in ganz moderner Zeit bei Wirtschaftsverhältnissen des Hoch- und Spätkapitalismus und bei einer die weltwirtschaftliche Kommunikation ermöglichenden Verkehrssituation — mit den Begriffen der kurzen Zyklen und langen Wellen arbeitet, spricht auch er bei der Auswertung des Quellenmaterials vom Trend der Preise, von säkularen Bewegungen, kürzeren Zyklen, Aufschwungs- und Abschwungsphasen. Elsas glaubt, einführend zu Bd. I, S. 23 und 24, aus den vorliegenden Daten zeigen zu können, 1. „daß lange Wellen im Preisablauf auch in der frühkapitalistischen Zeit auftraten, in der im kapitalistischen System begründete Ursachen nur abgeschwächt wirksam gewesen sein können“, und stellt 2. fest: „Neben dieser langen Welle zeigen die meisten Kurven, besonders ausgeprägt die der Lebensmittelpreise, kürzere Wellen, die sich über mehrere Jahre erstrecken.“

Die Ursachen der langen Preiswellen läßt er zunächst offen, die der kurzen Zyklen sind nach ihm „ein Reflex des schwankenden Angebots und der schwankenden Nachfrage, in erster Linie bedingt durch den vom Wetter abhängigen Ernteausfall und, wenn auch seltener, durch kriegerische Ereignisse und Seuchen.“

Ob Konjunkturtheorie und Statistik dauernd auf solch einer Projektion ihrer Betrachtungsweisen in die Vergangenheit zurück — im Falle dieser Untersuchungen bis in das Mittelalter hinein — beharren werden, muß sich noch erst zeigen. Stellungnahmen von dieser Seite sind mir zu den vorliegenden Publikationen bisher nicht bekannt geworden. Für die Wirtschaftsgeschichte freilich haben Clemens Bauer und Walther Maas in ihren oben genannten Artikeln grundsätzliche und einschneidende Einschränkungen angemeldet, an denen nicht vorbeizugehen ist.

Ein zweiter Zweck der Arbeiten, „das vorhandene Material, das in den Archiven ruht, zu exzerpieren und zusammenzustellen“, kann natürlich nur begrüßt werden.

Was legt Elsas nun vor? Band I seines Unrisses bringt das preis- und lohngeschichtliche Material aus München, Augsburg und Würzburg, Band II A und B aus Frankfurt am Main, Leipzig und Speyer.

Ein dritter Band, der die Arbeiten vor allem aus Hamburg und dazu aus einigen kleineren niederrheinischen Orten bringen soll, ist noch zu erwarten.

Als Quellen wurden Rechnungsbücher benutzt, die früh beginnend (München 1400, Augsburg 1418, Würzburg 1448; Frankfurt/Main 1347, Leipzig 1564, Speyer 1514; in Hamburg beginnen die Kokenbücher des St.-Georg-Hospitals 1443), über lange Zeiträume hinweg, möglichst bis zum Endjahr der Untersuchung 1820 durchgehend, Preis- und Lohnangaben enthielten.

Von der Art waren vor allem die Jahresrechnungen der Hospitäler, die auch in fast allen Städten die Leitquelle abgegeben haben. Nebenquellen wie Stadtrechnungen und auch Preistaxen wurden zur Ergänzung und zur Überbrückung von Lücken herangezogen.

Aus diesem Material sind zunächst sämtliche vorkommenden Preiseinträge exzerpiert und zu Tabellen zusammengefaßt worden. Etwa 70 bis 80 Warengattungen begegnen uns, am stärksten sind Frankfurt und Leipzig mit je etwa 80 Reihen vertreten. (Auch aus Hamburg steht ein gleich umfangreiches Material bereit.) Bei den Lebensmitteln geht es von den Hauptgetreidearten Roggen, Weizen, Hafer, Gerste über Erbsen, Heu, Stroh zu Hopfen, Reis und den Grützen; es folgen die verschiedenen Fleischarten, Butter, Käse, Fische (an allen Orten Heringe und Trockenfische); Hühner und Gänse; getrocknete Pflaumen und Zwetschen, Rosinen, Korinthen und Mandeln leiten über zu Zucker (in Augsburg, Würzburg, Frankfurt, Leipzig; auch in Hamburg) und zu den Gewürzen: Safran, Ingwer, Pfeffer, Zimt, Nelken, Muskat und vor allem Salz. Leipzig allein paradiert mit Preisangaben für Kaffee und Tee ab 1738. Preise für Biere und Weine sind in 5 bzw. 4 Orten gesammelt, Essig nur in Frankfurt und Leipzig; auch in Hamburg.

Von den Nichtlebensmitteln seien als die am besten vertretenen Waren genannt: Brennholz (Kohlen nur in Leipzig und Hamburg), Wachs, Oele, Flachs, Leinwand, verschiedene Tuche, Häute und Felle, Seife, Papier; von den Baumaterialien Kalk, Backsteine, Ziegel, Eisen, Blei, Kupfer und Nägel.

So ist von den Quellenbearbeitern an den einzelnen Orten der Untersuchung ein Grundmaterial zusammengetragen worden, „das sich aus weit mehr als einer Million Zahlen zusammensetzt“ (Bd. I, 1).

Ueber die Methoden der Quellenbearbeitung, die natürlich einheitlich erfolgen mußte, und die daran anschließende weitere Aufbereitung berichtet Elsas Bd. I, 83 bis 98. Auf den dort folgenden Seiten finden sich auch Textproben aus den Rechnungsbüchern und Photokopien einzelner Seiten. Diese begrüßenswerte Verdeutlichung der Quellen fehlt im zweiten Bande.

Als ein wirtschaftsgeschichtlich sehr positiv zu wertender Teil sind die umfangreichen und unmittelbar auf den Quellen basierenden Erklärungen zu den Preisreihen zu nennen. Band I bringt die Erläuterungen zu den Münchener Waren auf den Seiten 11 bis 359, für Augsburg 350 bis 449 und für Würzburg

450 bis 538; Band II für Frankfurt 93 bis 256, für Leipzig 257 bis 385 und für Speyer 386 bis 457.

Dort sind aus intimer Quellenkenntnis heraus alle Angaben über Art, Herkunft und Verwendung der Waren gesammelt, Qualitäten und Verbrauchsmengen werden deutlich, spezielle Angaben über Maße und Gewichte sind festgehalten, alles Einzelne, Genaue, Farbige, das die Quellen bieten, ist hier vereint — mit einem Wort, diese Erklärungen sind eine Fundgrube für den Wirtschaftshistoriker.

Aus ihnen kann außerdem ein Bild gewonnen werden, in welchem Maße und in welchem Sinne die Hospitäler oder sonstigen Institute eigene Wirtschaftskörper waren, wie sie den Vorgang des Wirtschaftens handhabten, auf welcher Verbrauchsebene in der Skala der ökonomischen und sozialen Schichtung sie am Wirtschaftsleben ihres Ortes teilhatten (um an Andreas Walther, Geldwert in der Geschichte, 1912, anzuschließen). Nimmt man diese Erklärungen zu den Waren, Löhnen und Gehältern einerseits mit den Angaben über die betreffenden Institute selbst zusammen, so läßt sich aus diesen Mosaikstücken sehr wohl das Bild eines lebendigen Organismus zusammenfügen. Als gute Beispiele für eine treffende Skizze, die ein Institut nach Art und Bedeutung klar umreißt, seien in Band I die Ausführungen über das Hl.-Geist-Hospital in München (176 bis 179) und in Band II A vor allem die Darstellung des gleichnamigen Hospitals in Frankfurt (60 bis 66) erwähnt.

Als weiteres Positivum weisen wir auf die zu allen 6 Plätzen vorgelegten Angaben über Maße und Gewichte sowie über Münzen und Währungen hin. Hier ist selbstverständlich über die Belege aus den Quellen — die allerdings sorgsam fixiert worden sind — die jeweils vorhandene Literatur zu Rate gezogen worden. Für den Band II hat Prof. Frh. v. Schrötter die Kapitel beratend unterstützt. Gleich angemerkt sei, daß die Fragen der Metrologie wie auch der Währungsentwicklung gerade jetzt, wo dieses umfangreiche Material zur Preisgeschichte ausgebreitet wird, dringend wieder aufgegriffen werden müssen. Die Bände von Elsas bieten Grundlagen dafür, er selbst hat die Aufgabe aber noch nicht in Angriff genommen.

Nun zu den Preisreihen selbst. Was wird aus den weit mehr als einer Million Preisangaben?

Praktisch ist es doch so, daß bei vielen Warengattungen die Quellen pro Jahr nur eine einzige Angabe machen. Solch ein Preis ist einerseits vollkommen klar und „historisch“ — aber dennoch von Fragen geradezu umdrängt. Ein Beispiel sei aus Hamburg gewählt: Unter dem 31. XII. 1583 notieren die Kokenbücher des St.-Georg-Hospitals einen Einkauf von $\frac{1}{2}$ \mathcal{R} Anis zu 2 sh. 6 den. und wieder am 31. XII. 1584 $\frac{1}{2}$ \mathcal{R} zu 2 sh.

a) Ist der Kauf am 31. XII. getätigt? b) Liegt eine Jahresabrechnung mit dem Gewürzkrämer vor? c) Kostet 1583 Anis in Hamburg pro Pfund 60 den. — und 1584 nur 48 den.? Haben wir mit dem „historischen“ Preis etwas Gältiges oder etwas Zufälliges in der Hand?

Der Statistiker jedenfalls läßt diese eine Angabe als Jahrespreis in seiner Tabelle erscheinen. Und er führt daneben vielleicht eine Tabelle auf, in der ein anderer Jahrespreis sich präsentiert, der als ein arithmetisches Mittel aus zwei

bis sehr vielen echten Preisen errechnet worden ist. 1584 bietet die gleiche hamburgische Quelle 3 Roggenpreise: am 20. IV. kostet ein Scheffel 532 den., am 28. X. 480 den. und am 12. XII. 576 den.; statistisch ergibt sich ein Jahrespreis von 529 den., der historisch aber gar nicht existiert. So ist in Frankfurt der Roggenjahrespreis, wie ihn Elsas bringt, im Erntejahr 1584 aus 20, 1583 aus 2 echten Preisen gebildet, Leipzig hat 1583 nur einen Preis.

Diese Situation sollte nur kurz verdeutlicht werden. Sie ist nicht zu umgehen.

Elsas bietet nun die errechneten Jahrespreise in Tabellenform Bd. I S. 539 bis 661 für die drei oberdeutschen Städte und Band II für Frankfurt, Leipzig und Speyer S. 461 bis 569. Hinzu kommen für die Getreidegruppe noch die Quartals- und Monatspreise, die instruktiv den Preisverlauf innerhalb des Jahres aufzeigen. Als Jahre nimmt Elsas grundsätzlich die Erntejahre — ob das bei der Mehrzahl der Waren ein Vorteil ist, mag dahingestellt sein, eine gewisse Publikationserleichterung ist sicher damit verbunden.

Die recht groben graphischen Darstellungen des Bandes I, die eine Reihe von Preistabellen noch einmal in Kurven dem Auge darbieten sollten, waren in dieser Form kein Gewinn und sind in Band II fortgeblieben.

In bezug auf die Auswertung und Interpretation der Tabellen kann ich zum Teil mit Elsas durchaus nicht übereinstimmen. Ein Beispiel sei herausgegriffen.

Die ältesten Frankfurter Preise für Roggen betragen in Frankfurter Pfennigen für 1 Achtel

1347—104 den.	1360—240 den.	1373—107 den.	1386—100 den.
48—115	61—162	74—169	87—103
49—166	62—147	75—148	88—114
1350—162	63—184	76—145	89—100
51—159	64—165	77—155	1390—116
52—167	65—157	78—113	91—131
53—99	66—226	79—110	92—114
54—99	67—379	1380—108	93—93
55—118	68—190	81—107	94—88
56—174	69—183	82—100	95—105
57—180	1370—299	83—100	96—121
58—135	71—202	84—106	97—133
59—132	72—139	85—110	98—132

Zu diesen Angaben bemerkt Elsas Bd. II B. S. 8: „Roggenpreise ... verdreifachen sich in den 24 Jahren von 1347 bis 1370“ und S. 9:

„Nach 1370 findet sich dann ein starkes Absinken der Preise bis in die Mitte der 90er Jahre des 14. Jahrhunderts. In diesen 24 Jahren sinken die Roggenpreise um $\frac{2}{3}$.“

Die Betrachtung der Tabelle und erst recht eine graphische Darstellung zeigt folgendes:

1. Von 1347 bis 1371 (25 Jahre) liegt eine etwa mittlere Preislage von 160 den. für ein Achtel Roggen vor; stärkere Preisdifferenzen treten fast von Jahr zu Jahr auf und besonders hohe Überschreitungen in 5 Jahren: 1360—240 den., 1366—226 den., 1367—379 den., 1370—299 den. und 1371—202 den.;

2. nach 1370 erfolgt ein schnelles Einspielen des Preises auf eine mittlere

Linie von 130 den., die nur wenig über- und unterschritten wird und sich für Jahrzehnte hält.

So einfach, wie Elsas es tut, die Preise von 1347 und 1370 miteinander zu verbinden und eine Verdreifachung zu konstatieren, — weiterhin dann 1370 mit 1390 zu vergleichen und ein Absinken um $\frac{2}{3}$ vorzufinden, das erscheint mir als eine Fehlinterpretation.

Der großen Frage gegenüber, ob die Preisangaben der weiten Spanne von 1400 bis 1820 in den Werten der jeweiligen Zeit überhaupt noch vergleichbar sind, oder ob alle Preise auf Metallwerte (Silber) umzurechnen seien, ist Elsas derart verfahren, daß er in den Preisreihen alle Preise in Werten ihrer Zeit und ihres Ortes bietet, ungeachtet aller Währungsverschiebungen durch die verschiedensten Geldmanipulationen. In den Währungskapiteln der beiden Bände werden dann jedoch die Silberäquivalente zusammengetragen. Nur für München werden Umrechnungstabellen auf Goldbasis beigebracht. Mit der hiermit verbundenen Problematik hat Elsas sich im 1. Bd. S. 16 ff. (1936) sehr vorsichtig und recht unverbindlich auseinandergesetzt, kündigt aber in Bd. II A (1940) S. 1 die Absicht an, in dem ausstehenden 3. Bande auf Feinsilber umgerechnete Preise noch geben zu wollen. Zunächst muß der Benutzer, will er zeitlich und lokal auseinanderliegende Preise in Vergleich setzen, selbst die Umrechnung vornehmen.

Abschließend möchte ich noch auf ein ungemein interessantes Kapitel hinweisen. Im Band II B, S. 85 bis 92 bespricht Elsas die Bevölkerungsbewegung und den Preisverlauf im 16. und 17. Jahrhundert und gibt dazu S. 71 bis 84 eine Reihe von graphischen Skizzen. In diesen Darstellungen wird an den Beispielen Frankfurts und Leipzigs die Entwicklung der Bevölkerungszahlen konfrontiert mit der Preisentwicklung bei Roggen und Hafer, Fleisch und Butter und einer Reihe von Nichtnahrungsmitteln. Auf Grund der hier offensichtlich gleichgerichteten Entwicklungen vor allem der Getreidepreise und der Bevölkerungszahl erhebt Elsas — wie mir scheint zu Recht — die Frage: „Ist es angesichts dieser Tatsache noch möglich, die Preisrevolution des 16. und 17. Jahrhunderts ausschließlich auf monetäre Ursachen zurückzuführen?“

Er hat dies Problem der Koinzidenz von Preis- und Bevölkerungsbewegung schon 1935 in einem Aufsatz (vgl. Anm. 2 auf S. 77 in Bd. I) berührt und glaubt jetzt, 1949, zu der Annahme berechtigt zu sein, „daß die Bevölkerungsbewegung — und zwar Zunahme und Kontraktion — den Preistrend für Getreide und andere Waren im 16. und 17. Jahrhundert weit stärker beeinflusste als monetäre Faktoren.“ (II B, S. 91). Zur Begründung meint er, daß „die Deckung des Nahrungsmittelbedarfs einer wachsenden Bevölkerung wenig elastisch war; die Produktionskosten für Getreide waren daher in jener Zeit stark abhängig von jeder beträchtlichen Zu- oder Abnahme der städtischen Bevölkerung.“

Mit diesen Gedankengängen, die sich gegen die ältere Literatur abheben (vgl. Bd. II B, S. 86 Anm. 4), ist ohne Zweifel ein Problem aufgeworfen, das weiter verfolgt und an mehrfachen Stellen geprüft werden sollte. Welch subtile und auf allergenauester Quellenkenntnis ruhende Arbeit zur Bevölkerungsgeschichte dafür aber vorweg zu leisten wäre, hat uns für Hamburg unser verehrter Heinrich Reincke gerade im letzten Heft dieser Zeitschrift (und in

den 1951 erschienenen „Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte“ gezeigt.

Mitarbeiter an den beiden vorliegenden Bänden der Geschichte der Preise waren für München und Augsburg Dr. Vietzen, für Würzburg und Leipzig Dr. Weitnauer, für Frankfurt Dr. Geissler, Dr. Gerber und Dr. Lerner, für Speyer Dr. Ziehner.

Frh. v. Schrötter unterstützte durch seinen Rat bei den Münzkapiteln. Bei der Verarbeitung des gewonnenen Quellenmaterials wirkten Dr. S. Haguenauer, Dr. Marie Meinhardt und Dr. Brigitte Lewis mit.

Die Umstände, daß ein noch zu erwartender 3. Band der Preisgeschichte die aus den hamburgischen Archivalien zusammengestellten Preise vorlegen soll, und daß gerade unsere hansische Handels- und Wirtschaftsgeschichte immer wieder zum Vergleich mit den übrigen deutschen Verhältnissen zwingt, ließen es gerechtfertigt erscheinen, die bisher erschienenen Bände mit der Fülle ihrer teils gelösten, teils aufgeworfenen Probleme hier anzuzeigen. *Albert Düker*

Robert E. Dickinson, *The West European City. A Geographical Interpretation*. The International Library of Sociology and Social Reconstruction, editor: Karl Mannheim, publisher: Routledge & Kegan Paul Ltd. London 1951. 580 S., 129 Karten und 29 Fotoaufnahmen.

Dieses Werk des Professors für Geographie an der Universität Syracuse (U. S. A., N. Y.) verdient die besondere Beachtung der hansischen Geschichtsforschung, obwohl es nicht vom historischen, sondern erdkundlichen Standpunkt aus geschrieben worden ist. Allein die Tatsache, daß in diesem Bande fast alle erwähnenswerten Städte einer bestimmten Region Europas auch siedlungsgeschichtlich behandelt werden, eine sehr große Anzahl unter Hinzufügung meist ausgezeichnete Pläne, ist ein sehr begrüßenswertes Novum, das wir der unbefangenen Schau eines Gelehrten der Neuen Welt verdanken. Die trennenden Schranken Europas fallen bei dieser Betrachtungsweise und zeigen überraschende Parallelen, ja eine gewisse Gleichförmigkeit in der Entwicklung des gesamten europäischen Städtewesens.

Allerdings behandelt Dickinson nur einen begrenzten Teil von Europa, nämlich denjenigen nördlich der Alpen und der Pyrenäen, aber einschließlich von Ungarn, Polen, Baltikum und Finnland, jedoch ohne England. Das ist natürlich vom historischen Standpunkt aus gesehen eine willkürliche Abgrenzung. Sie stimmt auch baugeschichtlich nicht überein mit der Kulturzoneneinteilung des Mittelalters durch H. Glück (Karte 110), welche auch ihrerseits durchaus anfechtbar ist. Vor allem muß man das Fehlen der englischen Städte lebhaft bedauern, für die offenbar eine besondere Untersuchung vorgesehen ist, denn der Verfasser begründet seine Studien auch mit dem Hinweis auf die Plannungen zum Wiederaufbau der zerstörten Städte Englands (12).

Das Buch zerfällt in zwei Teile. Im ersten Teil werden verschiedene Städtegruppen — Mittelschweden, Schweiz, Deutschland, Frankreich, Niederlande, dann Großstädte, wie Wien, Brüssel, Paris und Berlin — vergleichsweise in ihrer Entwicklung geschildert. Auf Grund dieser Beispiele und unter Beifügung eines sehr reichen weiteren Materials wird dann im zweiten Teil versucht, gewisse allgemeine Folgerungen zu ziehen: das wird durch folgende Uberschriften

der Kapitel gekennzeichnet: Funktion und Form, das Wachstum der historischen Stadt, die mittelalterliche Stadt (nach ihren Einzelteilen und Bauten), Typen der historischen Stadt in Westeuropa, die Renaissance- und Barockstadt (1500 bis 1800), die Entstehung des modernen Städtewesens (Plan, Bebauung), Zonen und Grenzen der modernen Stadt, Schlußfolgerungen.

Schon diese kurze Aufzählung der wichtigsten Themen wird jedem Leser klarmachen, daß eine wirklich eingehende Besprechung des Werkes hier unmöglich ist. Insbesondere kann auch nicht entfernt daran gedacht werden, zu allen Stadtplänen und Rekonstruktionsversuchen und historischen Erläuterungen Stellung zu nehmen. Im allgemeinen hat man einen recht günstigen Eindruck von dem vorgelegten Material, das mit Sorgfalt kommentiert wird, wenn auch in vielen Fällen neueste Forschungen (der Verfasser schloß sein Buch 1939 ab) nicht berücksichtigt, manche lokale Fragen übersehen worden sind, was ja bei dem Umfange des Gebiets auch gar nicht anders zu erwarten ist.

Insbesondere freuen wir uns als deutsche Leser über die weitgehende Berücksichtigung nicht nur des deutschen Städtewesens, sondern auch der deutschen historischen Literatur. In dieser Beziehung darf man dieses Werk wohl als bahnbrechend bezeichnen, weil es einmal auch die deutsche stadtgeschichtliche Forschung der angelsächsischen Welt vorzeigt. Gerade von hansegeschichtlicher Seite haben wir oft mit einer gewissen Bitterkeit feststellen müssen, wie wenig „da drüben“ von dem bekannt war, was wir treiben: nun scheint uns eine erste Bresche geschlagen, und wir wollen auch willig das Verdienst des Verf. anerkennen, ebenfalls unserer Forschung eine neue Sicht oder zum mindesten neues Material gegeben zu haben. So bahnt sich durch derartige Arbeiten allmählich eine gewisse europäische Gesamtschau auch lokalhistorischer Probleme an, die bisher naturnotwendig in einem engen Rahmen verblieben waren.

Daß am Buche auch vielerlei befremdet, kann nicht verwundern. Der Historiker wird vor allem an der geographischen, etwas gar zu sprunghaften Methode Anstoß nehmen, welche der Verf. in der Darstellung benutzt. Er wird auch bedauern, daß gewisse Linien, die gut beobachtet und fein gezogen werden, mitten in der Ausführung abbrechen und uns nicht weiter und tiefer in die Materie eindringen lassen. Die eigentliche Vertiefung des stadtgeschichtlichen Problems vom Altertum zum Mittelalter wird doch nur durch die historische Methode zu erzielen sein, wenn sie vielseitig genug ist und auch geographische Ergebnisse berücksichtigt.

An kleineren Mängeln registrieren wir das Fehlen der wichtigen Arbeit von Walther Vogel: „Handelsverkehr, Städtewesen und Staatenbildung in Nordeuropa im früheren Mittelalter“, Zs. d. Ges. f. Erdkde., Berlin 1931; ferner fehlt das bekannte Werk von Adolf Schüek über die Entstehung des schwedischen Städtewesens und bezüglich Livlands begnügt sich der Verf. nur mit dem Hinweis auf den Aufsatz von Leighley (s. HGBll. 70, 188). Solcherlei, vom geographischen Standpunkt aus gesehen vielleicht geringfügige Fehler, wie die Behauptung, Livland heiße so nach dem aus Wisby kommenden Livländischen Schwertbrüderorden (288), oder daß der bekannte Architekt des Königsschlusses in Stockholm, Tessin, Franzose gewesen sei (25), kommen öfters vor. Aber in der Beurteilung des deutschen Anteils an der Stadtentwicklung Ostmitteleuropas

ist Verf. durchaus gerecht, zählt allerdings im Westen Straßburg zu den französischen Städten (137). Der Kürze halber mögen diese wenigen Beispiele zur Orientierung des Lesers genügen.

Alles in allem aber betonen wir erneut den erfreulichen Einsatz, den dieses bemerkenswerte Buch auf dem Gebiete der Stadtforschung und nicht zuletzt auch der deutschen Stadtforschung geleistet hat. Paul Johansen

Ingvar Andersson, *Schwedische Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart.* Vom Autor durchgesehene Uebersetzung aus dem Schwedischen von A. von Brandt. München 1950, Oldenbourg, 536 S.

Welche Art auch das besondere historische Interesse an den Verhältnissen eines anderen, dem eigenen benachbarten Landes sein mag, stets ist ein gutes Wissen um den gesamten Verlauf der geschichtlichen Entwicklung jenes Nachbarlandes wünschenswert. Was Schweden anlangt, erfüllt demjenigen, der des Schwedischen nicht oder unzureichend kundig ist, diese allgemeine Forderung jetzt das ins Deutsche übertragene Werk von I. Andersson. Auf eben 500 Seiten die Geschichte eines Volkes, wenigstens eines solchen, das auf eine große und bewegte Geschichte zurückschaut und seines Wertes bewußt in die Zukunft sieht, von der grauen Vorzeit bis heute (in der deutschen Ausgabe sind die Linien, soweit dies ein Historiker schon kann, bis 1950 gezogen) in allem Wesentlichen zu umreißen, ist an sich schon eine außerordentliche Leistung, um so mehr, als äußerste Sachlichkeit mit seltener Anschaulichkeit in der Darstellung gepaart ist. A.s schwedische Geschichte zu lesen ist ein wahrer Genuß, in der trefflichen deutschen Uebersetzung von A. von Brandt nicht geringer als im Original. — Fast die Hälfte der Darstellung gilt den letzten 250 Jahren. Der Leser findet hier, wie ein Volk mit seinen Problemen, denen des 19. und unseres Jahrhunderts, fertig zu werden versucht hat und weitgehend fertig geworden ist. Er wird immer wieder Vergleiche ziehen und nachdenken. A. hat für seine Landsleute geschrieben, bezweckt deutlich auch etwas ganz Bestimmtes: klarmachen, daß das schwedische Volk bisher noch immer einen ihm gemäßen Weg gefunden hat. Demzufolge liegt, wie A. auch in seiner, einen Durchblick durch die Jahrhunderte enthaltenden Einleitung zur deutschen Ausgabe betont, das Schwergewicht der Darstellung beim Verfolg des inneren Wachstums, werden „die vielfach wechselnden außenpolitischen Probleme nicht durchgehend berücksichtigt“. Möchte der deutsche Leser darum auch gelegentlich einiges mehr hinsichtlich der Beziehungen über die Ostsee wissen, das Wesentliche findet er aber doch meistens auch hier, wenigstens angedeutet. A.s Geschichtsbild ist Quintessenz der bisherigen, sich ständig vertiefenden historischen Forschung, aber durch und durch persönlich geprägt. Es hieße des Verfassers unvoreingenommener Zusammenschau der geschichtlichen Kräfte etwas nehmen, wenn hier einzelnes herausgerissen würde.

Einen besonderen Hinweis verdient die von A. gebührend beachtete Durchbildung des schwedischen Nationalbewußtseins in der Auseinandersetzung mit den Fremden. Das starke nationale Bewußtsein der Schweden im ausgehenden Mittelalter ist immer schon auffällig gewesen, mehr für Nichtschweden noch als für Schweden, ist erst neuerdings aber gründlicherer Untersuchung unterzogen worden, ohne daß man schon sagen darf, dieser Fragenkomplex wäre bereits

ausreichend geklärt. Um das Volk, d. h. die Bauern, politisch zu mobilisieren, appellierten die schwedischen Führer seit dem 15. Jahrhundert immer wieder an die Gefühle des gemeinen Mannes gegen die seine Freiheit gefährdenden Ausländer. A. stellt klar, wie dies schon im 15. Jahrhundert geschah und welche außerordentlich positiven Auswirkungen das in der späteren Unionszeit auf dieser Grundlage Brauch gewordene unmittelbare Gespräch zwischen Führung und Volk gehabt hat.

Die von Anfang an eigenständige schwedische Welt, in die viele Deutsche eingetreten sind, um in ihr mit dem, was sie mitbrachten, aufzugehen, kann in ihrem Werden und besonderen Gehalt kaum plastischer gezeichnet werden, als es A. gelungen ist. — Auf S. 48 muß es für Hamburg heißen, daß es 845 von Nordgermanen niedergebrannt worden ist statt von slavischen Stämmen. — Es ist sicher, daß die Erforschung der schwedischen Geschichte mit diesem gedankenreichen Werk einen bedeutsamen Schritt vorwärts getan hat; daß dieses Buch auch zu den leicht lesbaren und packenden und historischen Schilderungen gehört, das bezeugen allein schon die erschienenen Übersetzungen in mehreren Weltsprachen — u. a. auch ins Russische.¹ *Wilhelm Koppe*

C. C. Sjöden, *Stockholms borgerskap under Sturetiden med särskilt hänsyn till dess politiska ställning* (Monografier utgivna av Stockholms kommunalförvaltning). Stockholm 1950, 321 S.

Immer wieder hat sich die Forschung die Frage vorgelegt: welche Rolle spielte das Stockholmer Bürgertum bei der Lösung Schwedens aus der Kalmarer Union, in dieser drei Menschenalter währenden Auseinandersetzung mit den dänischen Königen, in der die schwedische Nation ihrer selbst voll bewußt geworden ist? Wobei im Jahr 1471 die gelegentlich der Redaktion des schwedischen Stadtrechts im Jahr 1350 festgestellte, in Wirklichkeit bedeutend ältere (vgl. unten S. 187) Bestimmung, daß die Hälfte der Bürgermeister und Ratmannen Deutsche sein sollten, annulliert worden ist. Je länger um so stärker hat sich bei denen, die sich mit dem Quellenmaterial des späteren Mittelalters und der beginnenden Neuzeit Schwedens beschäftigten, der Zweifel an der Richtigkeit der durch die zeitgenössischen Chronisten bestimmten Sicht durchsetzt. Der propagandistische Charakter der Chronistik und der Kundgebungen der Parteihäupter, vorzüglich solcher der nationalen Richtung, ist erkannt, ebenso die ungeheure Macht der Propaganda im politischen Geschehen. Die Tatsachen werden von der Forschung allmählich reiner und reiner herausgeschält.

Dank der bewahrten Stadtbücher — Denkelbücher, Grundbücher, Schoßbücher und nicht zum wenigstens des 1419 einsetzenden Ämterbuches — sowie anderer Stockholmer Materialien — läßt sich an sicheren Tatsachen für Stockholm im 15. und beginnenden 16. Jahrhundert unverhältnismäßig viel feststellen. Dieser, nach der schon längst erfolgten Edition der Stadtbücher, möglichen Arbeit hat sich, angeregt von Nils Ahnlund und unterstützt von Salomon Kraft, C. C. Sjöden unterzogen. Er untersucht die Zeit von 1448, als Karl Knutsson zum König von Schweden gewählt wurde, bis 1520, als Christian II. von Dänemark den nationalen Eigenwillen in Schweden im Stock-

¹ Diese, in Moskau 1950 publizierte, vom Verfasser nicht autorisierte Übersetzung, weist allerdings eine Reihe bezeichnender Kürzungen auf.

holmer Blutbad endgültig brechen zu können glaubte. Im Hauptteil kennzeichnet Sj. die Haltung des Rates und der Bürger Stockholms im strudelnden Lauf der Ereignisse. Im Exkurs I (218—314) verzeichnet er alles, was für gesellschaftlich und wirtschaftlich hervorragende Stockholmer dieser Zeit und ihre Familien zu ermitteln ist; in Exkurs II (315 ff.) wird dazu die Tätigkeit des Lübeckers Hermann Messman in Schweden dargestellt. Wer mit Wissen gerüstet den Hauptteil lesen möchte, sollte nach der Einleitung (21—24) erst die instruktiven Exkurse lesen.

Die Faktoren, welche die Haltung der Stockholmer beeinflussen mußten, werden grundsätzlich und konkret immer wieder herausgearbeitet: das Unionskönigtum, die im Reichsrat vereinte weltliche und geistliche Aristokratie Schwedens, welche die Union als die ihren Interessen am besten entsprechende Staatsform an sich bejahte, die unionsfeindlichen Geschlechter im Lande, deren jeweiliges Haupt an die nationalen Gefühle des gemeinen Mannes, also der Bauern und der Kleinbürger, appellierte, die Städte von der deutschen Hanse, welche die Union als politische Ordnung billigten, aber keinen ihren Handel gefährdenden Machtstaat wünschten; dazu die Tatsache, daß in den eigenen Reihen für die gewerblich Tätigen allein die Verbindung mit dem Hinterland lebenswichtig war, für die Kaufleute dagegen auch und ebenso so sehr die Verbindung mit dem Ausland; schließlich der Umstand, daß ein Teil der Bürgerschaft deutsch, der andere Teil schwedisch war. Angesichts dieser auf sie einwirkenden Momente sind (213) die führenden Stockholmer dieser bewegten Zeit keineswegs politisch uninteressierte Kleinbürger gewesen, wie Henrik Schück sie noch bezeichnete, sondern politisch wache Männer, die sich zur Geltung gebracht haben, soweit ihnen solches überhaupt möglich war: die Summe der sich in dieser weitaus wichtigsten Handels- und Verkehrsstadt Schwedens in jedem Einzelnen anders kreuzenden politischen Kräfte der Zeit war Stockholms jeweilige politische Haltung.

Sj. ist in den schwierigen Fragenkomplex tiefer eingedrungen als sonst jemand. Solange er beobachtet und entwickelt, also bis auf ein paar Seiten, folgt man ihm durchweg; wo er zusammenfaßt, aber nicht immer. Dann vereinfacht er verschiedentlich die Kräfte allzu sehr unter dem Aspekt der Nationalpartei, der die Zukunft gehören sollte. Von seinen Feststellungen und Urteilen soll hier nur einiges hervorgehoben werden, was die Hanse auch, aber nur indirekt betrifft — mit Bemerkungen zur Sache. Sj. stellt immer wieder fest, daß die Parteigruppierungen in Stockholm nicht den Nationalitätslinien folgten. Immer gehörten Stockholmer deutschen Stammes zur nationalschwedischen Richtung wie umgekehrt Stockholmer schwedischen Stammes politisch eines Sinnes mit der Mehrzahl der Deutschstämmigen waren. Seine konkreten Feststellungen, daß „deutsche“ und „schwedische“ Stockholmer durch ihre Frauen, durch geschäftliches Interesse und Freundschaft vielfältig verknüpft waren, zieht er aber nicht zu dem logischen und dann konsequent zu bedenkenden Schluß zusammen, daß auch für die deutschstämmigen Bürger Stockholm und Schweden Heimat gewesen sind. Sj.s Urteil in seiner ersten Zusammenfassung auf S. 62 über die deutschstämmigen Bürger Stockholms: „Einige waren bloß Vorsteher der Stockholmer Kontore hansischer Kaufmannsfirmen und hofften vielleicht später in ihre Heimatorte zurückkehren zu können, und viele

von ihnen, die sich für dauernd hier niederließen, fühlten sich auch ihr ganzes Leben mehr als Glied einer deutschen Kolonie denn als schwedische Mithürger“, stimmt in keiner Beziehung. Wer über die See gekommen, Kaufmann oder Handwerker, Stockholmer Bürger geworden war, ehelichte eine Einheimische, gewöhnlich, aber keineswegs immer eine Deutschstämmige, wollte in Schweden bleiben und blieb auch dort — es sei denn, daß jemand auf seine alten Tage in die Weltstadt Lübeck zog oder einen zwingenden besonderen Grund zum Fortgang hatte. Darum hat Sj. ein paar Sätze weiter die bedeutsame Feststellung treffen können: „Es ist wahr, daß die Quellen nur Andeutungen von einer Opposition seitens der deutschen Bürger gegen das nationale Regime (Karl Knutssons) enthalten.“ Diese Andeutungen sind, wie Sj. 34 ff. ausführt, die offenbar skeptische Haltung des 1455 sitzenden Rats gegen Karl Knutssons Politik, weswegen dieser beim nächsten Ratswechsel darauf achtete, daß Ratsherren seiner Linie die Geschäfte übernahmen, dabei aber nicht genug deutschstämmige fand, so daß zwei von der schwedischen Hälfte die nicht besetzten deutschen Stühle einnehmen mußten. Als Haupt der Opposition wird von Sj. der deutschstämmige schwedische Bürgermeister Lambert Westfal glaubhaft gemacht; dieser nicht nur wahrscheinlich, sondern sicher ein geborener Stockholmer (vgl. S. 228; daß sein Ahnherr bzw. dessen Bruder der gleichnamige Bürgermeister von 1376 gewesen ist, steht überdies außer Zweifel). Was dieses Haupt des damals wahrscheinlich ältesteingesessenen Geschlechtes der Stadt, das Karl Knutsson lange unterstützt hatte, und andere Stockholmer Herren an dessen Sache zweifeln lassen konnte, setzt Sj. selbst auseinander, wie denn auch König Karl bald darauf, ohne Stockholmer Zutun, verjagt worden ist. Von den deutschstämmigen Stockholmern kann hier ja nicht gut mehr erwartet werden als von anderen Schweden. Sj. zeigt anschließend, wie nach dem ersten Fall Karl Knutssons der paritätisch zusammengesetzte Rat, so verschieden die Interessen und Hoffnungen in ihm selbst und in der Bürgerschaft auch waren, eine im Rahmen des Möglichen unabhängige und klare Linie verfolgt hat. Dann kann im Ueberblick auf S. 61 aber auch der Satz aus der bekannten Hetschrift aus den 60er Jahren: „Das Münzmeisteramt hat ein Deutscher, und auch den großen Zoll hat ein Deutscher, den kleinen Zoll hat ein Deutscher, die Grundsteuer hat ein Deutscher, so daß schwedische Männer kein anderes Amt erhalten und haben dürfen als Büttel zu sein und Totengräber, wider ihren Eid und Schwedens Gesetz“ nicht als Argument verwendet werden, außer es wird hinzugefügt, daß der Schreiber einer von denen ist, denen es nicht auf die Wahrheit ankommt, sondern allein auf die Wirkung; in diesem Fall auf die Bauern, die eine solche Behauptung selbst nicht prüfen konnten. Das Stockholmer Aemterbuch bezeugt ja vollgültig, daß die Ratsstellen und die gut dreißig anderen Ämter, welche von Bürgern zu betreuen waren, Jahr für Jahr paritätisch besetzt gewesen sind. Für den Historiker hat das erwähnte, so oft (deutscherseits zuletzt und ebenfalls im Grunde anerkennend von E. Weinauge) zitierte Zeugnis — außer als Erinnerung an die Bedeutung der Zweckklüge in der Politik wie an die Tatsache, daß nationales Gefühl chauvinistisch eingekleidet leicht erstarkt — allein den Wert, daß es die Lage beleuchtet, in der sich die deutschstämmigen Stockholmer in politisch verantwortlichen Stellungen nunmehr schon befanden. Sie haben sich durch derartige Schmähschriften nicht beirren lassen.

In der Schlacht zwischen Christian I. und Sten Sture 1471 vor ihrer Stadt stritten die Stockholmer für die nationalschwedische Sache. Sj. Vermutung (S. 64, Anm. 81), daß die in den Hansestädten kursierenden Gerüchte, die Deutschen in Stockholm würden den König unterstützen, auf diesen selbst zurückgehen, hat viel für sich. Dasselbe Gerücht hatte sich schon einmal, gelegentlich der Landung der Dänen bei Stockholm im Jahre 1467, als grundlos erwiesen. Warum? Faßte König Christian in Schweden Fuß, so standen Stockholm noch unruhigere Zeiten bevor. Der nationale Widerstandswille gegen die Dänen war mittlerweile im schwedischen Volk so gewachsen, daß die dänischen und unionstreuen Kräfte ihn niederzuhalten nicht mehr in der Lage schienen, trotz der im Augenblick prodänischen Haltung der Hansestädte. Mit dem Argument, die deutschstämmigen Stockholmer sympathisierten mit Christian I., könnte gearbeitet werden, wenn unter ihnen in den Monaten vor und nach der Landung des Königs Regungen zu seinen Gunsten zu spüren gewesen wären. Sj. stellt fest: „Wir haben . . . keine Beweise dafür, daß sie aktiv für Christian und seine Freunde gewirkt haben“ (64 Anm. 81). Im Gegenteil, der deutsche Bürgermeister Claus Wise, aus sehr altem Stockholmer Geschlecht, befürwortete deutlich eine feste antidänische Haltung (vgl. S. 64/65 mit Anm. 83). Die politisch verantwortlichen Stockholmer Deutschen haben in diesen bewegten Jahrzehnten immer im bestverstandenen Interesse ihrer Stadt und ihres Landes gehandelt. Sie waren weder hansestädtisch noch dänisch noch echtschwedisch; ihre Losung lautete: Stockholm und Schweden! Sj. sagt dies nicht, aber was von ihm ausgeführt wird, besagt dies unzweideutig.

Daß sie jeden ordentlichen Einfluß auf die Führung der Stadt verlieren sollten, hat wohl keiner von ihnen geglaubt, vertrauend auf ihr historisches Recht, auf ihre immer noch beachtliche Kopfstärke und auf ihre überlegene Wirtschaftskraft. Als das Volk aber nach dem Sieg über Christian verlangte, daß kein Fremdstämmiger noch etwas mit dem Regiment in schwedischen Städten zu schaffen haben dürfe, anderenfalls würde es Schwedens Herren und Reichsrat in Zeiten der Not nicht beistehen, war das politische Schicksal der Deutschstämmigen in Stockholm besiegelt. Sj. urteilt (68): „Die Verfassungsänderung lag auf der Linie des allgemeinen Strebens der Zeit, das Staatsrecht durch die nationalen Ideen umzuformen“. Kein Zweifel, daß dies die rechte Perspektive ist. Der nationale Staatsgedanke liegt im Schweden des 15. und des beginnenden 16. Jahrhunderts in den Geburtswehen und diese sind um so heftiger, als die Union diese Geburt hemmt. Denn die Union ist echt mittelalterlichem Denken entwichen. Auch die Deutschen verharren politisch im mittelalterlichen Ideal, das für sie Autonomie bedeutet, in den Seestädten im genossenschaftlichen Verband der Hanse, in den schwedischen Städten im Rahmen des Staates, dessen Bürger sie geworden sind, also auf dem Boden von König Magnus Erikssons Stadtrecht. Die Deutschen in Schweden sind — müssen es ja des Hinterlandes wegen, ohne welches sie nicht existieren können, sein — loyale Staatsbürger. Sie sind gute Schweden, solange der moderne Staat noch nicht fertig ist (diesen schafft erst Gustav Wasa), aber nicht fähig, die nationale Ordnung gegenüber der Unionsordnung unter allen Umständen zu bejahen. Dies im Auge behaltend wird der Historiker urteilen dürfen: ehrenvoll sind die deutschen Bürger 1471 in Stockholm von der politischen Bühne, auf der sie

und ihre Vorfahren die Hauptrolle gespielt hatten, abgetreten, an die 220 Jahre nachdem sie sich auf dem Holm zwischen den beiden Strömen angebaut hatten. Nur zwei Ratsherren haben ihre Stadt verlassen, wie sehr dieser ihrer Heimat auch später noch verbunden, bezeugt das von E. Weinauge S. 108 registrierte Lübecker Testament des Herrn Dethard Krake. Alle anderen blieben, an der Spitze Bürgermeister Claus Wise, nunmehr nur gemeine Bürger.

Damit ist von uns nur eine Seite der von Sj. untersuchten Fragen berührt, und zwar in dem Abschnitt, den er seinen Ausführungen über die Sturezeit vorangestellt hat. Ueber seine Untersuchung der Zeit nach 1471 (in welcher der, infolge des weitergehenden Zuzuges junger Kaufleute, kräftig bleibende deutschstämmige Teil der Stockholmer Bürgerschaft ein Faktor auch von politisch wesentlicher Bedeutung geblieben ist) sei wenigstens soviel bemerkt, daß sie eine hohe Achtung verlangende Leistung ist, ein den Fragen auf den Grund gehender Beitrag nicht nur zur Geschichte der Stadt und des Landes, sondern auch der anderen Ostseemächte, gerade auch der Hansestädte. Auch die nichtschwedische Forschung wird sich mit diesem Werk auseinandersetzen müssen.

Wilhelm Koppe

Ivar Modée och Sten Engström (hrsg.), *Kalmar stads tänkebok*. Samlingar utgivna av Svenska Fornskriftsällskapet, Häft 193 (Text) und Häft 201 (Einleitung, Tafeln und Register), Uppsala 1945 bzw. 1945—49.

Durch die Veröffentlichung des Kalmarer Stadtbuches, des ältesten bewahrten Buches dieser Art in Schweden, ist für das mittelalterliche, mit den Städten von der Deutschen Hanse so vielfältig verknüpfte schwedische Städtewesen ein wichtiger Bezirk neu erschlossen. Die beiden Herausgeber haben sich ihre Aufgabe, sowohl was den Text wie was das sorgfältig aufgestellte Register betrifft, geteilt; bringen dazu die Handschrift dem Benutzer durch 12 photokopierte Seiten nahe. In der Einteilung beschreiben sie den in der Uppsalaer Universitätsbibliothek verwahrten Pergamentskodex von 54 (ursprünglich, zwei verlorene Lagen nicht mitgerechnet, 74) Blättern bis in die letzten Einzelheiten, verfolgen sein Schicksal, zergliedern den Text auf die verschiedenen Schreiberhände, deren sie 24 feststellen (auf der Tafel 5 scheint übrigens die Hälfte des Hand 10 zugewiesenen Textes von anderer Hand geschrieben zu sein), kennzeichnen den allgemeinen Inhalt und verweisen schließlich auf seine bisherige wissenschaftliche Verwertung.

Das Stadtbuch enthält im wesentlichen Eigentumsveränderungen an Liegenschaften sowie die Namen derjenigen, die Kalmarer Bürger geworden sind, diese von 1401, jene von 1402 an. Die Neubürger sind, durchweg mit ihren Bürgen, fortlaufend bis 1485 verzeichnet. Die Zeugnisse für Besitzveränderungen brechen Ende 1446 ab, infolge des Verlustes zweier Lagen, setzen mit dem Herbst 1474 wieder ein, um — offenbar nicht alle verzeichnet — bis 1493 weiterzulaufen. Das Buch ist danach nur noch gelegentlich bis 1560 benutzt worden.

Die Herausgeber sind verschiedener Meinung darüber, wann die niederdeutschen Partien auf dem ersten Blatt des Stadtbuches eingetragen worden sind. Modée sieht in ihnen in den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts vorgenommene Originalaufzeichnungen. Engström hält sie für Aufzeichnungen aus dieser Zeit, die in das vorliegende, 1401 beginnende Buch übertragen worden

sind. Die damit zusammenhängende Frage, ob das in einer Urkunde von 1392 erwähnte „stades dencheboch“ das vorliegende oder ein älteres, verlorenes gewesen ist, läßt sich u. E. doch wohl entscheiden. Auf dem älteren Stadtbuch bzw. über dessen erster Seite hat nämlich schwerlich wie auf fol. 1 r: „dit is des stades denkebook“ gestanden, sondern in dem damals allein üblichen Latein „liber civitatis“ oder so ähnlich. Als 1401 das neue Buch angelegt wurde, konnte der Schreiber die dann gängige niederdeutsche Bezeichnung um so eher verwenden, als er als erstes eine niederdeutsch gefaßte Willkür des Rates einzutragen hatte und auch die nächsten Angaben niederdeutsch gefaßt waren. Ob er diese Notizen allerdings dem älteren „denkebook“ entnommen hat, ist nicht gewiß. Jenes hätte dann mehr enthalten als das vorliegende, auch Willküren, kamerale Sachen und dergleichen Angelegenheiten, die auch für sich fixiert gewesen sein können. Nichtsdestoweniger werden sich in dem älteren Stadtbuch in dem sicher lateinischen Text verschiedene volkssprachliche, vermutlich auch niederdeutsche Einträge befunden haben, wie in dem lateinischen Teil des vorliegenden Buches unter dem 11. Juni 1410 ein niederdeutscher und unter dem 20. Februar 1412 ein schwedischer Eintrag.

Den Herausgebern zufolge rühren die beiden ebengenannten Eintragungen von derselben Hand 5, der des Stadtschreibers Walterus Henekesson, eines deutschstämmigen Mannes, der 1421, also wesentlich früher als die Lübecker Stadtbuchschreiber entsprechend, dazu übergegangen ist, statt lateinisch schwedisch zu schreiben.

Den Inhalt des Stadtbuches überlassen die Herausgeber der Forschung. Bei der außerordentlichen Regsamkeit, welche die jüngere schwedische stadtgeschichtlich ausgerichtete Forschung auszeichnet, ist eine baldige ordentliche Auswertung dieses Schatzes zu erwarten, zumal die an diesem Material gewinnbaren Einsichten in manchem nicht nur auch für die anderen bedeutenden Hafenstädte Schwedens von grundsätzlichem Belang sind, sondern auch das für das 15. Jahrhundert grundlegende Verhältnis schwedisch-dänisch-deutsch tiefer noch erfassen lassen. Hier seien einige erste Beobachtungen mitgeteilt, die den „deutschen“ Faktor betreffen.

Innerhalb des Verhältnisses deutsch-schwedisch, welches die ganze Bürgerschaft Kalmars durchzieht, kann der Fragenkomplex „kaufmännische Oberschicht — gewerblicher Mittelstand“ jetzt klarer herausgearbeitet werden. Es stellt sich heraus, daß es, solange Kalmar zu den Ostseehäfen gehörte, die für den Verkehr übers Meer eine wesentliche Rolle spielten, auch in dieser Stadt eine breite Schicht gegeben hat, die sich, wenn nicht ausschließlich, so vornehmlich vom Handel, und zwar gerade auch dem Seehandel, ernährt hat. An der Spitze dieses Teils der Bürgerschaft stehen in den ersten Jahrzehnten nach 1400, nachdem die Sture, Hunsele, van dem Kleye, Brasehe abgetreten sind, die Witte, Remscher, Bere, Dukas, Schutte, Schriwer, Lassan, Vogheler. Diese alteingesessenen Familien deutscher Abstammung stellen die Bürgermeister. In den übrigen Ratsstühlen finden sich auf der deutschen Seite auch selbst erst zugewanderte deutsche Kaufleute, wie etwa Mathias Tzirenberg aus Lübeck, der 1402 Bürger wurde, 1409 erklärte, von seinem Bruder in Lübeck abgeteilt zu sein (Lüb. St. A., Niederstadtbuch 1409 Nov. 25), 1415 im Rat und danach als tutor der Pfarrkirche und Vertrauensmann der St. Christoffersgilde begegnet.

Neben dieser, zumeist von deutschen Vätern stammenden, Handel treibenden Bürgerschaft stand eine starke selbständige Handwerkerschaft und schließlich die vielköpfige dienende Einwohnerschaft ohne eigenes Haus. Von den Handwerkern hat mancher beträchtliches Vermögen erworben. Das Leder bereitende und verarbeitende Handwerk hatte in Kalmar, dem Haupthandelsplatz des auch in seinem Export ganz viehwirtschaftlich bestimmten Smålands einen guten Boden und war eine besondere Domäne der schwedischstämmigen Bürgerschaft. Doch auch in ihm fehlten deutschstämmige Meister nicht. 1404 bürgte Henningus alutarius für den Zuwanderer Henrik Lutteke, der 1415 wieder für einen Henrik Kouel (!) Bürgerschaft leistete, also auch Leder bearbeitete. 1409 verkaufte Elisabeth, die Witwe des Hermannus sutor Grundbesitz und 1426 wurden Hans sutor und Gerekinus sutor gleichzeitig Bürger. Alle als solche bezeichneten Knochenhauer — bis 1443 sieben, davon sechs Neubürger — waren deutschstämmig, jeder zweite Bäcker, erstaunlich viele Schneider, viele Buntmacher, nur wenige von den vielen Schmieden, anscheinend überhaupt keiner von den zahlreichen Zimmerleuten, natürlich die meisten Goldschmiede und die beiden Glasermeister, dagegen wieder keiner von den vier Malern. Die Handwerker trugen indessen nur zum Teil Namen, die ihren Beruf anzeigen. Dank der Bürgerlisten kann ein sorgfältiger Forscher hier aber tief in die Struktur der gewerblich tätigen Bevölkerung Kalmars eindringen. Bis eine solche Untersuchung vorliegt, wird man damit rechnen dürfen, daß in den ersten vier Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts wenigstens jeder vierte Handwerker in Kalmar ein Mann war, der nach dem schwedischen Gesetz als „Deutscher“ bezeichnet werden mußte.

Das gemeinsame berufliche Interesse litt kein grundsätzliches Fürsichbleiben beider Volksteile. Das gilt auch für die kaufmännisch tätige Bürgerschaft der Stadt. Obwohl sie zu Beginn des 15. Jahrhunderts noch ganz überwiegend deutschstämmig, also väterlicherseits „deutscher“ Abkunft war, und durch ständigen Zuzug aus Deutschland gestärkt wurde, hatten die wenigsten in Kalmar geborenen Deutschen nicht auch schwedisches Blut in ihren Adern. Das Stadtbuch enthält zahlreiche Hinweise, daß die Mütter gerade auch der führenden Deutschen in vielen Fällen schwedischen Stammes waren. Von den drei Ehefrauen des großen Bürgermeisters Hinrik Remscher (gestorben 1416/17) waren zwei sicher schwedischen Stammes. In den Jahren 1401—1420 ist niemand Bürgermeister in Kalmar (es gab deren vier, von denen zwei, einer für die „Deutschen“ und einer für die „Schweden“, immer ein Jahr lang die Geschäfte führten) gewesen, der nicht deutscher Abkunft war. Daß in dieser Hinsicht ein bestimmter Druck ausgeübt worden wäre, kann nach reiflicher Ueberlegung kein nüchterner Beobachter behaupten.

Nachdem die Königin Margarethe in nationaler Hinsicht beruhigend gewirkt hatte, verschärfte sich unter ihrem Nachfolger Erich v. Pommern die Lage erneut. In Kalmar ist da, wie aus dem Stadtbuch hervorgeht, beim Ämterwechsel 1421 beschlossen worden, daß der Rat sich so zusammensetzte, wie Magnus Erikssons Stadtrecht es vorschrieb, daß an der Spitze seiner schwedischen Hälfte also zwei Schwedischstämmige stehen sollten. In dem alten Olaf Bænnasson und dem nicht viel jüngeren, 1409 eingebürgerten Magnus Pædarsson haben wir die ersten uns bekannten Kalmarer Bürgermeister schwedischen

Stammes vor uns. Beider Wahl ist offenbar ohne Geschrei in der Stadt vollzogen worden. Nach dem Ableben der letzten deutschstämmigen Bürgermeister auf der schwedischen Seite des Rats konnte dies ohne weiteres geschehen. Eine bezeichnende weitere Aenderung war aber die Folge. Fortan schreibt der Stadtbuchschreiber, wie schon bemerkt, der bisherige, ein Deutschstämmiger, schwedisch. Dabei ist es geblieben, während schon 1429 und danach in den 30er und 40er Jahren in jedem zweiten Jahr als schwedischer Bürgermeister wieder ein Deutschstämmiger amtiert: erst Rotkar Dukus, Sohn eines Bürgermeisters aus altem kalmardeutschem Geschlecht, dann Berend Vogheler, ebenfalls aus lange schon einheimischer deutscher Familie. Beide standen offenbar in bestem Einvernehmen mit ihren Kollegen, den Bürgermeistern Pædhar Hæggasson und Pædher Braghæ, und genossen das volle Vertrauen des von ihnen vertretenen schwedischen Teils der Bürgerschaft.

Von Unfrieden ist in Kalmar während dieser sonst so aufgeregten Zeit nichts zu spüren. Dies verdient um so mehr Beachtung, als die Zuwanderung nach Kalmar eben in den 30er Jahren (in diesem Jahrzehnt gut 250 Personen gegenüber gut 450 in den drei vorangegangenen Jahrzehnten) ihren höchsten Grad erreicht, der deutschstämmige Anteil an den Neubürgern aber sinkt. Kalmar, von dessen Neubürgern in den Jahren 1401—30 noch jeder dritte — ich zähle 146 — deutschen Stammes war, wurde jetzt eine Stadt mit ganz überwiegend schwedischstämmiger Bürgerschaft. In den 40er Jahren, in denen der deutschstämmige Zuzug noch weiter zurückgeht, vollendete sich dieser stille Prozeß volkstumsmäßiger Umschichtung in Kalmar. In diesem Punkte können somit meine Feststellungen in der Untersuchung „Das mittelalterliche Kalmar“ in diesen Blättern 67./68. Jahrgang (1943) präzisiert werden. Deutschstämmige sind auch in den 50er und 60er Jahren noch Kalmarer Bürger geworden, indessen nur wenige. Die Unionsstreitigkeiten lähmten den seewärtigen Verkehr auch dieser Stadt. Die deutschstämmige Bevölkerung Kalmars war 1471, als Sten Sture das schwedische Stadtrecht dahingehend änderte, daß kein Deutschstämmiger noch Ratmann sein dürfe, nur noch eine kleine Minderheit, deren führender Mann, Hinrik Lassen, nach Lübeck übersiedelte. Als Minderheit mit vereinzelt Zugängen begegnen Deutsche in Kalmar auch noch im letzten Viertel dieses bewegten Jahrhunderts.

Die national- wie sozialgeschichtlich reizvolle, dank Modéers und Engströms vorzüglicher Edition des Stadtbuchs jetzt mögliche Arbeit, eine gediegene Geschichte Kalmars im Mittelalter zu schreiben, möge bald schon ihren rechten Mann finden.

Wilhelm Koppe

Harald Akerlund, *Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar* (Schiffsfunde im alten Hafen von Kalmar) = Kulturhistoriska undersökningar vid Kalmars slott, utf. under ledning av Martin Olsson, I. Uppsala 1951, Almqvist & Wiksell (Stockholm: Sjöhistoriska samfundet i distribution). 158 S., 30 Tafeln, 110 Abb. im Text.

Die wichtigsten Ergebnisse des vorliegenden, prachtvoll ausgestatteten Werkes sind vielen Mitgliedern des Hansischen Geschichtsvereins bereits durch den Vortrag bekannt geworden, den W. Laas auf der Hansischen Pfingsttagung in Schleswig 1951 hielt. Laas, der alte Schiffbaukenner, der damals zum letzten

Male zu uns sprach, hatte erkannt und sprach es aus, was dieses Werk bedeutet: einen ungemein wichtigen Fortschritt in unserer Kenntnis des mittelalterlichen Schiffbaus, damit einen wesentlichen Beitrag zur nordeuropäischen Handels- und Verkehrsgeschichte. Welchen Gewinn hätten Bernhard Hagedorn und Walther Vogel aus diesen neuen Funden ziehen können!

In den letzten 30 Jahren wurde das ehrwürdige Kalmarer Schloß unter Aufwand großer Mittel durch das Amt des schwedischen Reichsantiquars restauriert. Dabei wurde die fast verlandete Schloßförde (Slottsfjärden), der mittelalterliche Hafen Kalmars, leergepumpt, ausgebagert und ausgegraben, um einen architektonisch und hygienisch einwandfreieren Zustand zu schaffen. Bei den Grabungen wurden von dem Sachbearbeiter Åkerlund die aufsehenerregenden Schiffsfunde geborgen, die er hier nun vorbildlich publiziert hat.

Insgesamt sind mehr oder minder vollständige Reste von mindestens 24 Fahrzeugen aufgedeckt worden, die sich zeitlich offenbar auf das 13.—17. Jahrhundert verteilen (mit Ausnahme eines möglicherweise wikingerzeitlichen Bootsrestes). Manches sind nur unbedeutende Bruchstücke, etliche Fahrzeuge waren nur kleine Boote, die hier weniger von Interesse sind. Am wichtigsten nach Größe, Alter und Erhaltungszustand sind 5 Schiffskörper. Sie seien hier in aller Kürze aufgeführt, da das kostspielige Werk in Deutschland immer nur Wenigen zugänglich sein wird.

Die Schiffe sind durchweg relativ klein und somit geeignet, die gelegentlich übertriebenen Ansichten von den gebräuchlichen Schiffsgrößen im internen Ostseeverkehr auf das richtige bescheidenere Maß zurückzuführen. Besonders gilt das von Fund I: vermutlich 13. Jahrhundert, Format eines größeren, seegehenden Bootes mit runden Steven, offen bis auf eine kurze gedeckte Plicht vorn und achtern, sehr breit, einmastig, Heckruder. Länge 11 m, Breite 4,5 m. Beachtenswerte Einzelheiten: mittschiffs fast flacher Boden, aus der Außenhaut hervorragende Querschiffsbalken, Spill zum Heißen der Rah (?), aus Holz und Stein kombinierter Anker in Dragenform. Rekonstruktionsmodell im Stockholmer Seegeschichtl. Museum.

Fund II: Nur unvollständig geborgen, da Lage- und Erhaltungszustand ungünstig. Einmastig, flachbodig, ausfallende, gerade Steven. Besonders gediegene Bauart, größter der mittelalterlichen Schiffsrüste (Länge 19—20, Breite 5,8—6 m). Vermutlich 14. Jahrhundert.

Fund IV: Länge ungefähr 16, größte Breite 4,10 m. Einmastig, relativ scharf gebaut, mit langen Ueberhängen. Nur teilweise erhalten. Zweite Hälfte 15. Jahrhundert.

Fund V: Nur teilweise erhalten, teilweise unter dem Wall des Schlosses (angelegt um 1570) verschüttet. Länge: Breite = ungefähr 16, 2 : 5,6. Rundgatt, mit breitem Achterschiff, wahrscheinlich halbgedeckt, einmastig. Viele interessante Einzelheiten von Bauart und Ausrüstung, darunter eine Lenzpumpe. Anfang 16. Jahrhundert. Rekonstruktionsmodell im Stockholmer Seegeschichtl. Museum.

Von den Fahrzeugen des 17. Jahrhunderts ist eines besonders zu erwähnen, weil es als einziges mit einiger Sicherheit auch nach historischen Nachrichten identifiziert werden kann. Es handelt sich um Fund XII, wahrscheinlich den 1636 erbauten Bojer „Die Krähe“ (Kråkan) der schwed. Kriegsmarine, der 1651

im Kalmarer Hafen sank. Daß ein Schiff dieses, von Hagedorn bekanntlich besonders eingehend behandelten neueren Typs mit Gaffelsegel hier erhalten ist, ist besonders aufschlußreich und begrüßenswert.

Bei den übrigen Funden handelt es sich teils um kleine Boote, teils um so geringe Reste, daß keine vollständige Rekonstruktion möglich ist. Ebenso wie die oben aufgeführten Beispiele bieten aber auch sie insgesamt eine solche Fülle von Einzelheiten, daß unsere Kenntnis der Bauart alter Schiffe auch durch sie in erstaunlichem Maße bereichert ist.

Eine etwas ungewöhnliche Eigentümlichkeit der vorliegenden Publikation darf freilich nicht verschwiegen werden. Der Herausgeber, Reichsantiquar M. Olsson, distanziert sich in seinem Vorwort ausdrücklich von den Datierungen des Verfassers insofern, als er erklärt, daß die Kulturschichten in der Schloßförde zur Gewinnung einer absoluten Chronologie nicht ausreichten. Damit würde allerdings ein erheblicher Teil der Ergebnisse des von ihm edierten Buches in Frage gestellt werden — leider ohne daß die zugrunde liegenden archäologischen Erwägungen näher auseinandergesetzt werden. Wir glauben aber doch hoffen zu dürfen, daß die weitere schiffsarchäologische Auswertung der Funde — die unbedingt kommen muß — die zeitlichen Ansätze des Vf.s im großen Ganzen bestätigen wird. An dieser weiteren Auswertung kann niemand größeres Interesse haben, als die deutsche, hansische Forschung, wie sich infolge der historischen Sachlage von selbst versteht. Um so bedauerlicher, aber ein sehr charakteristisches Zeichen unserer Zeit, ist es, daß diese schwedischsprachige Arbeit zur Ostseegeschichte nichts anderes aufweist als — an English summary.

A. von Brandt

Louis E. Grandjean, *Skibbruddets saga*. Söhistoriske skrifter I, Kopenhagen 1947, 118 S. u. viele Abb.

Es ist die Geschichte des Schiffbruchs in Dänemark, vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert, geschrieben von einem Forscher, der aus der Praxis der Seeversicherung kommt, dem es deshalb leicht ist, die Maßnahmen der Gesetze zu verstehen, der aber auch weiß, daß die Wirklichkeit hier anders zu sein pflegt, als das Gesetz es will. Gr. verschweigt die barbarischen Zustände nicht, die weithin bis tief in die Neuzeit herrschten und die längst (viel humaneren Gesetze sabotierten. Er meint, sie seien ein Rest aus dem Heidentum, da sei das Strandrecht ein Standrecht gewesen, ohne Schonung des Menschenlebens (10), macht aber dann die starke Einschränkung, daß das wohl nur für Ausländer gegolten habe (11). Aber auch das geht wohl noch zu weit. Die isländischen Annalen, mit gutem Material seit dem 12. Jahrhundert, machen den bestimmten Eindruck, daß dort oben ein humaneres Strandrecht geübt worden ist. Sie melden oft die Rettung von Schiffbrüchigen, meist Norwegern und Isländern, aber auch Engländern und Schotten. Nur einmal erwähnen sie deren Ausplünderung, das aber ist in Dänemark, am Öresund. Da sollen 1344 einmal über 150 Schiffe gestrandet sein. „Da wurde auch jeder ausgeplündert, der an Land kam, ob er tot oder lebend war“. Es muß die Isländer gewundert haben, was sie da aus Dänemark hörten. Bei Gr. fehlt dies Zeugnis. Er hat sich zu sehr auf ein paar andere Arbeiten verlassen und selbst zu wenig gesammelt.

Es ist wohl auch verständlich, daß sich in Dänemark besonders schlimme Zustände bildeten. Gr. weist darauf hin, daß die schon im Seeländischen Gesetz

enthaltene Bestimmung, daß das Strandgut nur dann dem Strandherrn zufällt, wenn kein Schiffsherr da ist, dazu geführt hat, daß man diesen samt seinen Leuten, wenn sie sich retteten, beseitigt (27). Es kommt hinzu, daß, besonders ihres größeren Tiefgangs wegen, auf den Untiefen Dänemarks Jahrhunderte lang fast nur Schiffe fremder Völker gestrandet sind, weit vorwiegend der Deutschen Hanse, die sicher wenige Dänen als Freunde ansah. Der Rechtsschutz, den die Krone, unter Eingriff in alte Strandrechte, den gestrandeten Hansen einräumen mußte, hat das Volk nur weiter ins andre Extrem treiben können. Diese Fragen, scheint mir, müßten in einem weiteren Rahmen erörtert werden.

Die Zahl der Schiffe, die seit dem Mittelalter in dänischen Gewässern gestrandet sind, ist ungeheuer. Allein an der kleinen Insel Læsø im Kattegat sollen es in den 31 Jahren von 1858—88 624 Schiffe gewesen sein (50). Es ist klar, daß die Hanse an solchen Verlusten sehr großen Anteil gehabt hat. Gr. geht auch auf die vielen Ursachen der Schiffbrüche ein. Wohl die wichtigste war der wachsende Tiefgang der Schiffe, der in den seichten Wässern Dänemarks immer neue Unheilstellen schuf. Noch mehr setzt sich Gr. mit der Geschichte des Kampfes gegen den Schiffbruch sowie der Maßnahmen zur Bergung und Rettung und zur Erleichterung des Risikos für den Einzelnen auseinander. Er sieht in diesen Dingen eine zunächst sehr langsame, erst ganz spät schneller werdende, aber im ganzen gerade Entwicklung. Er berührt dabei vielerlei Zusammenhänge, deren manche leicht übersehen werden. Man hörte nur gern viel mehr von der entsprechenden Entwicklung bei den Nachbarn.

Hans Kuhn

Rudolf Meissner, *Stadtrecht des Königs Magnus Hákonarson für Bergen mit Bruchstücken des Birkinselrechts und Seefahrerrechts der Jónsbók*. Germanenrechte Neue Folge, Abt. Nordgermanisches Recht, Bd. 3. Weimar, Herm. Böhlau Nachf. 1950. XLVIII und 512 S.

Das ältere Stadtrecht oder „Björkö-ret“ wie es von Keyser und Munch schon 1846 in Norges Gamle Love I. S. 301 ff. veröffentlicht worden ist, wird von Meissner unter B seiner Stadtrechtsübersetzung A beigegeben. Es enthält noch den älteren Typ der mehr vom „Christenrecht“ und vom Strafrecht beherrschten Stadtrechtsquellen, so z. B. vom „Björkö-ret“ Schwedens¹ und des hiermit verwandten Schleswiger Stadtrechts. Die von Meissner vorgelegte Übersetzung (B) führt uns in die Frühzeit der nordischen Christianisierung zurück. Schon in der Vita des heiligen Anskar, Cap. 11 und 27, ist der schwedische Handelsplatz auf Björkö im Mälarsee, „Birca“, erwähnt. Die diesbezügliche Literatur zum Rechte von Birka berücksichtigt Meissner nicht, obwohl er den Namen in „Birkinselrecht“ übersetzt.

Das neuere Stadtrecht von Bergen oder „Björkö-ret“ des Königs Magnus Hákonarson von 1276 ist ebenfalls von Keyser und Munch in N. G. L. II (1848) S. 185—288 herausgegeben. Meissner legt den gleichen Text zugrunde wie er von Keyser und Munch ediert worden ist. Auf die dankenswerte Anregung von Eckhardt hat sich Meissner entschlossen, diesen altnorwegischen Text neben der

¹ Vgl. Haff, Übereinstimmungen im Stadtrechte von Schleswig (Haithabu) und im Björköarecht, ZSRG. G. A. 59, 1939, S. 277 ff.

deutschen Wiedergabe zum Abdruck zu bringen. Mit dieser Ausgabe befindet sich das „neuere Landrecht“ in der Hauptsache in Uebereinstimmung. Dieses ist durch den Gesetzesverbesserer (Lagabøtir) König Magnus Hákonarson nach Anhörung der Rechtskundigen des Gulathingsbezirkes² verkündet worden. Das dem neueren Landrecht zugrunde liegende „Rechtsbuch des Gulathings“, welches sich als die ehrwürdigste Rechtsquelle des Nordens charakterisiert, ist von Meissner schon 1935 in deutscher Uebersetzung wiedergegeben worden, aber ohne den altnorwegischen Text. Wir haben aus rechtshistorischen Gründen manche Bedenken gegenüber dieser Ausgabe geltend gemacht³, vor allem auch, daß Meissner die Uebersetzung von Taranger (1915) ins Norwegische nicht gekannt und deshalb nicht verwertet hat. M. bedauert, daß er die bereits 1923 zum neueren Stadtrecht von Bergen aus dem Jahre 1276 von Knut Robberstad veröffentlichte Landsmaalübersetzung nicht erhalten konnte, was aber unverstänglich ist.

Die für das Erkennen der Topographie des mittelalterlichen Bergens und seiner Verfassungsgeschichte wichtige „Lokalforschung“ konnte nicht benutzt werden, sagt M., und meint, daß dieselbe „doch wohl“ vorhanden sei. Sie ist auch vorhanden, wie wir gleich sehen werden.

Hätte M. die grundlegenden Werke von Koren-Wiberg⁴ gekannt, so würden auch manche andere Ausführungen, so z. B. daß „der eigentliche Herr über Bergen und seinen Handel Jahrhunderte hindurch das deutsche Kontor wurde“ (XLVIII), unterblieben sein. Bis zum Jahre 1450 dauerte es nämlich, um schließlich die Mehrheit der Höfe auf der Deutschen Brücke zu erwerben. Wir müssen diesen zähen, immer wieder durch Vertreibungen unterbrochenen Kampf kurz verfolgen. Noch zur Zeit der Verkündigung des neueren Stadtrechts von 1276 galt der Grundsatz, daß die Ausländer, welche Höfe (garða) in der Stadt zu eigen haben oder mieten, sich an allen Aufgeboten mit den Stadtbewohnern zu beteiligen haben (B. III 6)⁵. M. übersetzt „boear monnum“ mit „Stadtbürgern“. Dies ist aber zu eng. Es ergibt sich das schon aus der Definition der Stadtansässigen, wonach alle, also auch die Ausländer, wenn sie hausansässig sind, zur Stadtversammlung kommen sollen (B. VII 16,2): „ero husfaster, er æiga garða eða læiga garða“. „Til motz“ ist also nicht die „Bürgerversammlung“, sondern die Versammlung der Stadtbewohner. Die Stadtbevölkerung war im 13. Jahrhundert den Hanseaten gegenüber weit überlegen. Im neueren Stadtrecht B IX, 6 werden als ausländische Kaufleute erwähnt: die Männer aus Dänemark, Gotland, Schweden, Gotland, Samland, Rußland, England, den Orkneys, Shetland, den Färöern, Island und Grönland. Aber die Hanseaten sind nicht darunter. Dies bezeichnet M. als „bemerkenswert“. Erst 1250⁶ erlangen die Hanseaten durch

² Gula, nördlich von Bergen, am Ausgang des Sognefjords.

³ ZSRG. G. A. 56, 1936, S. 431 ff. und Uebersetzungen wie: Das Rechtsbuch des Frostathings (1939) u. a. m.

⁴ Koren-Wiberg, Det tyske Kontor i Bergen, Bergen 1899, 279 S.; derselbe: Hanseaterne og Bergen, 1932, 264 S. ferner die kulturhistorisch wertvollen Sammlungen in Runshaugsgard, Tyskebryggen, Bergen, und im Hanseatiske Museum, Bergen.

⁵ En utlenzkirmen, thair sem garða æiga i boc... skulu vera i ollum utboðum með boear mannum.

⁶ vgl. Koren-Wiberg, a. a. O. (1899) S. 5.

das Traktat mit Lübeck mit seiner Gegenseitigkeitsklausel eine starke Rechtsstellung und erst dann mehrt sich die Zahl der „Wintersitzer“.

Als das Stadtrecht von 1276 verkündet wurde, da erhielten die deutschen Kaufleute im Jahre 1278 weitere Privilegien. Nach dem Text von 1276 noch dem Stadtrechte unterworfen, erwerben die Deutschen 1278 das Recht, außerhalb der allgemeinen Bürgerpflichten zu stehen⁷. Sie hatten vorher schon das Recht erlangt, Höfe in der Stadt zu erwerben. Der Grund für diese Privilegien lag bekanntlich darin, daß Mißernten die Lieferung von Korn, Malz und Mehl dringend notwendig machten⁸, die Hanseaten aber das Getreide zu günstigen Bedingungen anboten und auch lieferten.

Aber erst 1450 haben die Hanseaten die Mehrheit der Höfe auf der Deutschen Brücke erworben. Und in der kurzen Zeit ihres Ausbaus mußten sie mehrmals alles aufgeben und flüchten. So wurden die Hanseaten von König Magnus Erikson verjagt (1342), wobei es Tote und Verwundete gab (Koren-Wiberg, 1899, S. 5). Dies beweist doch, daß sie von 1278—1342 noch nicht die Herrschaft über Bergen erlangt hatten, wie Meissner (XLVIII) meint.

Nun einige Einzelheiten zum Inhalt des Stadtrechts von Bergen. Lübeck war das Haupt des Deutschen Kontors und schon 1250 in Bergen unter den Deutschen führend. Die schon in der Stadtordnung des Stadtrechtes von 1276 überlieferte Ratsverfassung geht auf das Lübecker Stadtrecht von 1240 zurück. Die Handelspartnerschaft ist im Seefahrerrechte (farmannalög) eingehend geregelt. B IX, 21 unterscheidet in richtiger Casuistik die Handelsgesellschaft (felag) von der Gesellschaft mit einseitiger Einlage, bei welcher der eine das Kapital oder die Ware einschießt und der andere die Geschäfte führt. K. v. Amira⁹ spricht von einer Commenda mit einseitiger Kapitaleinlage, aber dies ist zu eng, denn vielfach wurde nur Ware eingelegt. Die auch fürs geltende Handelsrecht interessante Stelle (Bd. IX 21,3) lautet: „Bilden Männer eine Gesellschaft mit einseitiger Einlage, da soll derjenige, welcher sie entgegennimmt, sich kleiden und ernähren von seinem eigenen Gute und nichts von dem Gute dessen nehmen, der diese Gesellschaft mit ihm abgeschlossen hat, außer der Schiffsmiete und dem Einladen und Ausladen für das, was in die Gemeinschaft einseitig hineingelegt war.“

Auch über die Schifffahrt selbst erfahren wir näheres, und wir sehen daraus, mit welchem Mute die alten Norweger dem Meere sich anvertrauten. Seeklar war ein Schiff schon dann, wenn man nur „dreimal in 24 Stunden zu schöpfen braucht“ (BIX, 2)!

Das Stadtrecht von 1276 überliefert uns 3 Typen von Schiffen:

1. „Hafskip“ d. h. Meerschiff. Dieses scheint nach der Gegenüberstellung zum „Ostfahrtschiffe“ das alte Wikingerschiff gewesen zu sein, das sowohl für den Kriegsdienst wie auch für den kleinen Warenverkehr (Fischtransporte, landwirtschaftliche Erzeugnisse u. a. m.) genügte. Mit derartigen Schiffen konnte man im Gegensatz zu den Frachtschiffen der Hanseaten den großen Transport, so vor allem des Getreides, nicht wahrnehmen¹⁰. Diese Langschiffe der

⁷ Dipl. Norveg. 5, Nr. 10 und 23.

⁸ Koren-Wiberg, Hanseaterne og Bergen (1932) S. 33 ff.

⁹ Nordgerm. Obligationsrecht (1895), S. 821.

¹⁰ Siehe Maria Wetki, HGbl. 70, S. 39.

Wikingerzeit, mit denen die Wikinger ihre Seeschlachten gewannen, wurden auch noch im späten Mittelalter beibehalten. Sie waren nicht nur für die schmalen Durchfahrten durch die Schären und in die Fjorde geeignet, sondern auch für die Hochseeschifffahrt. Aber den Frachtschiffen der Hanseaten gegenüber waren sie nicht konkurrenzfähig.

2. „Austrfararskip“ d. h. das Ostfahrtschiff. Im Stadtrecht B. VI, 17, I wird diese Schiffsart dem Hochseeschiff gegenübergestellt. Wir finden diesen Typ aber auch in den Sagen¹¹, den hansischen Koggen ähnlich, nämlich mit Top-, Vorder- und Hinterkastell.

3. Die kleinen Transportschiffe für die Küstenfahrt und die Fjorde (smabyrdingar) in BVI 17, I.

Wir könnten noch viel Interessantes aus dem weit über 500 Seiten umfassenden Buche des Stadt- und Seerechtes von Bergen vortragen. Diese durch die Übersetzung Meissners weiten Kreisen Europas zugänglich gemachten Stadt- und Seerechtsquellen Norwegens sind bereits 1943 verdeutscht gewesen. Im Alter von 80 Jahren hat Meissner diese umfangreichsten und nach dem Gulathinglög wichtigsten Rechtsquellen einem größeren Publikum erschlossen, wofür wir ihm sehr dankbar sein müssen.

Karl Haff

¹¹ Bugge, Den norske sjöfartshistorie, 1923.

HANSISCHE UMSCHAU

(1950 Frühjahr bis 1951 Ende)

In Verbindung mit

Ludwig Beutin, Ahasver von Brandt, Wilhelm Koppe und Friedrich Prüser

bearbeitet von

Paul Johansen

Es muß darauf hingewiesen werden, daß unsere Berichterstattung im wesentlichen nur den hansischen Bereich und hansische Belange umfassen kann. Wir bitten daher davon abzusehen, der Redaktion Arbeiten zuzuschicken, die keinerlei Anknüpfungspunkte für eine hansische Betrachtungsweise bieten.

Nochmals sei daran erinnert, daß die Beiträge anderer Rezensenten in der Umschau (außer den in der jeweiligen Ueberschrift genannten) durch ein Sternchen zu Anfang und den Namen zu Ende des Schriftsatzes gekennzeichnet sind.

Wenn die Umschau manchem zum willkommenen Hilfsmittel geworden ist, so bitten wir zu berücksichtigen, daß dies nur durch weitgehende Mitarbeit auch Außenstehender möglich sein kann. Daher ergeht an alle Interessenten erneut die Bitte, möglichst bald nach Erscheinen einer eigenen Arbeit Besprechungsexemplare an die Redaktion einzusenden.

AUTORENREGISTER FÜR UMSCHAU UND BESPRECHUNGSTEIL

Aakjær 193-4, Adrianova-Peretz 197, Ahnlund 190-1, Åkerlund 141, Almqvist 191, Ammann, A. 198, Ammann, H. 163, Andersen 161, Andersson 133, Arcichovskij 200, Arciniegas 215, Aschenbrenner 210, Åsdahl-Holmberg 153, Ashton 179, Assmann 113, Aubin 178, Averdunk 163, Axel-Nilsson 191, Backeberg 212, Bath 174, v. Bazan 172, Behrens, E. 200, Behrens, P. 89, Berckemeyer 213, Berezkov 197, Berghaus 165, Beutin 169, Beyer 89, Bischoff 166, 183, Böhm 154, Boëthius 191, Bolland 103, Borné 214, v. Brandt, A. 89, 97, 152, 171-2, Brandt, H. 194, Braudel 184, Brinkmann 165, Brockhaus 89, Bröndsted 161, Bröndum-Nielsen 158, Bruns 171, Budkowska 208, Busquet 185, Buwash 181, Campe 204, Carlgren 196, Carus-Wilson 180, Castelli 89, 93, Chastellain 176, Christensen 162, Connell-Smith 182, Connemann 166, Czapliński 208, Demey 175, Denucé 177, Deuerlein 154, Deus 164, Dickinson 131, Dirichs 164, Doppelfeld 162, Dreyer, A. 171, Dreijer, M. 159, 160, Drögereit 156, Ebel 112, Eckhardt 144, 196, Edvardsen 196, van Eeghen 179, Eichbaum 215, Ellger 89, 90, Elsas 125, Engström 138, Ennen 156, Entholt 169, Erixon 189, Ernst 214, Eskeland 194, Fendrich 89, 93, Fey 93, Fleetwood 191, Forstreuter 173, Frewer 179, Frölich 151, 165, Fryde 180, Gade 195, Gäfgen 211, Gardberg 196, Gerhardt 201, Goederitz 167, Gottschalk 177, de Graaf 215, Gräbke 89, 93, Grandjean, L. 143, 193, Grandjean, P. 194, Grodek 208, Grohne 158, Grozdilov 160, Gumowski 208, ten Haaf 116, Hagen 162, Haff 101, Hafström 188, Halpérin 184, Hansen 194, Haring 214, Harms 169, Hasse 172, Hasslöf 192, Heckscher 182, Hegel 162, Heise 89, Hellgren 191, Hellström 191, Hensel 161, Hertz 100, Hieke 213, Hildeman 189, Hirsch 209, Hirschfeld 89, Hjärne 188, Höcker 183, Hoge 212, Holmbäck 186, 188, Holmsen 194, Holtzmann 150, Holzmann 213, van Houtte 176, Hubatsch 173, 201, Hüer 164, Hüsener 211, Huyskens 162, Hvidfeldt 194, Ipsen 103, Jankuhn 156, 158-9, Jannasch 89, Jansson 191, Jensch 204, Jensen 103, Joemann 173, Johansen 101, 117, 160, 202, Johnsen 182, Jordan 172, Jørgensen 150, Julien 215, Jung 89, Kahn 201, Kallen 162, Karling 203, Kartano

197, Katzenstein 186, Kausche 102, 171, Kellenbenz 185, Kellinghusen 99, Kenkmaa 198, Kennepohl 166, Kernkamp 178, Keyser 103, Kiepke 165, Kiersnowski 161, Kjellberg 191, Klöcking 104, 172, v. Klocke 165, Koch 174, Kock 187, Kohl 166, Kolbe 89-90, Korlén 101, 110, 153, Kowalenko 204, 208, Kraft 89, Kranenburg 177, Krebs 210, Kroman 150, 193, Kucner 208, Kuhn, H. 160, Kuhn, W. 174, Kump 167, Kuske 108, 163, Lampe 173, Lang 155, Langhammer 172, Leesch 164, Leesment 203, v. Lehe 102, Lewerenz 89, Lichačev 197, Liedgren 188, Lindberg 189, Ljung 189, Löbe 211, Lübbing 166, Lundberg 191, Mackeprang 193, Maréchal 176, Masur 209, Matt 210, Meier 165, Meissner 144, 196, Menzel 178, Milau 212, Modéer 138, Möller 98, Moltke 161, v. z. Mühlen 173, v. Munthe 193, Must 202, Nasonov 197, Naumann 172, Neugebauer 158, Niermeyer 174, Nielsen 161, Nordberg 188, Nordman 196, Olsen 170, Olsson 141, Ortmann 156, v. d. Osten 168, Paklar 198, Parkinson 183, Pauls 212, Pautke 89, Penners 152, Pernoud 185, Pipping 188, Pirinen 160, Poršnev 198, Postan 181, Priselkov 197, Pronstein 199, Prüser 98, 168-9, Ptašnik 206, v. Rauch 199, Redlich 211, 214, Rees 180, Reincke 93, 96, 98, 170, Roman 162, Rhode 199, Rich 181, Richter 173, Ring 163, Romano 184-5, Röper 214, Rörig 96, Rothert 106, Runquist 194, Rutkowski 207, Samuelsson 190, šaskoljskij 197-8, 201-2, Schäfer 215, Scheffler 172, Schellenberg 103, Schindler 158, Schmittlein 160, Schramm 104, 122, 183, Schreiner 181, Schreinert 191, Schück 186, 188, 191, Schuler 210, Schwartz 163, Schwebel 168-9, Schwind 179, Sedlmaier 89, Seeberg-Elverfeld 155, Sieber 208, Siebs 212, Sievert 172, Silberschmidt 209, Sjöden 134, 190, Sjögren 189, Slicher van Bath 174, de Smet 179, Smit 179, Söderberg 189, Spekke 203, Spengemann 211, Spiess 166-7, Spitta 169, Stade 189, Stahl, G. 210, Stahl, W. 89, Steinbach 150, Stelzer 167, Straubergs 204, Studt 170, Svensson 201, Talve 193, Tecklenborg 163, Tichomirov 197, Tiemann 103, 209, Timm 211, Timme 157, Toussaint 213, Trautmann 159, Trümpelmann 212, Ulrich 169, Unger 177, Úprus 202, Urbańczyk 208, Vercauteren 177, Verlinden 215, Voigt 169, de Vries 182, Wachowski 208, Wallace 214, Weihull, C. 159, Weihull, L. 159, 193, Weimar 172, Weise 168, 213, van Werveke 175, Wessén 186-7, 191, Westermann 210, Widéen 191, Wiemann 166, Will 164, Willan 182, Wilson 182, Winter, G. 168, van Winter, P. 210, v. Winterfeld 156, Wirtgen 168, Wittram 201, 204, Wohltmann 168, Wyffels 174, Zeissig 154, Zeller 184, Zoder 165, Zutis 201-2.

1. ALLGEMEINES UND HANSISCHE GESAMTGESCHICHTE

(Bearbeitet von Paul Johansen)

Anläßlich der 1900-Jahrfeier der Stadt Köln am 15. Juli 1950 hat F. Steinbach in einer Feierstunde der Geschichtsvereine den Festvortrag *Rheinische Anfänge des deutschen Städtewesens* gehalten (Jb. d. Kölnischen GV 25, 1950, 1—12). Die Frage der Kontinuität steht zunächst im Vordergrund der Darstellung, um dem Jubiläum auch einen inneren Sinn zu verleihen. Steinbach versucht zwischen den vielen gegenteiligen Meinungen zu vermitteln und betont vor allem die Wichtigkeit der örtlichen ununterbrochenen Siedlungstradition. Wenn auch die Stadt in großen Teilen verging, wenn auch Selbstverwaltung und Gemeinde zeitweise verschwanden, sogar die staatlichen Behörden die ehemalige Römerstadt verließen und bei dem neuen Aufblühen städtischer Kultur zunächst ein Platz vor der römischen Befestigung ausgewählt wurde, entsprechend der freiheitlichen Gesinnung des germanischen Fernhändlerturns — so blieb doch die Tatsache des Vorhandenseins von einem antiken Stadtkern an sich belangreich genug, vor allem weil die Kirche und das Bistum nicht die alten Mauern verließ. St.s Standpunkt hat seine Berechtigung, aber es fragt sich doch, ob man nicht der Gesinnung, in welcher neues Städtewesen erwuchs, größeres Gewicht beilegen soll als der nur vegetativen Fortsetzung gewisser antiker Stadtreste. Abschließend betont Verf. die große Bedeutung der *conjuratio facta pro libertate* 1112 gegen den Stadtherrn, welche erst die Bahn freigab für die Fortentwicklung des freien Städtewesens über Freiburg i. Br. 1120, Lübeck 1158 usw. und damit der Urbanisierung unserer Kultur zum Durchbruch verhalf. — Der Vortrag gibt ein gutes, zusammenfassendes Bild der letzten Forschungen zur Entstehungsgeschichte der mittelalterlichen Stadt, gesehen vom Standpunkt Kölns.

Walter Holtzmann, *Sozial- und Wirtschaftsgeschichtliches aus Dekretalen* (Festgabe H. Aubin, Rhein. Vjbl. 15/16, 258—266) bringt neues Material aus dem Bereich der päpstlichen Entscheidungen in Einzelfragen des Handels und Handwerks. Da aber die deutschen Bischöfe sehr selten die päpstliche Autorität anriefen, bezieht sich das Material nur in Einzelfällen auf Köln, sonst auf Cambridge, Oslo, Ungarn usw., besitzt nichtsdestoweniger auch für uns grundsätzliche Bedeutung.

Die letzten Jahre haben uns eine erfreuliche Vertiefung und Erweiterung stadtrechtlicher Forschung gebracht. Es sei an die Arbeiten von H. Reincke, W. Ebel und die überaus sauberen Editionen von G. Korlén erinnert, welche den Problemkreis des Lübeck-Hamburger Stadtrechts nach langen Zeiten der Stille — eigentlich seit Frensdorff — uns wieder in lebensvolle Nähe gebracht haben. Auch der Norden hat in letzter Zeit viel für die Stadtrechtsforschung getan, davon legt unser diesjähriger nordischer Literaturbericht der Umschau eindringlich Zeugnis ab (Wessén, Schück). Besonders erfreulich ist, daß wir nunmehr auch von dänischer Seite das Erscheinen eines großen Quellenwerks ankündigen dürfen, das den Titel *Danmarks gamle købstadlovgivning* trägt. Es erinnert in mancher Beziehung an die schwedische Serie *Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer*, wenn schon hier die Stadtrechte selbst fehlen. Als erster Band erschien 1951 (Rosenkilde og Bagger, Kopenhagen) der Teil *Sønderjylland* (297 S.) ediert von Erik Kroman und Peter Jørgensen. Die Namen der Herausgeber

bürgen uns schon für die Qualität der Edition in textkritischer und sprachlicher Beziehung, besonders auch was die niederdeutschen Texte anlangt. Es handelt sich um die rein sachliche Aufgabe, die sehr verschiedenartigen Stadtrechte und Stadtprivilegien der dänisch-deutschen Grenzzone, welche dem hansischen Raum so schicksalhaft eng verbunden ist, der Forschung in einwandfreier Form wieder zugänglich zu machen, denn die alten Ausgaben von Westphalen, Kolderup-Rosenvinge, Thorsen usw. sind veraltet, überholt und schwer erreichbar.

Wegen der Wichtigkeit der Publikation soll hier ein kurzes Verzeichnis des Inhalts gegeben werden. Der vorliegende Band enthält: 1. Schleswig, Stadtrecht ca 1200—1250 (lat.), ca 1400 (nd.) und 37 Urkunden 1252 — ca 1500; 2. Husum, 10 Urkunden von 1448—1516; 3. Flensburg, Stadtrecht 1284 (lat.), ca 1300 (dän.), 1431 (nd.), ca 1400 (lat.) und 33 Urkunden von 1282 bis 1521; 4. Tondern, Stadtrecht aus Lübeck 1243 (lat.), dazu 9 Urkunden von 1354—1522; 5. Apenrade, Stadtrecht 1335 (lat.), Mitte 15. Jh. (nd.); 6 Urkunden von 1435—1514; 6. Hadersleben, Stadtrecht 1292 (dän.) und 5 Urkunden 1397—1499; 7. Sonderburg, 2 Urkunden von 1461—1481 und schließlich 8. Ärösköbing, zwei Urkunden von 1481—1522. Letztes Stück ist eine allgemeine Verordnung des Grafen und Herzogs Gerhard von 1390. Vor jedem der sieben Abschnitte sind auf einer besonderen Seite die ältesten Siegel der Städte in gelungenen Zeichnungen wiedergegeben.

Wie schon gesagt, wird die Editionsarbeit von den Herausgebern rein technisch aufgefaßt und durchgeführt, ohne daß zu inhaltlichen Fragen Stellung genommen würde. Zur Datierung und Textkritik wird die einschlägige Literatur kurz zitiert, ohne daß — wie es scheint — immer Vollständigkeit erstrebt worden wäre, jedoch ist das deutsche Schrifttum mit vertreten. Vielleicht aber wäre es doch besser gewesen, wenn die Herausgeber uns gleich anfangs über die Editionsgrundsätze und die Auswahl ausführlicher informiert hätten; möglicherweise sollte das für die folgenden Bände oder die letzte Lieferung aufbewahrt bleiben. Beispielsweise hätte man erwarten dürfen, über das Verhältnis des lübischen Stadtrechtskodex für Tondern zu den übrigen Handschriften näher orientiert zu werden, um so mehr als sich auch Korlén (8) nur mit einem Hinweis auf die bevorstehende dänische Edition begnügt. So ist Tondern quasi zwischen zwei Stühle gesetzt worden. — Sicher ist indessen, daß mit der vorliegenden schönen Edition auch den Interessen der hansischen und deutschen Forschung gut gedient wird.

K a r l F r ö l i c h, *Stätten mittelalterlicher Rechtspflege im niederdeutschen Bereich*, Arbeiten zur rechtlichen Volkskunde, Gießen 1946, 52 S., 32 Abb., bringt auch für die Städte Aufzählungen, Schilderungen und Bilder von Hochgerichtsstätten, Marktkreuzen, Rolanden, Prangern und Galgen, nebst der dazugehörigen Literatur. Ein ansprechender Band, der Zeugnis ablegt von dem nimmermüden Eifer des Verf., dem die sichtbaren Denkmäler mittelalterlicher Rechtspflege in ihrer volkstümlichen Ausprägung besonders nahe liegen.

In den Nachrichten der Gießener Hochschulgesellschaft 18, 1949, 118—151 gibt K a r l F r ö l i c h im Aufsatz *Um die ma. Straßennamen* auf Grund seiner Forschungen in Goslar sehr aufschlußreiche Hinweise auf die Bedeutung der vergleichenden Straßennamenforschung. An den Beispielen der Rosenstraßen, Frauenstraßen, Petersilienstraßen und der mit „Katt“ gebildeten Namen gibt Fr. einen Einblick in die ma. obszöne Terminologie für Orte der Unzucht in den

Städten. Auch Hausnamen werden berücksichtigt. Die vergleichende Straßennamenforschung der Städte ist ein Gebiet, das noch viel Aufgaben stellt. Es wird uns mit diesen Beispielen in seiner Bedeutung wieder nahegerückt.

Wie wichtig auch rein grundsätzlich die Straßennamenforschung sein kann, das zeigt an einem Einzelbeispiel methodisch besonders klar und anschaulich **Ahasver von Brandt: Königstraße = Via regia?** (Zs. V. Lüb. G., XXXII, 1951, 70—86). Allzuleicht bemächtigt sich mancher Forscher einer bequemen Theorie, um eine billige Erklärung für die Entstehung einer Straße aus philologischen Gründen zu gewinnen. Seitdem Reuter 1908 zum ersten Male die Behauptung aufstellte, die Königstraße sei eine uralte Land- und königliche, öffentliche Straße, die über die alte Flußinsel Bucu geführt hätte, was er aus Helmold zu belegen versuchte, haben viele andere Forscher diesen bequemen Weg beschritten, um Lübecks Entwicklung zu kennzeichnen (Lenz, L. v. Winterfeld, Kretschmar, Klöcking). Bei näherer Prüfung zeigt sich aber, daß diese Straße keine Fortsetzung einer Landstraße war, daß sie sogar ursprünglich keinen einheitlichen Straßenzug bildete, sondern aus etwa 7 kleinen Gäßchen bestand, die erst allmählich zusammenwuchsen. Der Name Königsstraße begegnet erst 1309 und kann vielleicht auf einen Besuch König Erich Menveds zurückgeführt werden. — Dieser Fall von Fehldeutung ist über den lokalgeschichtlichen Rahmen hinaus wichtig und sollte von jedem Stadtgeschichtsforscher als Lehrbeispiel beherrzt werden.

* *Der Umfang der altdeutschen Nachwanderung des 14. Jahrhunderts in die Städte des Ostseegebietes und ihre Bedeutung für das altdeutsche Ausgangsgebiet* wird am Beispiel des Landes Lüneburg in methodisch anregender Weise von Th. Penners untersucht (Lüneburger Bl. 2. 1951, 27—58). P. will einen „Beitrag zur Methode statistischer Feststellungen über mittelalterliche Auswanderungsbewegungen“ liefern und ist wirklich zu Ergebnissen gelangt, die über den lokalen Rahmen des Untersuchungsgebietes hinaus jedenfalls Beachtung verdienen. Mit Recht betont er, daß die altdeutsche „Nachwanderung“ des 14. Jahrhunderts ins Kolonialgebiet nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Bedeutung insofern hatte, als sich gerade aus ihr die kaufmännische Führungsschicht der Städte laufend ergänzte. Der erfaßbare Anteil einer Heimatlandschaft (Lüneburgs) an der Wanderung in die verschiedenen Ostseestädte dient P. nun dazu, umgekehrt auch zu fragen, welche Bedeutung diese Auswanderung auch für das Herkunftsgebiet hatte. Bedenklich ist dabei natürlich der sehr unterschiedliche Genauigkeits- und Zuverlässigkeitsgrad der Berechnungen, die über die prozentuale Zusammensetzung der Einwanderung in den verschiedenen Kolonialstädten gemacht werden können. Immerhin zeigt sich, daß in allen größeren Ostseestädten ziemlich gleichmäßig ein Anteil des Landes Lüneburg an der Einwanderung mit 1—2% errechnet werden kann; nur Lübeck macht mit 4—5% eine Ausnahme. Allerdings bedarf es, um diese Zahlen zu erhärten, einer näheren Prüfung der von P. (im Gegensatz zu E. G. Krüger), vertretenen Ansicht, daß die Herkunftsamen der mittleren und unteren Schichten erst im Laufe des 14. Jahrhunderts „fest“ geworden sind, also überhaupt für die Untersuchung benutzt werden können. Es dürften sich da doch erhebliche lokale Unterschiede herausstellen; daß das Bedürfnis nach festen Familiennamen auch der Unterschichten in einer Großstadt wie Lübeck eher zwingend wurde und erfüllt wurde, als etwa in Stettin oder Braunsberg, ist an

sich wahrscheinlich und darf nicht außer Acht gelassen werden. (Daß übrigens Mantels' Ansicht, die Lübecker Bürgerlisten enthielten auch die Bürgersöhne, nicht zutrifft, steht jetzt außer Zweifel). Man wird also nur mit der gebotenen Vorsicht P.s Beweisführung für seine Zwecke folgen dürfen, besonders da, wo die Prozentzahlen in die noch problematischeren absoluten Zahlen umzurechnen sind; H. Reinckes Ausführungen über die hansestädtischen Bevölkerungsprobleme (HGbl. 70, S. 1 ff.) hat P. leider nicht mehr berücksichtigen können, ihre skeptischeren Schlußfolgerungen sind jedenfalls zum Vergleich heranzuziehen. Als Endergebnis glaubt P. feststellen zu können, daß um 1400 etwa 1800 bis 3800 Personen lüneburg. Herkunft in Ostseestädten lebten und daß das Land Lüneburg 80 bis 90 000 Einwohner hatte; die Auswandererzahl betrug 5—10,4 % der Einwohnerzahl des Heimatgebietes. Ein Vergleich mit der deutschen Amerikawanderung des 19. Jahrhunderts zeige, daß die Intensität beider Bewegungen nahezu gleich war; ein wesentliches Bevölkerungswachstum der ländlichen Gebiete im 14. Jahrhundert müsse vorausgesetzt werden. Weitere ähnliche Untersuchungen wären zur Kontrolle dieser Ergebnisse sehr erwünscht.

Gustav Korlén, *Zum Problem der sog. westfälischen Strömung* (Niederdt. Mitt., Lund, Jahrg. 6, 1950, 84—102) knüpft an A. Laschs Ansicht vom Vorherrschen einer solchen Strömung in der mittelniederdeutschen Sprachentwicklung vor 1350 an. Die sprachgeschichtliche Untersuchung entzieht sich unserer Kompetenz; die Fragestellung geht aber auch die Hansegeschichte etwas an, insofern die „westfäl. Strömung“ ja nichts ist, als ein Ausdruck der rechts- und sozialgeschichtlichen Vorrangstellung Westfalens beim Aufbau des hansischen Kultur- und Wirtschaftsbereichs. K. verweist auf die Untersuchung von H. Reincke in HGbl. 69 (1950), wonach die Rechtskodifikationen Lübecks und Hamburgs einen viel weiteren als nur „westfälischen“ Zusammenhang aufweisen, aber nicht etwa wörtliche Entlehnungen aus älteren westdeutschen Quellen darstellen, und stellt die Frage, wieweit die von A. Lasch angeführten Momente für eine westfäl. Strömung im engeren Sinne beweiskräftig sind. Danach scheinen die bisherigen Vorstellungen in dieser Hinsicht etwas übertrieben gewesen zu sein, wenigstens was Hamburg und Lübeck (nicht die baltischen Städte) angeht. Als Laien möchten wir fragen, ob denn die relative Geringfügigkeit und Zufälligkeit der schriftl. Ueberlieferung des 13. Jahrhunderts überhaupt ausreicht, um dem Sprachhistoriker alle notwendigen Kriterien zur Beurteilung eines landschaftlichen Sprachzustandes an die Hand zu geben, besonders unter Berücksichtigung des von Reincke hervorgehobenen Umstandes, daß in den Rechtsdenkmälern der Geist und die Rechtsüberzeugung, nicht aber die sprachliche Form in ihrer Wanderung von Rheinland-Westfalen nach Osten zu beobachten sind. Man braucht ferner nur daran zu erinnern, daß es für den größten Teil der lübischen und hamburgischen Sprachdenkmäler des 13. Jahrhunderts zweifelhaft ist, wieweit sie von einheimischen Mundartträgern und wieweit von Zugewanderten niedergeschrieben worden sind. Damit würde sich aber das sprachgeschichtliche Problem der „westfälischen Strömung“ ganz von selbst wieder in das siedlungsgeschichtliche wandeln. *A. von Brandt*

Märta Åsdahl-Holmberg, *Studien zu den niederdeutschen Handwerksbezeichnungen des Mittelalters. Leder- und Holzhandwerker*. Lund 1950,

278 S. (Lunder Germ. Forschg., hersg. v. Erik Rooth, 24). Die mühselige Sammelarbeit, zunächst nur sprachgeschichtlichen Studien dienend, ergibt auch wichtige historische Schlußfolgerungen. Abgesehen von dem sehr brauchbaren Hilfsmittel in der Erklärung und Präzisierung der Berufsbezeichnungen im Leder- und Holzhandwerk, das besonders an Hand des alphabetischen Registers (258—260) leicht erschließbar wird, erhalten wir auch wichtige Daten über die ortsüblichen Namen, welche z. T. erheblich voneinander abweichen. Das gibt uns die Möglichkeit gegebenenfalls Herkunftsfragen zu lösen oder doch einer Lösung näherzubringen. Unser Interesse konzentriert sich daher auf die kleinen Karten im Text (41, 85, 105, 159), welche die Verbreitung der verschiedenen Ausdrücke und Varianten anzeigen. Die Verfasserin ist in der dialektgeographischen Auswertung ihres Materials besonders zurückhaltend gewesen, was man gut verstehen kann, da die Quellen nicht immer klar und eindeutig Bescheid geben können. Aber schon ein erster Blick auf die Karten zeigt, daß der ostelbische und baltische Osten nicht eigentlich mit Westfalen und West-Niedersachsen zusammenhängt, sondern mit Ostfalen und Ostsachsen. Scheint das zunächst der — oben gerade berührten — sogenannten westfälischen Strömung zu widersprechen, so muß m. M. n. eines beachtet werden: der *S t a n d*, um welchen es sich hier handelt. Denn so sicher die Herkunft eines Großteiles der Kaufmannschaft aus Westfalen belegt ist, wenn auch mit kürzerem und längerem Aufenthalt in den Seestädten, vor allem Lübeck — so sicher ist es ebenfalls auch, daß der Handwerkerstand in den deutschen Ostgebieten zumeist nicht westfälischen, sondern ostsächsischen, ja manchmal sogar thüringischen Ursprungs gewesen ist. Das haben insbesondere die Arbeiten zur einschlägigen baltischen Familiengeschichte bewiesen. Ich führe diese Tatsache deswegen hier an, um die Sprachforscher davor zu warnen, einseitiges Material für eine Standesgruppe als ausschlaggebend für die Gesamtfrage zu betrachten. — Wir wollen hoffen, daß die Arbeit von Märta A. bald weitere Nachfolger finden möge, damit wir endlich auf dem Gebiet der Dialektkunde für das Mittelniederdeutsche auf festerem Boden stehen.

Es ist recht lehrreich zu verfolgen, wie die Hanse in den historischen Atlanten dargestellt wird, denn es handelt sich hier um eines der schwierigsten Probleme der Kartographie. Der Geschichtsatlas des Bayerischen Schulbuchverlages: *Die Welt im Spiegel der Geschichte*. Kleine Ausgabe, bearb. von Wilhelmine Böhm und Ernst Deuerlein, München 1951, versucht auf S. 14 „Hanse und deutsche Ostkolonisation“ auf einer Karte zu kombinieren, dazu noch die größte Ausdehnung des Ordensstaates anzugeben. Der Umfang der Hanse wird durch Flächenfärbung an der Ostsee von Lübeck bis Kolberg, im Binnenlande von Hamburg bis Magdeburg (ohne Bremen!) bezeichnet. Es versteht sich von selbst, daß diese Art der kartographischen Bezeichnung für die Hanse völlig ungeeignet ist, ganz abgesehen von dem falschen Bereich, der umgrenzt wird. Auf der gegenüberliegenden Karte (15) über „Die Kultur des Mittelalters“ sind auch die Mundarten verzeichnet, mitteldeutsch, oberdeutsch — aber oh weh! niederdeutsch wurde ganz vergessen. Trotzdem hat das Land Niedersachsen den Atlas für die Schulen ministeriell genehmigt!

Ganz anders liegt der Fall mit dem im Atlantik-Verlag Hamburg 1950 von Hans Zeissig herausgegebenen *Harms Neuen Geschichts- und Kultur-*

atlas. Von der Urzeit bis zur Gegenwart. 138 S. Es ist hier der wirklich ernstzunehmende Versuch gemacht worden, Kulturgeschichte für Lehrzwecke kartographisch darzustellen. Man mag sich zu Einzelheiten kritisch einstellen, aber der Gesamteindruck ist doch ein sehr guter und man wird dieser neuen Methode (nach L. Mackensen) viel Erfolg wünschen. Oft fehlt gewiß die nötige Übersichtlichkeit, wenn Namen und Daten sich dicht aneinander drängen: aber das war schwer zu umgehen. Wir wollen hier nur den Bereich der Hanse herausgreifen, Karte 55: „Vormachtstellung der Hanse im Nord- und Ostseeraum, die Städtebünde.“ „Es war ein glücklicher Gedanke, die Städtebünde auf einer Karte zusammenzustellen und man vergleicht gern die oberdeutschen, rheinischen und Lausitzer Bünde mit der Hanse und den Schweizer Eidgenossen: aber doch wird diese Karte nie der Hanse gerecht, weil sie nur im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten dargestellt werden kann, da sie eben nicht nur eine politische oder ständische Vereinigung von Städten war, sondern ein von unzähligen kleinen und großen Verbindungsfäden zusammengehaltener Wirtschaftskörper. So warten wir auch hier noch auf eine wirkliche Lösung des Problems der kartographischen Darstellung der Hanse und ihrer Vormachtstellung. An Einzelheiten sei vermerkt, daß man in keinem Fall Brügge und Amsterdam (Antwerpen fehlt!) zum Bereich der Hanse in politischem Sinne zählen darf, die Kontore sind streng von den eigentlichen Hansestädten zu scheiden. — Karte 53 zeigt die Geltung der deutschen Stadtrechte im Osten, ist sehr bildhaft und gut gelungen: nur das Lübische Recht kommt etwas schlecht weg. Ein bedauerlicher Irrtum vor allem ist es, wenn am Rande angegeben wird, daß auch „Libau, Riga, livländ. Landstädte, Dorpat, Reval, Narwa, Kronstadt (!), Nowgorod“ Lübisches Recht gehabt hätten, das trifft nur für Reval und Narwa zu; man müßte sich bei einer solchen Karte eben doch dazu entschließen, auch den Kreis des Rigaschen Rechts hinzuzunehmen. — Auf alle Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden, es gibt viele kleine Versehen, viele kompositorisch mißglückte Darstellungen, aber es kann kein Zweifel sein, daß dieser Atlas dennoch einen sehr lobenswerten Schritt vorwärts bedeutet und zur Vertiefung des historischen Verständnisses sehr wesentlich beitragen wird.

Zur Geschichte der Kartographie veröffentlicht Wilhelm Lang in der Zs. *Imago Mundi* VII, Stockholm 1951, 85—88 einen wichtigen Beitrag: *The Augsburg Travel Guide of 1563 and the Erlinger Road Map of 1524.* Die gute Faksimile-Wiedergabe der Erlingerschen Wegekarte aus dem Britischen Museum zeigt uns, daß man 1524 in Augsburg noch wenig Interesse an und geringe Kenntnisse von den hansischen Verkehrswegen besaß, während das „Raißbuechlin“ von 1563 schon genaue Wegestrecken im Norden verzeichnet. Dieses Werk von Jörg Gail verdiente vollständig veröffentlicht zu werden.

Daß seit 1951 auch in der Ostzone *Archivmitteilungen* erscheinen, die von der Hauptabteilung Archivwesen im Ministerium der Deutschen Demokratischen Republik herausgegeben werden, wird wohl den Fachleuten, aber vielleicht nicht allen Historikern bekannt sein. Im ersten Hefte veröffentlicht Roland Seeberg-Elverfeld eine Übersicht: *Die Archive der Deutschen Demokratischen Republik*; von Interesse ist auch, daß eine Anordnung zur Errichtung von Stadt- und Kreisarchiven erlassen worden ist.

2. VORHANSISCHE ZEIT

(Bearbeitet von *Ahasver von Brandt*)

Die *Festgabe Hermann Aubin zum 65. Geburtstag* (Rhein. Vbll. 15/16, 1951) enthält, dem bevorzugten Arbeitsgebiet des Jubilars entsprechend, mehrere Beiträge zur frühmittelalterlichen Geschichte, von denen für unseren Bereich zu beachten sind: *Edith Ennen*, *Einige Bemerkungen zur frühmittelalterlichen Geschichte von Bonn* (184—191), wobei der Nachweis eines Bonner Fernhändlerwik bereits des 9. Jahrhunderts in sehr charakteristischer Weise gelingt. Der kurze Aufsatz von *H. Jankuhn*, *Probleme des rhein. Handels nach Skandinavien im frühen Mittelalter* (495—499) gibt mit zwei Karten Aufschlüsse über die Fernhandelsbeziehungen, für die im Norden Birka und Haithabu die Zentren waren; sie erschienen auf den Fundkarten deutlich als Streuungsmittelpunkte von Importwaren, sodaß damit zu rechnen ist, daß der Fernhandelsimport z. T. dem Austausch mit dem agrarischen Hinterland diene.

Der Aufsatz von *R. Drögereit*, *Des Friesen Liudger Eigenkloster Werden und seine kulturelle Bedeutung im 9. Jahrhundert* (Jahrb. d. Ges. f. bild. Kunst u. vaterl. Altertümer zu Emden, 31, 1951, 5—24), zeigt, daß die Abtei Werden/Ruhr durch ihren Gründer, den Friesenapostel Liudger, in eigentümlichen friesischen Beziehungen stand; er berührt dabei auch die Spuren handlungsgeschichtlicher Art, die ebenfalls auf den friesischen Zusammenhang weisen.

Luise von Winterfeld, *Die Entstehung der Stadt Dortmund* (Beitr. z. Gesch. Dortmunds u. der Grafsch. Mark 48, 1950, 5—98) geht von der eigentümlichen Tatsache aus, daß — gewiß durch kaufmännische Beziehungen — der Name Dortmunds bereits früh in der nordfranzösischen und skandinavischen Überlieferung des Karls- und Wittekindsagenkreises auftritt, obwohl die karolingischen Geschichtsquellen ihn nicht erwähnen. Daß der Ort, für den schon prähistorische Besiedlung nachweisbar ist, als Knotenpunkt am Hellweg bereits frühmittelalterliche Verkehrsbedeutung hatte, ist sicher. Die Verf. weist nach, daß auch diese später so bedeutende Stadt nicht aus dörflicher Wurzel hervorging, wie ältere Forschung vielfach annahm, sondern als Wik, als kaufmännisches suburbium neben einer Pfalz oder Burg entstanden sein dürfte. Die auf einer weitgespannten, vielfältigen Quellengrundlage aufgebaute Beweisführung ist durchweg einleuchtend und auch methodisch lehrreich; wir heben hier besonders das Kap. 3 „Die Märkte“ hervor. Die Zuordnung eines vicus zur königl. curia wird durch den topographischen Befund offensichtlich bestätigt. Im Zusammenhang mit der Erörterung des älteren Grundbesitzrechtes gewinnt die Frage Bedeutung, wann das Dortmunder Statut I 26 entstanden ist, wonach der bürgerliche Grund und Boden frei von stadtherrlichem Zins war; Klärung des Gegensatzes, in den sich die Verf. (S. 54, Anm. 172) hier zu *H. Reincke* (HGbl. 69, S. 26, Anm. 63) stellt, wäre wegen der allgemeinen stadtgeschichtlichen Bedeutung des Problems erwünscht.

* *Bernhard Ortman*n, *Vororte Westfalens seit germanischer Zeit*. Paderborn, Warburg, Minden, Dortmund, Münster, Soest, (Paderborn, Schöningh, 1949; 192 S.). Der Verf., seit Jahren als ein tatkräftiger Forscher auf dem Gebiet der Denkmalpflege und der Ausgrabungen in dem zerstörten Stadtkern von Pader-

born bekannt, legt hier in einem umfassenden Werk seine Auffassung von der ältesten Geschichte der sechs im Titel genannten westfälischen Städte vor. In einer Zusammenschau von Ergebnissen der Prähistorie, der Geschichte und der Baugeschichte erwächst ihm ein von der bisherigen Auffassung recht abweichendes Bild der Entstehung der genannten Städte, ja darüber hinaus eine neue Definition des Begriffes Stadt. Seine Kartierung der prähistorischen Funde aus den Städten selbst und aus ihrer näheren Umgebung führt ihn zu der Ansicht, daß seit der Selbsthaftwerdung des Menschen, also seit der mittleren Steinzeit, diejenigen Geländepunkte, in denen heute Städte liegen, ununterbrochen besiedelt gewesen sind. Günstige Lage an Handels- und Verkehrswegen, schnellere wirtschaftliche Entwicklung an diesen Stauungen der jeweiligen Bevölkerungen und das Einsetzen der christlichen Missionsarbeit gerade an diesen Brennpunkten sind nach ihm die wahren Anfänge der Stadtwerdung. Demgegenüber spiele das, was der Historiker landläufig mit dem Begriff einer deutsch-mittelalterlichen Stadt verbindet, also rechts- und wirtschaftshistorische Grundbedingungen, nur eine dem „genius loci“ gegenüber temporäre Rolle, die zudem in jeder Epoche anders ausgeprägt sei. Diese Gedankengänge werden mit einem großen Belegmaterial, insbesondere an vor- und frühgeschichtlichen Fundstücken, an baugeschichtlichen Daten, sowie Sezierung einzelner Stadtgrundrisse — in den Rahmen der jeweiligen Stadtgeschichte hineingestellt — anscheinend recht zwingend vorgetragen. Es soll aber nicht verhehlt werden, daß es wohl nicht angeht, den — jedenfalls in der Geschichtsforschung — fest umrissenen Begriff „Stadt“ ohne weiteres auf prähistorische Großsiedlungen zu übertragen, auch wenn diese durch Funde mitunter recht gut belegt sind. Es dürfte dies der Erforschung der Geschichte dieser „gewordenen“ Städte nicht gut tun und zu einer Verwischung klarer rechts- und wirtschaftsgeschichtlicher, aber auch politischer und geistesgeschichtlicher Entwicklungsstufen führen. Es ist anzunehmen, daß dieses so anregende Buch zu einer fruchtbaren Auseinandersetzung über die früheste Geschichte der bearbeiteten Städte führen wird, aber wohl auch zu einer Klärung grundsätzlicher Fragen der deutschen Stadtgeschichtsforschung überhaupt.

W. Neugebauer

F. Timme bereichert die immer wichtiger werdende „Wik“-Forschung durch zwei neue Aufsätze. *Ein alter Handelsplatz in Braunschweig* (Niedersächs. Jb. 22, 1950, 33—86) bringt den Nachweis, daß im Gebiet des Braunschweigischen Weichbildes Altenwiek ein solcher Wikort zu suchen ist, nicht als unmittelbarer Vorgänger der späteren Stadt zwar, aber doch in der Form eines Stapel- und Handelsplatzes unständiger Natur, der auf den gleichen Verkehrsgegebenheiten beruhte. T. kannte bei Drucklegung des Aufsatzes Rörigs Ausführungen über Magdeburg noch nicht, doch ergänzen seine Darlegungen das dort mit anderem Material gewonnene Ergebnis. T.s Untersuchung macht das Bestehen eines Handelsplatzes von mercatores frequentantes in Braunschweig schon vor dem 11. Jahrhundert sehr wahrscheinlich. In einen größeren Rahmen — anschließend an die Untersuchungen von Rörig und Planitz — stellt Timme die neuen Erkenntnisse mit dem kurz zusammenfassenden Aufsatz: *Ostsachsens früher Verkehr und die Entstehung alter Handelsplätze* (Braunschw. Heimat 36, 1950, 1—30). Hier werden die frühmittelalterlichen Verkehrswege Ostsachsens topographisch relativ genau rekonstruiert und in Beziehung zu einer Reihe mehr oder minder sicher nachweisbarer Wikplätze gebracht, die später nur zum Teil

als echte Fernhandelsstädte weitergelebt haben. Die weitere Untersuchung dieser frühmittelalterlichen Verkehrs- und Stapelverhältnisse im östl. Altdeutschland wird — so möchte man hoffen — erhebliche Bedeutung für die hansische „Vorgeschichte“ gewinnen.

Im Bremischen Jahrbuch 43, 1951, berichtet E. Grohne über die *älteste Stadtbefestigung Bremens* (125—136), wie sie beim Bunkerbau auf dem Domshof während des Krieges angeschnitten worden ist. Es handelt sich um ein doppeltes Grabensystem, das die Bischofsresidenz schon im 9. Jahrhundert umgeben hat, und um eine erweiternde Maueranlage des 11. Jahrhunderts.

Anlässlich eines Fundes in der Elbe (*Ein Ulfberht-Schwert aus d. Elbe bei Hamburg*, Festschr. Gustav Schwantes, Neumünster 1951, Wachholtz, 212—229) stellt H. Jankuhn das reiche Fundmaterial über diesen besonderen Waffentyp des 10./11. Jahrhunderts in den größeren Zusammenhang der nordeurop. Handelsgeschichte. Die qualitativ besonders hochwertigen Schwerter wohl rhein. Herkunft finden sich besonders zahlreich in Norwegen und Ostpreußen, aber auch z. B. am unteren Dnjepr. Das damit angedeutete Absatzgebiet des fränk. Waffenhandels hat also einen beachtlichen geographischen Umfang.

Die Ausgrabungen auf d. Gelände d. ehemaligen Hamburger Doms u. beim Neubau d. Fischmarktapotheke (Zs. Hammaburg 2, 1951, 71—104) haben, wie R. Schindler berichtet, u. a. Spuren der ältesten Holzkirche erbracht, sowie den ersten Nachweis des Bestehens einer karolingischen Domburg — eben der „Hammaburg“. Am Alten Fischmarkt schließlich ergaben sich Fundamentreste des 9.—11. Jahrhunderts, wodurch die bisherigen topographischen Vorstellungen vom vorhansischen Hamburg ergänzt und bestätigt wurden (vgl. HGBl. 70, 1951, 152).

Seit 1949 werden unter Leitung von W. Neugebauer wieder umfangreiche Ausgrabungen auf dem Burggelände von Alt-Lübeck durchgeführt. Sie gelten diesmal insbesondere dem Vorgelände dieser slaw. Königsburg, wo uns durch lit. Quellen und frühere archäol. Untersuchungen ein suburbium bezeugt ist; dessen Aufdeckung, die z. Zt. erfolgreich im Gange ist, wird möglicherweise weitere Aufklärung über die frühmittelalterlichen Formen der Handelssiedlung erbringen. Der Aufsatz von Neugebauer: *Alt-Lübeck, Problemstellung einer Ausgrabung* (Forsch. d. Geogr. Gesellsch. z. Lübeck, II. R., Heft 42, 1950, 7—20), geht noch nicht auf die jetzt vorliegenden Ergebnisse ein, faßt aber auf beispielhaft klare und gründliche Weise die hier maßgebende Fragestellung zusammen und deutet schon dadurch die Bedeutung dieser Grabungen für die vorhansische Geschichte des deutsch-slawischen Grenzsaumes an.

* Johannes Brøndum-Nielsen verlegt in den *Acta Philologica Scandinavica*, 21. Jg. 1950, 49 ff. das im Ringwall von Alt-Lübeck gefundene, mit Runen gezeichnete Messer aus Bein auf Grund des Runentyps und der Sprachform zeitlich in das Ende des 12. Jhs. Vermutlich gehörte dies Messer jemandem von der dänischen Besatzung der Burg (?).
W. Koppe

H. Jankuhn hat das umstrittene Thema von Heimat und Stammesart der Angeln in einem sehr umfangreichen und gründlichen Aufsatz wieder aufgenommen: *Siedlungs- und Kulturgeschichte der Angeln vor ihrer Auswanderung nach England* (Jahrb. d. Angler Heimatvereins 14, 1950, 54—132). Völlige Gewißheit darüber, ob es sich bei dem Siedlungsgebiet der Landschaft Angeln wirklich um die Heimat des gleichnamigen Stammes handelt, ist auch mit

archäol. Methoden einstweilen nicht zu gewinnen; doch tritt der Kulturkreis als solcher jedenfalls deutlich hervor, vermutlich beruhend auf einer suebischen Einwanderung. Starkes Abnehmen der Grabfunde seit dem 5./6. Jahrhundert und gleichzeitiges Auftreten typischer Schmuck- und Urnenformen im angl. Gebiet Englands sprechen für die Herkunft der Angeln aus dieser Landschaft. Kernstück des Aufsatzes sind die scharfsinnig erschlossenen Kulturverhältnisse, darunter die wirtschaftlichen: bedeutende Eisengewinnung, Import röm. Kulturgutes, Binnenhandel im Ostseebereich (Ton- und Bronzeware), Bootsbau und Schiffsverkehr (Nydamboot!).

R. Trautmann (†), *Die wendischen Ortsnamen Ostholsteins, Lübecks, Lauenburgs und Mecklenburgs* (Quellen u. Forsch. z. Gesch. Schleswig-Holsteins XXI, Neumünster 1950, Wachholtz, 266 S.) gibt eine knappe, aber gut unterrichtende Einleitung über die siedlungsgeschichtlichen Grundlagen der Wendenzeit und über den Stand der Ortsnamenforschung. Der Katalog der Ortsnamen, der den Hauptteil des Buches ausmacht, wird auch dem Hansehistoriker häufig nützlichen Dienst leisten können; gibt er doch die Varianten und ältesten Formen all der slawischen Ortsnamen, die als Personen- und Herkunftsnamen oft genug begegnen und Rätsel aufgeben.

L. Weibull, *Fornborgen Trelleborg* (Scandia XX, 1950, 283—289) sucht anlässlich der großen Publikation von P. Nörlund (Kopenhagen 1948) über die Ausgrabung jenes gewaltigen wikingerzeitlichen Kriegerheims auf der Insel Seeland nach einer neuen Erklärung für sein Zustandekommen. Die Anlage der Burg gehört ins Ende des 10. Jahrhunderts. Nach Weibulls Ansicht ist sie zu erklären aus den Gegensätzen zwischen dem Königtum des entstehenden Großreiches Dänemark und den lokalen, vom organisierten Seeraub lebenden Gauhäuptlingen. Eine der beiden Parteien dürfte Urheberin der großen Anlage sein, die der Kontrolle des Großen Belttes und damit eines der wichtigsten nordischen Fahrwasser diene.

Einen Ueberblick über die frühmittelalterlichen Siedlungsverhältnisse im Mündungsgebiet des Göta Älv gibt C. Weibull: *Göta älv's mynning. Land och städer fram i äldre medeltid* (Göteborgs högskolas årskr. 1950, Nr. 2). Im Schnittpunkt der politischen und wirtschaftlichen Interessen der drei nordischen Reiche erwachsen hier bekanntlich schon früh wichtige Verkehrszentren. Unter ihnen entstand das norwegische Kungahälla als Residenz und Handelsplatz wohl schon im 10. Jahrhundert. Systematische Ausgrabungen sind dort bisher noch nicht erfolgt; aber jedenfalls gehört der Ort in den Kreis der vorwiegend westlich (nach England) orientierten Seehandelsplätze um Kattegat und Skagerrak; 1135 wurde er durch einen Wendenüberfall zerstört. Wichtiger für den Niedergang und das schließlich völlige Verschwinden des Ortes war der Aufstieg des benachbarten, schwedischen Lödöse, dessen Verkehrsbeziehungen seit der Mitte des 12. Jahrhunderts von dem neuen „hansischen“ Wirtschaftssystem Nordeuropas bestimmt werden. Die Ablösung Kungahällas durch Lödöse spiegelt im nordischen Rahmen die Ablösung Schlesiens durch Lübeck wieder.

Die Zs. Aländsk Odling 1950 enthält einen sehr umfangreichen Aufsatz von M. Dreijer *Landet Åland och Fornsveriges östgräns*, 3—154, worin der Vf. mit Recht die Wichtigkeit der Inselgruppe für die Entwicklung des frühmittelalterlichen Handels und der Kulturzusammenhänge im nördlichen Ostseebecken betont. Er gelangt auf Grund sorgfältig dargelegten Quellenmaterials zu der

Ansicht, daß Åland zu den schwedischen Stammlandschaften (also nicht zum Kolonialgebiet) gehört, offenbar sogar schon früher christianisiert war, als die Mälärlandschaft, und somit jedenfalls im Zusammenhang der schwedischen Staatwerdung steht. Ob die Beweisführung in allen Punkten Stich halten wird (so z. B. mit dem Versuch, Birka auf Åland zu lokalisieren), entzieht sich unserer Beurteilung. — Die beneidenswerte Gewohnheit der großen skandinavischen Tageszeitungen, bedeutende wissenschaftliche Abhandlungen „unter dem Strich“ zu veröffentlichen, ermöglicht es dem gleichen Vf., mit einem Aufsatz *Mäster Adam och Norden* (Hufvudstadsbladet, Helsingfors 1951, Nr. 297) seine Forschungsergebnisse weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Die hier wiederholte Ansicht, daß Birka nicht im Mälär, sondern auf Åland gelegen haben müsse, beruht auf einer jedenfalls nicht einfach von der Hand zu weisenden Interpretation von Angaben Adams von Bremen über bestimmte Ortsnamen und Kirchensprengel; eine Ueberprüfung von sachkundiger Seite wäre erwünscht, wenn sich auch die bedeutenden Fundergebnisse von Björkö im Mälär schwerlich auf andere Weise würden erklären lassen können. — * Zu diesen Hypothesen äußert sich **Kauko Pirinen** sehr kritisch und zurückhaltend in der finnischen Historischen Zs. (Historiallinen Aikakauskirja 1951, 2, 160—163). P. J.

Paul Johansen, *Der altnordische Name Ösels als verfassungsgeschichtliches Problem* (Festschr. Karl Haff, Innsbruck 1950, 95—110) weist nach, daß der Name der großen und wichtigen Ostseeinsel der gemeinnordischen Umgangssprache als „Eysýsla“ (Insel-Land) angehört und darauf hindeutet, daß die nordische Verwaltungseinheit des „Syssel“ hier eine Spur hinterlassen hat — vermutlich im Zusammenhang mit einer Tributpflicht west-estnischer Landschaften an die im Entstehen begriffenen nordischen Reiche des 9. Jahrhunderts.

* **Raymond Schmittlein**s originelles, aber wissenschaftlich gesehen leider allzu phantasievolles Werk *Etudes sur la nationalité des Aestii I*, Baden 194, Editions Art et Science, 319 S., enthält immerhin sehr beachtenswerte Beigaben in Gestalt von zahlreichen Karten, z. B. 161: die litauischen Ortsnamen auf -gala, 203: finnisch-ugrische, 273: germanische topographische Namen in Litauen und viele schätzenswerte Literaturhinweise.

Birka auf Island nennt **Hans Kuhn** eine Studie (Namn och Bygd 37, 1949, 47—64) über alte Hofnamen im mittleren Nordland am Eyjafjörður, die eine ferne Widerspiegelung altnordischer Handelsverhältnisse zu sein scheinen. Die Einwanderer und Neusiedler gaben ihren Höfen mehrfach Namen, die aus dem Bereich der großen Welt der späten Wikingerzeit stammten: Uppsälir, Garðaríki, Mikligarður, Heiðabær, Jörvik (York), Sandvík (Sandwich), Sigtún u. v. a. Innerhalb dieser Namen, auch nach der Ortslage, findet sich nun die Hofbezeichnung Björk, welche nach sehr einleuchtenden und scharfsinnigen Argumentationen Kuhns in das 10. oder 11. Jahrhundert gehört. Damit ist bewiesen, daß dieser Stadtname der Wikingerzeit direkt zum Vorbild für die Benennung neuer Siedlungsstätten gedient hat, was bis jetzt bezweifelt werden konnte. Zudem ist für die Namensform Birca, wie sie Rimberts Vita Anskarii kennt, ein neues, sicheres Beleg aus recht früher Zeit gefunden.

Großzügige Ausgrabungen sind von russischer Seite in Alt-Ladoga, dem Aldeigjuborg der altnordischen Quellen, durchgeführt worden. G. P. Grozdilov berichtet darüber in der Zs. Sovetskaja Archeologija XIV, 1950, unter dem Titel: *Raskopki v Staroj Ladoge v 1948 godu*. Die Bilder zeigen aufgedeckte

Hausgrundrisse dicht neben- und übereinander, vermitteln einen Eindruck, der an Haithabu denken läßt. Gr. unterscheidet eine obere Schicht aus dem 9. bis 10. Jahrhundert, welche kleinere Haustypen zeigt, vermutlich für Handwerker gedacht, während die ältere Schicht aus dem 7. bis 8. Jahrhundert größere Räume bevorzugt, welche offenbar für ackerbautreibende Großfamilien gedacht waren. Ueber die Nationalität der Bewohner spricht sich Verfasser nicht aus. Die Ausgrabungen verdienen die Beachtung unserer Vorgeschichtsforscher, weil sie eine Klärung der Herkunftsfrage der Burg- und Stadtsiedlungen des alten „Gardaríki“ bringen könnten.

Von polnischer Seite wird den Fragen der frühgeschichtlichen Städte aus nationalen Prestige Gründen erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt, ohne daß ähnlich positive Ergebnisse wie in Lagoda vorgelegt werden könnten. Allgemein berichten Richard Kiersnowski über das *Problem Winety* und Witold Hensel über *Problem Jomsburga*, der letztere noch über Alt-Lübeck im Lichte der Ausgrabungen (*Stara Lubeka w swietle wykopalisk*), alles in der Zs. *Przegląd Zachodni*, nämlich 1949, 106—111; 1948, 319—321 und 1946, 271—274.

P. Johansen

Das unerschöpfliche Thema der normannischen Entdeckung und Besiedelung Nordamerikas wird bereichert durch einen gründlichen Aufsatz von J. h. Brønsted (mit Beitr. v. K. M. Nielsen u. Erik Moltke): *Problemet om Nordboer i Nordamerika før Columbus. En Bedømmelse af det amerikanske Materiale* (Aarb. f. Nord. Oldkyndigh. og Historie 1950, 1—152). B. gibt zunächst ausführliche Berichte über die drei wichtigsten Zeugnisse, den Waffenfund von Beardmore, den Turm von Newport und den Kensington-Stein, sowie über andere Inschriften und Einzelfunde, schließlich eine Erörterung des Vinland-Problems; alles auf Grund der neuesten Lit. und eigener Orientierung in Amerika, mit erfreulich sachlicher Haltung. Der Beardmore-Fund kann nach der Fundgeschichte nicht als Beweis herangezogen werden, der Newporter Turm bietet kein sicheres Material für eine chronologische oder stilistische Festlegung, scheint aber doch erst dem 17. Jahrhundert anzugehören. Für Kensington sind die Beitr. der Philologen herangezogen, da die Archäologie nach B.s Ansicht kein entscheidendes Urteil abgeben kann. Das philologische Urteil lautet auch hier (wie meist) auf: Fälschung. Alle übrigen Funde sind mehr oder weniger bedeutungslos, jedenfalls nicht beweiskräftig für das große Thema. Die Ubersicht über den Stand des Vinlandproblems zeigt schließlich die hoffnungslose Wirrnis der Sachlage, die sich in der Lit. widerspiegelt; der Spekulation sind hier überhaupt keine Grenzen gesetzt. B.s Vorschlag, die phantasievollen Auslegungen der lit. Quellen einstweilen ad acta zu legen und zunächst einmal eine archäologische Expedition auszurüsten, die die amerikanische Nordatlantikküste systematisch nach unzweifelhaft nordischen Wohnplatzresten absucht, scheint uns wohlbegründet; ebenso seine Gedanken über die fachmännische Zusammensetzung und Ausrüstung eines solchen Unternehmens.

* Jene immer wieder zurückgewiesene und dennoch immer wieder (dänischerseits z. B. von William Thalbitzer) verteidigte Auffassung, daß der Kensingtonstein echt ist, widerlegen durch ihre Ausführungen (in *Danske Studier* 1949/50, 37—60) *Kensington-Stenen. Amerikas Runesten*, nochmals Erik Moltke als Runologe und Harry Andersen als Sprachwissenschaftler

mit zwingenden Argumenten. Daß dessen ungeachtet die Echtheit jenes Steines weiterhin verfochten werden wird, zeigt S. N. H a g e n in *Speculum, A Journal of Mediaeval Studies*, Cambridge-Massachusetts 1950, XXV, 3, 321—356: *The Kensington Runic Inscription*, — obwohl inzwischen schon die „Kladde“ des Inschriftenfälschers in der Gestalt einer Runenprobe auf Papier zutage getreten ist.

W. Koppe

* E. R e m a n, *The Norse Discoveries and Explorations in America*, Berkeley u. Los Angeles, Univ. of California Press 1949, 241 S., arbeitet wieder mit der unbewiesenen Theorie, daß das Klima um 1000 besser gewesen sei als heute, und interpretiert die bekannten Quellen daraufhin mit Ergebnissen über die Reichweite der normannischen Fahrten, die von der amerikanischen Fachwissenschaft als „äußerst absurd“ abgelehnt werden.

L. Beutin

* Es ist schließlich zu erwähnen, weil in Deutschland bisher kaum beachtet, daß Adam von Bremens Werk nach der Kopenhagener Handschrift in Faksimiledruck veröffentlicht wurde: *Adami Bremensis Gesta Hammaburgensis Ecclesie Pontificum, Codex Havnensis*. Published in Photolithography with preface by C.-A. C h r i s t e n s e n, Copenhagen 1948, Rosenkilde and Bagger. P. J.

3. ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFT

(Bearbeitet von Ahasver von Brandt)

RHEINLAND UND WESTFALEN. *Siegel, Wappen und Flagge der Stadt Aachen* behandelt A. H u y s k e n s in der Zs. d. Aachener Geschichtsvereins 63, 1950 (5—25) — eine der bisher leider seltenen befriedigenden Arbeiten über das städtische Siegel- und Wappenwesen, dessen Bedeutung für Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte vielfach verkannt wird, obgleich sie noch in unseren Tagen immer einmal wieder in Erscheinung tritt. Sehr beachtlich, und mit dem hansischen Pfundzollsigel von 1368 zu vergleichen, ist der Hinweis auf das gemeinsame Siegel der Teilnehmer des Landfriedensbündnisses von 1351, das u. a. die Wappen der Reichsstädte Köln und Aachen enthielt; diese rechtsgeschichtlich wichtige Form der Gemeinschaftssiegel ist von den gängigen Siegelkunden gewöhnlich nicht beachtet worden.

Forschungen im Kölner Dom (— Kölner Domblatt, Jahrb. d. Zentr. Dombauvereins 4/5, 1950) vereinigt wiederum eine Reihe von architektur- und kunstgeschichtlichen Einzelartikeln. Wir erwähnen E. H e g e l, *Zur Entwicklung der Kölner Dompfarrei* (82—96) als ein Beispiel der Entwicklung des städtischen Pfarrsprengelwesens und der bischofskirchlichen Patrozinien, sowie die Fortsetzung des Berichts von O. D o p p e l f e l d über die *Domgrabung* (118—145).

Neuß in Geschichte und Wirtschaft (Angermund 1947, Nüttgens. 240 S.) entstand als Denkschrift der Stadtverwaltung gegenüber einem im Kriege drohenden Verlust der Selbständigkeit; die nachträgliche Veröffentlichung rechtfertigt sich durch den wissenschaftlichen Gehalt der Beiträge. G. K a l l e n, *Neuß in der Geschichte* (27—76) gibt einen kurzen Gesamtüberblick; die Entwicklung der Stadt vollzieht sich auch hier im Rahmen einer frühen Kaufmannsiedlung, deren Autonomieansprüche sich gegen den bischöflichen Stadtherrn durchsetzen. Nach der erfolgreichen Abwehr Karls des Kühnen gewinnt die Stadt im Spät-

mittelalter eine fast reichsfreie Stellung. Die eigentümliche Bewidmung der Stadt (1475, Sept. 2) durch Kaiser Friedrich III. mit den Vorrechten und Freiheiten einer Hansestadt (!) verdient einmal im größeren Zusammenhang der damaligen kaiserl. Hansepolitik eine Untersuchung (vgl. das Regest in HUB X, 443 und W. Steins Anm. ebda.). — Der Abschnitt von B. K u s k e *Überlieferung und Eigenart der wirtschaftlichen Entwicklung von Neuß* (77—240) schildert in seinem geschichtlichen Teil die wirtschaftsgeographischen Grundlagen der Stadt im Kreuzungspunkt zwischen Rhein- und Maasverkehr und ihre Nutzung hauptsächlich durch einen ausgedehnten Weinhandel in Richtung der Niederlande und Nordwestdeutschlands.

Der Aufsatz von H. A m m a n n, *Die Friedberger Messen* (Rhein. Vjbl. 15/16 — Festschr. H. Aubin, 1951, 192—225) ist für die hansische Geschichtsforschung deshalb von hohem Interesse, weil A. hier — vornehmlich auf Grund inzwischen verloren gegangener Frankfurter Quellen — die überraschend weitgespannten Beziehungen dieser Tuch- und Messestadt erstmalig aufgedeckt hat: „man wird Friedberg nun unter die ansehnlichen deutschen Wirtschaftsplätze des 14. Jahrhunderts einreihen müssen“ (223). Die Tuchexportindustrie und die Messen haben auch dieser Stadt, ähnlich wie Frankfurt, ein Einzugsgebiet geschaffen, das weit in den hansischen Norden reicht. Der von A. nachgewiesene hansische Anteil an diesem Verkehr ist so bedeutend, daß die Untersuchung als willkommener Beitrag zu dem Problem der hansisch-süddeutschen Beziehungen begrüßt werden kann.

A v e r d u n k - R i n g, *Geschichte der Stadt Duisburg* (2. Aufl., Ratingen 1949, A. Heun, 587 S., 11 Abb., 3 Pläne), Neubearbeitung des 1926 erschienenen Werkes durch W. Ring. Wie es sich bei einer Industrie- und Großstadt dieses Typs versteht, ist der weitaus größte Teil des wohlgegliederten und angenehm lesbaren Buches der modernsten Entwicklung gewidmet. Doch kommt auch die mittelalterliche Geschichte nicht zu kurz. Aus ihr interessieren hier weniger die politischen Schicksale im Rahmen der wechselvollen niederrheinischen Territorialgeschichte, als die sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Kapitel, die den chronologischen Ablauf als Zustandsschilderungen unterbrechen. Die kurze Darstellung der verfassungs- und verwaltungsgeschichtlichen Verhältnisse möchte man als vorbildlich in diesem Rahmen bezeichnen (106—125). Auch die wirtschafts- und handelsgeschichtlichen Beziehungen werden hinreichend deutlich (Weinversand; Tuchmessen, als Vorläufer Frankfurts); der Anteil der Stadt und ihrer Bürgerschaft an der städtischen Ostkolonisation hätte vielleicht noch etwas ausführlichere Darstellung verdient.

Das mittelalterliche Stadtbuch von Wiedenbrück (c. 1480) (Münster 1947, Regensberg. 78 S., 1 Tafel) hat der Finder des lange verschollenen Bandes, W. T e c k l e n b o r g, veröffentlicht. Die Einleitung berichtet über den Inhalt und verlorene Vorgänger des beachtenswerten, kleinstädtischen Stadtbuchs; es enthält u. a. eine Abschrift des Magdeburger Weichbildrechts, das Wiedenbrücker Stadtrecht, Abschriften einiger für die Stadt wichtiger Urkunden, sowie Einträge über städt. Besitztümer und Einkünfte und ein (unvollständiges) Bürgerverzeichnis; nachgetragen sind Kaufverträge und einzelne Statuten. Das Magd. Weichbildrecht und jüngere Nachträge sind vom Abdruck ausgeschlossen worden.

H u b e r t u s S c h w a r t z, *Kurze Geschichte der ehemals freien Hansestadt Soest* (— Soester wissenschaftl. Beitr., Bd. 1, Münster 1949, Ashendorff. 84 S.

10 Abb., 1 Plan). Dieses kurzgefaßte Handbuch ist Vorabdruck einer stadtgeschichtl. Einleitung zur geplanten Neuinventarisierung der Soester Bau- und Kunstdenkmäler. Doch sieht man ihm diesen besonderen Zweck kaum an. Es ist eine Darstellung aus einem Guß, mit tiefer Sachkenntnis und Liebe geschrieben. Dankenswert und ungewöhnlich ist es, daß der Verf. nicht darauf verzichtet hat, in Anmerkungen und mit einem Personen- und Sachregister die notwendigen Belege zu geben; dadurch wird das Buch nicht nur für den Laien, sondern auch für den Spezialisten trotz der Kürze ein stets bereiter Wegweiser und man kann z. B. auch den Fortschritt gegenüber älteren Spezialdarstellungen der Rechts- und Sozialgeschichte allenthalben mit wünschenswerter Deutlichkeit nachprüfen. Durch die Gliederung in kurze prägnante Absätze mit Schlagzeilen wird ein einfacher klarer Aufbau des Stoffes in lockerer Form erzielt. — Bei dieser Stadt und diesem Verfasser erübrigt sich ein kritisches Eingehen auf den Inhalt, der sich überall als zuverlässig und bei aller Knappheit voll ausreichend erweist; ein schönes Beispiel dafür, daß sich eine wissenschaftlich vollwertige Stadtgeschichte auch auf kleinstem Raum verwirklichen läßt. — Ebenso wie das eben erwähnte kam uns auch das Buch von W. H. De u s über *Die Soester Fehde* erst verspätet zu Gesicht (— Soester wiss. Beitr., Bd. 2, Soest 1949, 173 S., zahlr. Abb. u. Karten). Es ist die nunmehr wohl abschließende und erschöpfende Darstellung dieses im Jubiläumsjahr viel behandelten Themas (vgl. HGBll. 70, S. 156). Der Verf. stellt die Fehde in die großen Zusammenhänge der Zeit, der dynastischen, politischen und wirtschaftlichen Kräfte; das hier auch schriftstellerisch wohl gemeisterte verzwickte Zusammenspiel der verschiedenen Faktoren macht ja die Soester Fehde zu einem Musterbeispiel der neuen Tendenzen im deutschen Territorialismus des 15. Jahrhunderts. — Band 4 der „Soester wissenschaftlichen Beiträge“ verwirklicht den ansprechenden Gedanken einer *Soester Chronik, zugleich Bericht der Stadtverwaltung über die Zeit vom 1. April 1942 bis 31. März 1948* (Soest, 1951, Mocker & Jahn, 304 S.)

Das Hospitalwesen im mittelalterlichen Bielefeld schildert in Kürze Marianne Will, (Ravensb. Bl. 13, 1950, 130—133); Entwicklung und Verwaltung der Hospitäler entsprechen den Vorgängen in anderen hansischen Städten.

J. D i r i c h s, *Was bedeutet der Name Höxter?* (Westfäl. Zs., II. Abt., 98/99, 1949, 77—82) erklärt Huxo(a)eri — höher gelegener, trocken bleibender Platz. Die Deutung ist von Interesse wegen des häufigen Vorkommens des Wortes auch im sonstigen hansischen Bereich — so in Hamburg (Hüxter), Lübeck (Hüxstr., Huxtortor) und Stralsund (Huxer). Merkwürdig bleibt, gegenüber D.s Deutung, daß das Wort in diesen anderen Städten teilweise schon im 13. Jahrhundert andere (volksetymologische) Erklärungen findet. — Das „Höxtersche Jahrbuch“ bringt in Band 2 (1951) eine Uebersicht von W. L e s c h, *Höxter in Geschichte und Gegenwart*, erweiterte Wiedergabe des bewährten Schemas aus dem Deutschen Städtebuch, sowie von d e m s e l b e n: *Das Stadtarchiv von Höxter, seine Geschichte und seine Bedeutung*. Das Urkundenarchiv lag auch hier (bis ins 18. Jh.) in der Pfarrkirche; das Kanzleiarchiv besitzt eine relativ bedeutende Reihe verschiedener Stadtbücher (darunter Schoßregister von 1481 ff.).

H a n s H ü e r, *Geschichte der Stadt Coesfeld*, Münster 1947; *Herford, Ein Heimatbuch*. Im Auftrage der Stadt H. hrsg. Herforder Ver. f. Heimatkunde

1946, 155 S. Paderborn, Werden, Untergang, Wiedererstehen, hrsg. v. Kiepk e, 208 S.; Bochum, Aus der Geschichte einer Großstadt des Ruhrgebietes, von Karl Brinkmann, Bochum 1950, 268 S. — wurden uns nicht eingesandt.

Paul Berghaus veröffentlicht zum Turnosenfund von Oberveischede, Kr. Olpe (um 1378) eine sehr instruktive Karte (Hamburger Beitr. z. Numismatik, H. 4, 74/75) der bisher gemachten Funde von Turnosen, die der Zeit nach 1360 angehören, als das Bedürfnis nach einer größeren zuverlässigen Silbermünze in Westfalen und Westdeutschland wach wurde. Für die Wirtschaftsentwicklung Westfalens ist diese Karte recht bezeichnend.

Derselbe, Währungsgrenzen des westfäl. Oberwesergebietes im Spätmittelalter (— Numism. Studien, H. 1, Hamburg 1951, Mus. f. hamb. Gesch., 110 S., 1 Tafel, 9 Karten). Geldumlauf, Münzprägungen und Währungsgrenzen einer wirtschaftsgeschichtlichen Grenzlandschaft werden gründlich untersucht und kartographisch dargestellt; ein nützliches und neuartiges Hilfsmittel für die landschaftliche Wirtschaftsgeschichte.

Sonderarten der Übertragung des Familiennamens im nordrheinisch-westfälischen Bürgertum bespricht F. von Klocke, (Beitr. z. westfäl. Familienforschung 7, 1948, 36—45); er erwähnt u. a. den auch im hansischen Kolonialbereich nicht ganz seltenen Fall, daß der Familienname sich aus dem Vornamen der Mutter bildet, oder daß der bereits bestehende Name auch durch weibl. Nachkommen vererbt wurde (also an Schwiegersohn oder Enkel weibl. Linie); es werden ferner der Lübecker Fall Lüdenscheid-Attendorn (Ersatz des Herkunftsnamens durch den des Dienstherrn) und weitere ähnliche angeführt. Der mit diesen Möglichkeiten gebotene Spielraum ist bei der bürgerl. Genealogie des hansischen Mittelalters zu beachten.

NIEDERSACHSEN. „Eine sozial- und agrargeschichtliche Studie an Hand der Familiennamen auf -meier“ veröffentlicht R. Zoder im Niedersächs. Jahrb. 23, 1951, 1—88: Die niedersächsischen Meier. Die meist ländlich bedingten Entstehungsformen dieser Namensgruppe werden auf Grund ihrer urkundlichen (also vorwiegend städtischen Erwähnungen im niedersächs. Gebiet untersucht. K. Frölich, Das Stadtbild von Goslar im Mittelalter (Beitr. z. Gesch. d. Stadt Goslar 11, Gießen 1949, 43 S.) bringt für einen weiteren Leserkreis einen Auszug aus der Arbeit über die Goslarer Straßennamen, über die bereits berichtet wurde (vgl. HGbl. 70, S. 157): eine konzentrierte Entwicklungsgeschichte der Stadt, mit Ausblick auf die gegenwärtige Topographie. — Die Betrachtungen zur Siedlungsgeschichte und zum älteren Bergwesen von Goslar desselben Verfs. (Gießen 1950, W. Schmitz, 40 S., 1 Tafel) sind die bereits angekündigte Antwort auf die letzten Ausführungen des inzwischen verstorbenen P. J. Meier zum gleichen Thema (vgl. HGbl. 69, 127, und 70, 157). Die Polemik gibt F. Anlaß, seine gesamten Forschungsergebnisse zur älteren Verfassungs- und Siedlungsgeschichte Goslars zusammenfassend darzulegen. Dem Berichtersteller ist es natürlich versagt, sich über diesen äußerst komplizierten Fragenkomplex aus eigenem Studium in allen Einzelheiten eine Meinung zu bilden. Wenn man auch zugeben mag, daß P. J. Meier hier wie in anderen Fällen eine Reihe von Aurengungen zu geben vermochte (z. B. in münzgeschichtl. Hinsicht), so scheint uns Frölich im Ganzen doch mit Recht seinen bekannten methodischen und sachlichen Standpunkt beizubehalten. P. J. Meiers Neigung zu geistreichen, aber ziemlich kühnen Kombinationen hat ihn auch im Goslarer

Fall in Widersprüche zur Ueberlieferung verstrickt, die F. uns mit besseren Gründen zu beantworten scheint. Nicht ohne weiteres allerdings sind wir überzeugt von der (für die Geschichte der Bergwerksorganisation wichtigen) Ansicht F.s, die Urkunde vom 23. VI. 1310 sei als Fälschung erst Anfang des 15. Jahrhunderts entstanden. Das paläographische Bild, das man sich aus den beiden vorliegenden Photos machen kann (in der hier vorliegenden Schrift und im AfU VII, 202) erregt da doch einige Bedenken; eine eingehende schriftkundliche Untersuchung des Originals dürfte sich empfehlen.

Gewissermaßen eine Fortsetzung der großen Arbeiten B. Hagedorns bringt der Aufsatz von D. B i s c h o f f, *Ostfriesland in den englisch-niederländischen Seerriegen des 17. Jahrhunderts* (Jb. d. Gesellsch. für bild. Kunst und vaterl. Altertümer z. Emden 31, 1951, 38—59); doch liegt hier das Schwergewicht mehr auf der politischen Seite der Entwicklung. Emden steht im Mittelpunkt. Die politischen Voraussetzungen für die tatsächliche Unabhängigkeit der Stadt vom ostfriesischen Grafenhaus und den Einfluß der Niederlande auf die inneren Auseinandersetzungen werden deutlich. Näheres darüber auf S. 183.

Die *Beiträge zum Geldumlauf in Ostfriesland von der Karolingerzeit bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts* von K. K e n n e p o h l (Hamb. Beitr. z. Numism. 4, 1950, 5—24) zeigen, daß u. a. in der sächs. Kaiserzeit die Kölner Prägungen vorherrschen, die später von Erzeugnissen einheim. Münzstätten verdrängt werden. Erst seit der Mitte des 13. Jahrhunderts werden wieder fremde Einflüsse spürbar, bezeichnenderweise nun vorwiegend aus Westfalen, aber auch engl. Sterlinge, im 14. Jahrhundert dann die französ. Tournosen und ihre niederländ. Nachbildungen.

* Sehr ansprechend ist das Buch von W i l h e l m C o n n e m a n n, *200 Jahre Firmengeschichte, Ein Spiegel ostfriesischer Wirtschaftsentwicklung*, Leer 1950, 160 S. Peter Ludw. Marchés gründete 1750 die Firma, welche anfangs Handel und Versicherung betrieb, später eine Seifenfabrik in Gang hielt, welche 1829 an die Familie Connemann überging. Für uns wesentlich ist der allgemeine Teil des Buches, verfaßt von H a r m W i e m a n n, der einen sehr lehrreichen Überblick der wirtschaftlichen Verhältnisse Ostfrieslands im 18. Jahrhundert bringt, der von zahlreichen Karten, Bildern und Tabellen begleitet ist, u. a. auf S. 12 auch die Entwicklungsgeschichte der Stadt Leer in drei Skizzen veranschaulicht. Die Handelsfirma Marchés hat um die Jahrhundertwende 1800 sehr weitreichende Beziehungen unterhalten, von Übersee bis nach Drontheim, Archangel und St. Petersburg, wie das auch kartographisch (46) dargestellt wird. Es lohnt sich, diese reizvolle Firmen- und Familiengeschichte näher zu betrachten.

P. J.

Der Stadtgeschichte von Oldenburg i. O. gelten verschiedene Aufsätze im Oldenburger Jahrbuch 50, 1950: ein etwas erweiterter Vorabdruck des Artikels für den kommenden 3. Band des Deutschen Städtebuches (*Abriß der Oldenburger Stadtgeschichte*, 51—68) von D. K o h l, ein Abdruck des *Freibriefes der Stadt Oldenburg vom 6. Januar 1345* (128—135), sowie ein Aufsatz von H. L ü b b i n g, *Oldenburg als Behördenstadt* (69—80), der den Sondercharakter der jahrhundertalten Residenzstadt kennzeichnet.

W. S p i e ß hat in langjähriger, stiller und unermüdlicher Arbeit eine grundlegende Neuordnung eines der wichtigsten hansischen Stadtarchive, des Braunschweigischen, durchgeführt und jetzt vollendet. Der glückliche Abschluß einer

solchen „archivalischen Lebensaufgabe“ ist nicht vielen Archivaren gegönnt und im vorliegenden Fall besonders zu begrüßen. Die Veröffentlichung des Ergebnisses gereicht dem Verfasser und der Stadt gleichermaßen zur Ehre (*Das Stadtarchiv Braunschweig. Seine Geschichte und seine Bestände* = Werkstücke aus Mus., Archiv u. Bibl. d. Stadt Braunschweig Bd. 14, 1951, 112 S.). Die Geschichte des Archivs entspricht in den wesentlichen Zügen derjenigen anderer, gleichwertiger Städte; mit der allerdings bemerkenswerten Ausnahme, daß man hier früher als anderswo die bewußte methodische Trennung des Aktenarchivs von der Registratur vorgenommen hat. Die z. T. unheilbaren Schäden, die das rationalistische Ordnungsschema des 18. und das „Sammlungs“-Prinzip des 19. Jahrhunderts angerichtet haben, entsprechen dagegen wiederum den allgemeinen Erfahrungen. Die hansestädtische Archivgeschichte besitzt z. Z. kaum ein zweites so eingehendes und aufklärendes Werk wie dieses. Auch die anschließend dargelegten Grundgedanken des Neuordnungsplanes beanspruchen das Interesse des hansischen Historikers und Archivars und stecken voller lehrreicher Anregungen. Die Übersicht über die heutigen Bestände, die den Band abschließt, entspricht allen billigen Anforderungen an ein Inventar dieser Art, zumal da bei den einzelnen Fonds auch die bisherige Literatur angegeben ist; zur Ergänzung würde man sich höchstens einen Vermerk über Vorhandensein und Signatur des jeweiligen Repertoriums wünschen.

W. Spieß, von Vechelde. *Die Geschichte einer Braunschweiger Patrizierfamilie 1332—1864* (= Werkst. aus Mus., Archiv u. Bibl. d. Stadt Braunschweig, Bd. 13, Braunsch. 1951, 206 S., 12 Tafeln). Familiengeschichten hansestädtischer Familien gibt es zwar nicht wenige, doch ist die Zahl derer, die bis ins Mittelalter zurückreichen und sich mit Geschlechtern wirklich althansischer Bedeutung befassen, nur sehr gering. Die vorliegende Darstellung nimmt außerdem insofern einen Sonderrang ein, als sie mit allem wissenschaftlichen und archivalischen Rüstzeug erarbeitet ist. Der Verf. konnte sich vor allem auf ein verhältnismäßig umfangreiches Familienarchiv und auf die Braunschweiger Stadtbücher stützen; so entstand eine Familiengeschichte, die in mancher Hinsicht als typisch für den hansischen Bereich angesehen werden kann — abgesehen allerdings von der Herkunft aus dem ländl. Kleinadel, die Sp. glaubt annehmen zu sollen. Das Geschlecht stellte im 15.—17. Jahrhundert zahlreiche Ratmänner und Bürgermeister in Braunschweig, sowie einen Bürgermeister in Lübeck, entsandte einen Zweig auch nach Danzig. Die lange Zeit betriebene patrizische Inzucht bewirkte seit der Mitte des 17. Jahrhunderts ein auffälliges Versiegen der Lebens- und Geisteskräfte des Geschlechts; der zeitliche Zusammenfall mit den politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen in Braunschweig beschleunigte den Prozeß des Niederganges.

Der Brunnen auf dem Altstadtmarkt zu Braunschweig (Hrsg. v. Oberstadtdirektor, Braunsch. 1951, Appelhans, 59, S., 19 Abb.). W. Kump berichtet über das Schicksal des schönen Denkmals und seine jetzt vollendete Erneuerung, J. Goederitz über den stadtplanerischen Zusammenhang, O. Stelzer schließt eine Betrachtung „Zur Entwicklungsgeschichte mittelalterl. Brunnen“ an. Ein ungewöhnliches Maß von Liebe und materieller Leistung ist in Braunschweig unmittelbar nach der Kriegszerstörung auf die Wiederherstellung dieses kostbaren Einzelstücks verwendet worden.

G. v o n d e r O s t e n zeigt in einem Aufsatz *Lüneburger und Lübecker Bildschnitzer um 1500* (Niedersächs. Jb. 23, 1951, 89—115, 5 Bildtafeln) die Besonderheiten, aber auch Gemeinsamkeiten in der spätgot. Kunstblüte beider wendischen Städte auf. Von dem Lüneburger Cord Snitker stammt eine Apostelfigur auf Gotland, also im vorwiegend Lüb. Kunstexportgebiet; umgekehrt scheinen Lübecker Werke (Bernt Notke und seine Schule?) in Lüneburg nachweisbar. Schließlich glaubt v. d. O. erweisen zu können, daß der Lübecker Benedikt Dreyer anfänglich in Lüneburg gelernt und gewirkt hat. Ein sehr enges kunstgeschichtliches Wechselspiel zwischen beiden Städten also, das ja auch den politischen, wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten entspricht.

G. W i n t e r erweitert die Reihe der bisher gedruckt vorliegenden Lüneburger Kämmererbücher durch die Veröffentlichung von zwei neuerdings gefundenen Jahresrechnungen von 1336 (nur Ausgabe) und 1340 (*Die älteren Lüneburger Kämmererechnungen*, Lüneburger Blätter 2, 1951, 5—26). Wem an der Sache gelegen ist, der wird es dankbar begrüßen, daß dem lat. Text jeweils eine deutsche Übersetzung gegenübergestellt ist; die Wahrscheinlichkeit, daß eine solche Publikation auch von der Heimatforschung beachtet und benutzt wird, wird dadurch sehr erhöht. Die (wörtlich wiedergegebenen) Einträge entsprechen völlig dem, was aus anderen Kämmerer-Rechnungen bekannt ist.

Die von der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V. in Hamburg neuerdings herausgegebene „Hamburger Wirtschaftschronik“ bringt in Bd. I, H. 1 (Okt. 1950) einen Aufsatz von E. W e i s e über *Stader Fernhandelspläne seit der Zeit der Merchant Adventurers und ihre Beziehungen zu Hamburg* (13—30). Es handelt sich um Versuche, im 17. Jahrhundert wieder einen engl. Stapel oder eine portug. Unternehmergruppe nach Stade zu ziehen, dann um die Pflege eines bescheidenen Überseehandels im Rahmen des schwed. Herzogtums Bremen-Verden; wichtiger blieb die Schifffahrt, die infolge der seepolitischen Verhältnisse gegen Ende des 17. Jahrhunderts eine besondere Blüte erlebte. Neue Versuche eines eigenen Überseehandels im 18. Jahrhundert in der üblichen Form der Kompaniegründungen kamen über das Stadium der Projekte nicht hinaus.

Im Stader Jahrbuch 1951 behandelt H. W o h l t m a n n (7—16) die Geschichte der 1439 gegründeten, jetzt noch blühenden *St. Antoni-Bruderschaft in Stade*, deren ungewöhnlich vollständige archivalische Überlieferung eine bedeutsame sozialgeschichtliche Quelle darstellt. — Eine hübsche firmen- und familien-geschichtl. Untersuchung veröffentlicht B. W i r t g e n im gleichen Jb. *Die Weinhandlung J. F. Wehber & Sohn in Stade u. ihre Besitzer* (25—41).

HANSESTÄDTE (BREMEN, HAMBURG, LÜBECK). Die bremische Forschung ist, wie üblich, auch in diesem Berichtsjahr wieder außerordentlich fruchtbar gewesen. Aus Band 43 des Bremischen Jahrbuchs vermerken wir u. a. die Fortsetzung der umfangreichen Arbeit von F. P r ü s e r über *Bremische Stiftsgeistliche des späteren Mittelalters und ihre verwandtschaftlichen Beziehungen* (31—124) — ein wahres Kompendium bremisch-niederdeutscher Personengeschichte (zu beachten das alphabet. Register S. 106 ff.) — ferner den ersten Teil eines Beitrages von K. H. S c h w e b e l, *Das bremische Erbgericht Borgfeld* (157—324), als ebenso gründliche wie im einzelnen reizvolle Darstellung der Verfassungs-, Verwaltungs- und Privatrechtsverhältnisse einer hansestädt. Land-gemeinde. *Einige allgemeine Gedanken zum Verfassungsrecht unter besonderer*

Berücksichtigung der bremischen Verfassung (S. 1—30) nennt Bürgermeister Th. Spitta eine sehr beachtenswerte grundsätzliche Betrachtung über Wesen und Grenzen der Verfassung überhaupt mit bevorzugter Anwendung auf die daraus sich ergebenden Besonderheiten der hanseatischen, stadtstaatlichen Verfassungen. Die meisterliche kleine Darstellung darf man als Beitrag zur hansischen Verfassungstheorie und -geschichte dankbar begrüßen; für die Gedankenwelt eines hanseatischen Staatsmannes unserer Tage ist es übrigens bemerkenswert, daß hier zwar von den Verfassungen Bremens und Hamburgs die Rede ist, diejenige Lübecks aber, bis 1933 wohl die kontinuierlichste und innerlich abgewogenste der hansestädtischen Verfassungen, ebenso wenig erwähnt wird, wie der Name der dritten (oder: ersten) Hansestadt überhaupt.

Unter dem Obertitel „Die Neugestaltung Bremens“ erschien als Nr. 3: *Die geschichtliche Entwicklung des Bremer Marktplatzes*, von Gertrud Harms bearbeitet (im Auftr. d. Senators f. d. Bauwesen, 1951, 29 S., zahlr. Abb.), ein würdig ausgestatteter Überblick über die Geschichte des Platzes vom erzbischöflichen Markt bis zum Stadtkern des 20. Jahrhunderts. Man erfährt aus der Veröffentlichung zugleich, daß Bremen von den zwei möglichen Lösungen der Wiederaufbauplanung der konservativen den Vorrang gegeben hat: „Wahrung der ursprünglichen Idee unter Verzicht auf Einordnung in die moderne Verkehrsplanung“. Anderswo wurde bekanntlich anders entschieden, z. T. wird noch um mehr oder minder fragwürdige Kompromißlösungen gekämpft. Wenn der Wiederaufbau der wichtigsten jetzt zerstörten hansestädtischen Märkte vollendet sein wird, wird es Zeit sein, den Geist und Gehalt der verschiedenen Lösungen einmal gegeneinander abzuwägen.

De Koopmann tho Bremen, Ein Fünfhundertjahrgedenken der Bremer Handelskammer (Bremen 1951, 61 S.) vereinigt 13 Aufsätze von F. Prüser, K. H. Schwebel und A. Ulrich über Geschichte und Wesensart von Handel und Handelskammer in Bremen. Den äußeren Anlaß bildet das Jubiläum der ältesten erhaltenen Kaufmannsordnung von 1451. Das Bändchen ist volkstümlich gehalten und hübsch bebildert. Die elf kurzen historischen Beiträge von Prüser und Schwebel geben zusammen ein rundes Bild der handels- und verkehrsgeschichtlichen Stellung Bremens, die ja im Rahmen der deutschen Seegeschichte von jeher ihre besondere Eigenart hatte. Dem 75 jährigen Jubiläum der Straßenbahnen Bremens verdankt die *Kleine Bremer Verkehrschronik* (Br. 1951, 96 S.), deren Text R. Voigt schrieb, ihre Entstehung. Sie wäre im Rahmen unserer Berichterstattung schwerlich zu erwähnen, wenn sie nicht ein besonders ansprechendes Beispiel dafür wäre, wieviel sich aus einem Betriebsjubiläum herausholen läßt: die kurze Geschichte des Nahverkehrswesens spiegelt die Entwicklung Bremens zur Großstadt.

L. Beutins kleine Monographie *Simon Peter Tilman, ein bremisch-niederländischer Maler* (Bremer Weihnachtsbl. 11, 1950, 43 S., 7 Abb.) ist Hermann Entholt zum 80. Geburtstag gewidmet. Es gelingt Beutin, aus mehr oder weniger isolierten Quellen nicht nur das lebensvolle Porträt eines ansehnlichen und weltläufigen Künstlers zu zeichnen, sondern auch darüber hinaus den ganzen farbenreichen Zusammenhang der nordwesteuropäischen Barockkultur, schließlich auch das Alltagsleben eines bremischen Bürgers der Zeit anmutig zu schildern. — In noch jüngere Zeiten der bremischen Geschichte führt H. Entholt selbst: *Die Bremische Revolution von 1848* (Bremen 1951, Schünemann,

92 S., mehr. Abb.). In allen drei Hansestädten hatte der Revolutionsablauf von 1848 seine eigentümlichen Besonderheiten, die die typische (wenn auch zeitgebundene) Wesensart jeder Stadt so eindeutig charakterisieren, wie kaum ein anderer gemeinsamer Vorgang der neuen Geschichte. Monographien wie die vorliegende haben daher ihren guten Sinn für die Erkenntnis dieser jeweils bremischen, hamburgischen, lübischen Wesensart. Entholts Arbeit hat alle Vorzüge ihres Verfassers: sie gibt ein geistreiches, abgerundetes kleines Kulturbild, durchsetzt mit spitzigen Pointen (so die köstliche Charakterisierung der beiden bremischen „bewaffneten Mächte“ auf S. 9 f.), aber auch mit sehr ernsthafter und sorgfältiger Auseinandersetzung der sozialen und verfassungsmäßigen Zustände und Mängel. Kennzeichnend für die bremischen Vorgänge war vor allem zweierlei: ihre Radikalität, die den hamburgischen Demokratismus noch weit überflügelte und zu der Beschränktheit der lübeckischen Reformkämpfe in fast unheimlichem Gegensatz steht, und ihre Beeinflussung durch den streitbaren kirchlichen „Lichtfreund“ und politischen Agitator, Pastor R. Dulon.

Im Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 71—73, 1950, veröffentlicht H. Re i n c k e: *Ein unbekanntes Bruchstück althamburgischen Rechts* (134—146) aus einer Handschrift der Lübecker Stadtbibliothek. Die hier erhaltenen 32 Artikel stellen sich nach R.s Beweisführung als Reste einer Sammlung dar, die zeitlich vor dem bekannten Ordecbok von 1270 liegt und vermutlich zum Arbeitsmaterial von dessen Verfasser gehörte; die von diesem benutzte Vielfalt der Quellen und ihre selbständige Verarbeitung läßt sich an Hand des neuen Fundes besonders eindrucksvoll nachweisen. — Einen weiteren Beitrag zum gleichen Problem liefert Re i n c k e mit dem Aufsatz: *Frühere Spuren des römischen und kanonischen Rechts in Niedersachsen* (Festschr. Karl Haff, Innsbr. 1950, 174—184), worin er nachweist, daß die hamburgischen und lübeckischen Kodifikatoren des 13. Jahrhunderts das röm. und kanon. Recht gelegentlich subsidiär, aber in selbständiger Umformung, verwendeten, wo Lücken im überkommenen einheimischen Rechtsstoff zu schließen waren.

Die Alster als Lebensader Hamburgs schildert H. Re i n c k e (29. Jb. des Alstervereins, 1950, 33 S.) nicht nur als den „Beförderer vieler Lustbarkeiten“, wie sie schon das 18. Jahrhundert pries, sondern auch mit ihrem wesentlichen Anteil an der topographischen und wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs, das ja von Anfang gar keine Elb-, sondern eine Alsterstadt war. Der für den Getreideexport notwendige Mühlenbau veranlaßte die Alsterstauungen, mit denen die Alster einen wesentlichen Beitrag zur mittelalterlichen Wirtschaftsstellung der Stadt lieferte, wie sie auch das Wasser für die Exportbrauerei hergab. Der rechtliche Anspruch auf den Besitz des ganzen Flußlaufes ist eins der wesentlichen Merkmale der hamburgischen Territorialpolitik; auch der mißglückte Alster-Trave-Kanal zwischen Hamburg und Lübeck gehört als wirtschaftspolitische Maßnahme in diesen Zusammenhang.

* Bernhard Studt und Hans Olsen, Hamburg — Die Geschichte einer Stadt, Hamburg, Hans Köhler, 1951, 308 S. nebst histor. Straßenverz. a. 22 S. u. zahlr. Abb. Das Buch steht in der Mitte zwischen einer Chronik, die die Tatsachen des Geschehens mit ihren Daten vermittelt, und einer in die Tiefe größerer Zusammenhänge führenden Stadtgeschichte, wie sie etwa in Heinrich Reinckes längst vergriffenem „Abriß der hamburgischen Stadtgeschichte“ vorliegt. Es

wendet sich vorwiegend an die Kreise der gebildeten Mittelschicht und befriedigt lokalgeschichtliches Interesse voll und ganz — es zeichnet sich vor anderen Stadtgeschichten dadurch aus, daß es die Entwicklung bis zur Gegenwart verfolgt und zum Abschluß noch die wichtigsten Straßen- und Ortsnamen erklärt. Beide Verfasser haben die Ergebnisse der neueren Forschung berücksichtigt und wissen sie in einer schlicht erzählenden Form und gut gegliedert wiederzugeben, wenn auch einzelne Versehen noch zu korrigieren sind. Die Darstellung befriedigt, wenn auch weniger in den Teilen, wo es sich um künstlerische, geistige und religiöse Bewegungen handelt, als in den territorial-, verfassungs- und wirtschaftsgeschichtlichen Abschnitten. Insgesamt also eine durch gute Bildbeigaben und Schrifttumsverzeichnis bereicherte Stadtgeschichte mit vielen Vorzügen! Sie läßt jedoch den Wunsch nach einer umfassenden, neben dem Vordergrund auch den Hintergrund des Geschehens heller beleuchtenden, dramatische Spannungen und führende Persönlichkeiten im hamburgischen Geschichtsbild stärker hervorhebenden Gesamtdarstellung offen.

Erich von Lehe

A. Dreyer, *Der alte Ratsweinkeller zu Hamburg 1250—1842* (Veröff. d. Wirtschaftsgeschichtl. Forschungsstelle e. V., Hamburg 1951, Hamburg. Bücherei, 102 S., zahlr. Abb.). Eine ansprechende „Kulturgeschichte“ des alten Ratsweinkellers, zugleich aber auch wissenschaftliche Darstellung des Betriebes, dem hier wie anderswo jahrhundertlang das Monopol des Weinausschanks (außer französ. Weinen) zustand. Die Ratskeller waren also Bestandteile der nicht unbedeutenden städtischen Eigenwirtschaft. Die Angabe von Dr., daß sich Hamburg schon seit etwa 1600 zum größten Handelsplatz mit französischen Weinen entwickelt hat, möchten wir übrigens mit einem Fragezeichen versehen.

Über die *Dienststelle Harburg des Staatsarchivs Hamburg* berichtet D. Kausche im *Harburger Jb.* 4, 1951, 1—20; sie wurde 1949 neu gebildet und umfaßt vor allem die Bestände der einstigen Stadt Harburg, darunter einige, die bis ins 16. Jahrhundert zurückreichen, wie das Amtsbuch der Schiffer von 1533.

Die *Zschr. d. Vereins f. Lübeckische Geschichte u. Altertumskunde* 32, 1951, brachte aus dem Nachlaß unseres alten Mitarbeiters Fr. Bruns einen umfangreichen Aufsatz: *Der Lübecker Rat. Zusammensetzung, Ergänzung und Geschäftsführung von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert* (1—69). Wie man es bei Br. gewohnt war, trägt die Arbeit gründlich und gewissenhaft das ganze archivalische Material zusammen und verwertet es zu einem in allen Einzelheiten zuverlässigen Bild, nicht zwar der politischen Leistung, aber der Organisation, der Arbeitsverteilung und der formalen Geschäftsführung dieses dauerhaftesten Instituts hansestädtischer Autonomie. Insbesondere für die Geschichte der Formen des Ratsregiments mit ihrer zähen Dauerhaftigkeit und bildkräftigen Symbolik ist dieser Aufsatz eine fast unerschöpfliche Fundgrube. Das ist umso wertvoller, als es noch völlig ungewiß ist, ob und wann die von Br. genutzten Archivbestände je wieder der Forschung zugänglich sein werden. — Die Arbeit von Bruns bildet einen wichtigen Baustein für die noch fehlende vergleichende Rechts- und Verfassungsgeschichte der Hansestädte; von einer anderen Seite versucht A. von Brandt zum gleichen Thema beizutragen mit dem kleinen Essay: *Tradition und Wandlung in der Verfassungsgeschichte der Hansestadt Lübeck*: (Wolfshagen-Scharbeutz 1951, F. Westphal. 16 S., 5 Abb.).

Der Aufsatz von M. H a s s e, *Neue Beiträge zur Geschichte der lübeckischen Kunst im Mittelalter* (Zs. d. Vereins lüb. Gesch. 32, 87—96) setzt sich zunächst kritisch mit den Forschungen des Schweden J. R o o s v a l auseinander und weist nach, daß der von diesem bestrittene Einfluß der lüb. Kunst auf die großartigen Glasmalereien gotländischer Kirchen des 13. und 14. Jahrhunderts nicht wohl gelegnet werden kann — wie auch die gotl. Silberschätze des Mittelalters ohne das Vorbild des lüb. Kunsthandwerks nicht denkbar sind. Die Untersuchung geht weiterhin den Beziehungen nach, die nach neuer Forschung für das glücklich wiedergewonnene Triumphkreuz des Bernt Notke im Lübecker Dom und für den Memlingaltar in der gleichen Kirche maßgebend sind. — Neuartige Forschungsergebnisse zur hansischen Personengeschichte bietet schließlich der Aufsatz von H. v o n B a z a n (†), *Die Ahnen der Brüder Curtius in Lübeck's Geschichte* (97—104). Hauptsächlich auf Grund der unerschöpflichen genealogischen Sammlungen des Lübecker Archivs kann B. nachweisen, daß von einem „Aussterben“ der alten führenden Geschlechter, mithin von einer grundlegenden Änderung des bevölkerungsgeschichtlichen Bildes im neuzeitlichen Lübeck nicht die Rede sein kann. Fast alle mittelalterlichen Geschlechter der Stadt erscheinen in weiblichen Linien im Ahnenerbe der hier als Beispiel gewählten Familie Curtius; die aus Raummangel nicht mit abgedruckten Ahnenlisten der Brüder reichen in einzelnen Filiationen bis ins 13. und 14. Jahrhundert zurück.

In den Forschungen der Geogr. Gesellschaft und des Naturhistorischen Museums in Lübeck, Reihe II, H. 42 (1950) hat J. K l ö c k i n g einen kurzen Abriß „*Hafenfluß Trave, Bau und Eignung*“ (21—34) veröffentlicht, der die geologischen und geographischen Grundlagen des Flußlaufes und in Kürze auch seine umfangreichen Korrekturen durch Menschenhand darstellt. — In der gleichen Zs., Heft 43 (1951), erschien: A. v o n B r a n d t, *Die Hansestadt Lübeck. Ein kurzer Abriß ihrer Geschichte* (192—200); ein weiteres Heft soll den Charakter der Serie als einer Art von erneuerter „Landeskunde“ Lübeck's abrunden und vervollständigen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN. Aus der Zschr. der Gesellschaft für Schleswig-Holst. Geschichte 74/75 (1951) sind zwei Aufsätze zu erwähnen, die die kirchliche Organisation behandeln und mittelbar für die Geschichte des lübeckischen Raumes von Interesse sind: K. J o r d a n, *Die Anfänge des Stifts Segeberg* (59—94) und W. W e i m a r, *Der Aufbau der Pfarrorganisation im Bistum Lübeck während des Mittelalters* (95—243).

Dem *Gerichtsbild im Kieler Rathaus* widmen W. S c h e f f l e r und H e d w. S i e v e r t eine kunst- und rechtsgeschichtliche Betrachtung (Mitt. d. Ges. für Kieler Stadtgesch., 1951, 9—13); der Darstellung des Jüngsten Gerichts, wie sie sich auch in anderen Rathäusern als Symbol göttlicher Rechtspflege findet, ist ein weltlicher Richter mahnspruch einstweilen unbekannter Herkunft beigelegt.

MITTEL- UND OSTDEUTSCHLAND. Als Jahresgabe 1950 des Altmärkischen Museums (Stendal) erschien die Schrift von R. L a n g h a m m e r und E. N a u m a n n, *Das Rathaus zu Stendal* (Stendal 1950, 24 S., zahl. Abb.), eine kurze Zusammenfassung von Bau-, Verfassungs- und Kulturgeschichte dieses bedeutenden Bauwerks, gut bebildert und durchweg auf dem neuesten

Stand der Forschung beruhend; eine Analogie der Stendaler Gründungs- und Marktverhältnisse zu den von F. Rörig erschlossenen Lübecker Vorgängen wird sehr wahrscheinlich gemacht.

G. Richter behandelt in der *Jahresgabe 1951 des Altmärkischen Museums Stendal* (Stendal 1951, 58 S.) romanische Kleinbronzen in Stendaler Besitz, darunter die sog. „Hanseschale“, eine gravierte Messingschale aus der Zeit um 1100, die also mit der Hanse nichts zu tun hat, freilich aber dem im Hansegebiet später so besonders beliebten Typ dieser Schalen entspricht.

W. Hubatsch, *Preußenland: Werden und Aufgabe in 7 Jahrhunderten* (Schriftenreihe d. Gött. Arbeitskreises, H. 1, Hamburg 1950, Flemming, 24 S.) gibt einen kurzen, volkstümlichen Überblick über die Geschichte des Ordenslandes; mit Recht wird dabei u. a. betont, daß das Streben nach Christianisierung des Ostseeraumes, eines der Fundamente der Ostkolonisation, ein gemeineuropäisches Anliegen gewesen ist, was dann auch für die frühe Blütezeit des Ordens selbst gilt. — Der Aufsatz von K. H. Lampe, *Die europäische Bedeutung des Deutschen Ordens* (Bl. f. deutsche Landesgesch., 88, 1951, 110—149) erörtert diese Fragen des näheren, legt aber das Hauptgewicht auf die kontinental-grenzpolitischen Verhältnisse; die Stellung des Ordens als Ostseemacht bleibt dagegen fast ganz außer Betracht. — Das Buch von K. Forstreuter, *Vom Ordensstaat zum Fürstentum* (Kitzingen 1951, Holzner, 151 S.) schildert die geistigen und politischen Wandlungen im Ordensstaat unter den beiden letzten Hochmeistern (1498—1525). In unserem Zusammenhang interessiert hier nur die zusammenfassende Darstellung der polit. Verhältnisse, soweit sie die Hanse betreffen: also insbesondere die Anteilnahme des Ordens an den schwedisch-dänisch-russischen Gegensätzen bezüglich Livlands und der skandinav. Union und seine Verbindung mit Christian II. von Dänemark. In dem weitgespannten Rahmen des vorzüglichen Buches erscheinen diese Vorgänge naturgemäß aber nur ganz am Rande.

* Für Ostdeutschland enthält die Festgabe für Hermann Aubin, *Geschichtliche Landeskunde und Universalgeschichte*, Hamburg 1951, mehrere sehr wesentliche Beiträge. Vor allem interessiert uns der Aufsatz von Werner Jochemann, *Hamburgisch-schlesische Handelsbeziehungen* (217—228), der uns jene Periode lebendig macht, welche durch den Bau des Oder-Spree-Havel-Kanals im Jahre 1669 begann und zu einer Blüte des Hamburger Schlesienshandels führte, namentlich seit Aufkommen der schles. Textilindustrie zu Ende des 17. Jahrhunderts. Die Situation wurde für Leipzig sehr bedrohlich, da nun der Hauptteil des schlesischen Handels über Hamburg ging. Friedrich der Große allerdings versuchte Hamburg in seiner Schlüsselstellung auszuschalten und preußische Häfen für die schlesische Ausfuhr zu stellen. Aber erst mit der Franzosenzeit Hamburgs ging der Schlesienshandel endgültig zu Grunde, an dem übrigens zahlreiche Hugenotten Anteil hatten.

Heinz von zur Mühlen berührt in derselben Festgabe im Aufsatz *Kolonisation und Gutsherrschaft in Ostdeutschland* (83—95) auch den Getreidehandel und zeigt, wie wichtig er für den Adel Ostdeutschlands war, um seine wirtschaftliche und soziale Stellung zu behaupten. Für das 16. Jahrhundert kann M. nachweisen, wie eng Siedlung und Getreidepreis miteinander verknüpft waren, bekanntlich ein beachtenswerter Gesichtspunkt, der aber weiter verfolgt werden müßte.

Die niederländisch-nordwestdeutschen Siedlungsbewegungen des 16. und 17. Jahrhunderts lautet das Thema des Beitrags von Walter Kuhn in derselben Festgabe (241—257). Ein wenig beachteter Vorgang wird hier, zunächst im Überblick (eine ausführlichere Darstellung wird in Aussicht gestellt), vor Augen geführt: die zweite Auswanderungswelle der Niederländer, Wallonen und Nordwestdeutschen in alle Himmelsrichtungen, besonders aber nach Osten. Religiöse und wirtschaftliche Gründe trieben die Auswanderer Ende des 16. Jahrhunderts aus der Heimat: ihre Niederlassung im Osten wirkte außerordentlich befruchtend auf Handel, Gewerbe und Stadtsiedlung. Wir hoffen auf die Frage näher zurückkommen zu können, wenn die vollständige Arbeit Kuhns, die interessante Ergebnisse verspricht, im Druck vorliegt. P. J.

4. WESTEUROPAISCHE STÄDTE UND LÄNDER

(Bearbeitet von Ludwig Beutin)

NIEDERLANDE. Zunächst seien als wichtige Hilfsmittel, obwohl ihr Erscheinen schon einige Jahre zurückliegt, zwei Übersichten genannt, in denen niederländische Gelehrte in Zeitschriften die wissenschaftliche Arbeit ihres Landes mehr oder weniger gedrängt zusammenfaßten: B. H. Slicher van Bath. *Guide to the Work of Dutch Medievalists, 1919—1945* (Speculum vol. 23, 1948, 236—266), und: J. F. Niemeyer, *L'Histoire médiévale aux Pays-Bas de 1940 à 1946* (Le Moyen Age, vol. 52, 1946, 289—316, vol. 53, 1947, 131—156).

A. C. F. Koch, *De ouderdom van de stad Brugge* (Handelingen van het Genootschap „Soc. d'Emulation“ te Brugge, Deel 86, Brugge 1949, 145—150), untersucht das Alter der Stadt Brügge an Hand einer jüngst lesbar gemachten Quelle, eines fragmentarischen Teils des liber traditionum Sancti Petri Blandiniensis. Darin befindet sich ein Verzeichnis zinspflichtiger Hintersassen der St. Petersabtei. Dies undatierte Fragment wird von Koch, dem Archivar von Deventer, auf das Jahr 941 gesetzt. Es enthält hinter den Namen die der Wohnorte, außer 21 villae wird zweimal ein vicus genannt: Brügge und Antwerpen. Damit wäre die nachweisbare Existenz einer städtischen Siedlung (die Burg ist schon 879 bezeugt) von 1010, dem bisher bekannten ältesten Datum, um 70 Jahre hinaufgerückt. Da aber nun das Verzeichnis die Abschrift eines älteren sein muß und hinter vielen der Namen ein m = mortuus steht, so setzt K. diese ursprüngliche Liste und damit die erste Nennung der Stadt Brügge weiter hinauf in die Zeit, als nach den Normanneneinfällen die Mönche der Abtei zurückkehrten und ihre Besitztümer und Anrechte wieder zu sammeln versuchten, das heißt auf 885 oder die folgenden Jahre. Eine Konjektur, die zwar auf Kombinationen beruht, aber doch große innere Wahrscheinlichkeit besitzt.

Carlos Wyffels, *De oorsprong der ambachten in Vlaanderen en Brabant* (Verhdlg. van de Kon. Vlaamse Academie, Klasse van Letteren XIII, N. 13), Brussel 1951, 159 S. gibt eine kritische Untersuchung eines Themas, das in der ja vornehmlich in Deutschland gepflegten Zunftgeschichte kaum behandelt worden ist. W. setzt sich zunächst mit den von Eberstadt, Keutgen, Below und Mickwitz aufgestellten Ursprungstheorien auseinander mit dem Ergebnis, daß auf die durch die große Tuchindustrie von vornherein ganz eigenen Verhältnisse keine von ihnen recht paßt. Am wenigsten die ohnehin allgemein

überwundene Hofrechtstheorie Eberstadts und auch nicht die Mickwitzsche, die den Ursprung in kartellmäßigen Zusammenschlüssen zur Einschränkung des Wettbewerbs sieht. Keutgens Lehre wird teilweise bewahrt: vor der Entstehung der eigentlichen, korporativen Zünfte setzt die Stadtobrigkeit vielerorts „Ämter“ ein. Das Regulierungsstreben der Obrigkeiten bleibt eine Hauptwurzel des Zunftwesens, auch Below behält zum Teil recht. Die Bruderschaften hingegen werden, obwohl zahlreich anzutreffen, als für die soziale Verselbständigung des Handwerks wenig bedeutsam erkannt, sie standen neben den wirtschaftlich bestimmten Zünften als eigene geistlich-caritative Gemeinschaften. — W. legt dies in sorgfältiger Auswertung der Quellen erstmalig für den gesamten flandrisch-brabantischen Raum (ohne Französisch-Flandern) fest, er betont die örtlichen Verschiedenheiten, die Kargheit, zuweilen Mehrdeutigkeit der Quellen. Für die gesamte Zunftgeschichte haben wir hier ein genau und doch mit Überblick gearbeitetes, künftig auf seinem Felde unentbehrliches Buch.

H. v a n W e r v e k e, *Landelijke en stedelijke nijverheid. Bijdrage tot de oudste geschiedenis van de Vlaamse steden* (Verslag van de Vergadering . . . Hist. Genootschap te Utrecht, Utrecht 1951, 37—53) knüpft an Coornaerts wichtige Arbeit (vgl. H. Gbl. 70, 1951, 169) an mit der Frage, aus welchen Gründen die hochmittelalterliche, für den Export arbeitende Tuchindustrie in Flandern eine städtische war. Er bestreitet nicht, daß auch eine ländliche immer bestanden hat, aber sie sei für den lokalen Eigengebrauch bestimmt gewesen. Den Grund vermutet er in technischen und gesellschaftlichen Umständen. Denn in der Zeit des Entstehens und Aufblühens, im 11. und 12. Jahrhundert, waren Produktion und Verkauf noch nicht getrennt, sondern lagen in einer Hand. Derselbe Unternehmer ließ produzieren, leitete die verschiedenen Produktionsstufen und zwar ohne schriftliche Rechnung, zog dann mit dem fertigen Tuch weit über Land. Unter solchen Umständen war es das allein Praktische, die Produktion mit ihren mannigfachen Unterabteilungen an einem Orte zu versammeln. Und am Schluß des 13. Jahrhunderts, nachdem sich aus diesem Betrieb die kapitalistische Unternehmungsform entwickelt, das Kapital und die Bevölkerung akkumuliert hatten, gingen die Städte dazu über, dem flachen Land auch durch Rechtsformen die Tuchherstellung zu verbieten. Das führte in Wirklichkeit zu einer Zusammenarbeit, die die billige Arbeitskraft des Landes für die Städte benutzte.

J. D e m e y, *Proeve tot raming van de Bevolking en de Weefgetouwen te Ieper van de XIIIe tot de XVIIe eeuw* (RB 28, 1950, 1031—1048) will die vor wenigen Jahren erschienene Untersuchung H. v. W e r v e k e s: *De omvang van de Ieperse lakenproductie in de XIVe eeuw* (Med. Kon. Vlam. Ak. voor Wetensch., Lett. IX 1947, Nr. 2) einer Rechenprobe unterziehen. Er kommt auf verschiedenen, wegen der Sparsamkeit der Quellen nur mit Vorsicht zu begehenden Wegen zu folgenden, Werveke bestätigenden Ergebnissen: Ypern hatte um 1260 rund 40 000 (!) Einwohner, 1312 noch 30 000 und zu dieser Zeit vielleicht 2 000 Weber an 1 200 bis 1 500 Webstühlen. Ihre Leistung mit 240 Arbeitstagen im Jahre schätzt er auf durchschnittlich 72 Laken jährlich, 10,5 Ellen am Tage, welche Schätzung von dem für 1311—12 bekannten Verbrauch von rund 90 000 Bleisiegeln für fertige Tuche gestützt wird. 1491 zählte die Stadt nur noch 7 626 Einwohner, 1511 wieder etwa 10 000. Die Zahl der Webstühle zu dieser späteren Zeit ist ganz fraglich, sie wird in fast gleichzeitigen Quellen, je nach

deren Zweck, auf 16 oder auf 2000 angegeben, D. setzt sie um 1500 auf vielleicht 500 Stück an. Aber natürlich bleiben alle diese Zahlen Vermutungen, wenn auch zum Teil gut und scharfsinnig begründete.

Jean-Didier Chastellain, *Vie et mort du pays du Zwin*, Bruxelles 1951 (Collection Nationale 98), 89 S., erzählt in angenehm lesbaren Kapiteln, die neben wichtigen Grundzügen alle möglichen Zeitereignisse behandeln, die einmal dort geschahen, von dem Schicksal der neben dem Weltplatz Brügge meist weniger beachteten Hafenplätze am Zwin: Damme, Monnikerede, Sluis, Muiden. Es ist ein populäres, mit Karte und Bildern nett ausgestattetes Buch.

J. A. van Houtte widmet den *Makelaars en waarden te Brugge van de 13e tot de 16e eeuw* eine ausführliche und inhaltreiche Studie (Bijdr. voor de Gesch. der Nederlanden, Deel 5, Afl. 1 und 3). Beide Gruppen der Hilfsberufe waren in Brügge ungewöhnlich bedeutsam. Die Makler erhielten 1252 den ersten Tarif, müssen also schon vorher in voller Tätigkeit gewesen sein. Ihre Aufgaben weiteten sie ständig, von der ursprünglichen Vermittlung zwischen ortsanwesenden Kaufleuten auf Faktorei und Kommission, Versicherungswesen, Spedition, Zollhilfe, auch auf Grundstückverkehr. Ihre Stellung war durch Gildenprivilegien gesichert, die den Aufstieg von einer abhängigen, in Lohn stehenden Gehilfenschicht (v. H. braucht geradezu den Namen „Proletariat“, was wohl mit einem Fragezeichen versehen werden darf) zu einer reichen, exklusiven, politisch konservativen Vereinigung kennzeichnen. Die Wirte hatten in einer Stadt des regen Verkehrs eine besondere Stellung, ihre Häuser waren die natürlichen Treffpunkte, sie gaben auch Lagerräume ab. Die Wirte beschäftigten zunächst die Makler als ihre Gehilfen, und selbst als diese sich heraufgearbeitet hatten und die Wirte in die Gilde der Makler eintraten, blieben sie einer der wohlhabendsten und einflußreichsten Berufsstände, von dem es in einer hansischen Quelle 1421 heißt: „dat mank alsodanen werden erbare lude sijn, de de uppersten ende erbarsten van der stede sijn“. Wie Tätigkeit und Pflichten, äußere Regeln und inneres Wesen der beiden allmählich eng verschmelzenden Berufsstände sich wandelten, bis endlich die Maklergilde zu einem Vergnügungsclub wurde und eine Kegelbahn hielt, schildert v. H. in sehr übersichtlicher, die große Linie der Wirtschaftsentwicklung beachtender Darstellung, die an manchen Stellen die enge Verbindung mit den Osterlingen erkennen läßt.

Ein nahe verwandtes Thema stellt wiederum Brügge in den Mittelpunkt: J. Maréchal, *Geschiedenis van de Brugse Beurs* (Brugge 1949). Wir können das Buch, das uns nicht zu Händen kam, nur verzeichnen.

J. Maréchal, *Le départ de Bruges des marchands étrangers, XVe et XVIe siècle* (Handelingen van het Gen. „Société d'Emulation“ te Brugge, Deel 88, Brugge 1951, 26—74) knüpft an die neuerdings mehrfach besprochene Frage der Gründe für Brügges Niedergang und Antwerpens Aufstieg an. Die unmittelbare Ursache sieht er in der politischen Haltung Brügges, das in hartnäckigem Trotz den Erzherzog Maximilian gefangensetzte, und andererseits Antwerpens, das den Fürsten entgegenkam; ferner hatte dieses dem erstarrenden Leben Brügges gegenüber die größeren Handelsfreiheiten zu bieten. Die ausländischen Kaufleute reagierten auf beide Motive sehr empfindlich, dennoch konnte Brügge durch rege Verhandlungen den Abzug der Ausländer zum Teil sehr lange hinauszögern. Das wird besonders für die Spanier anhand von beige-fügten Quellen ausführlich belegt. Noch 1570 führten sie große Mengen spani-

scher Wolle nach Brügge. Die genaue Einzelforschung wirkt auch hier bereichernd, zugleich kompliziert sie aber auch dies Bild, in dem die Menschen gegen die Schicksalsnotwendigkeit kämpfen.

F. Vercauteren, *Note sur la survivance de la Hanse des XVII villes du XV^e au XVII^e siècle* (RB 28, 1950, 1078—1091). Bei Gelegenheit eines Schriftwechsels über Zunftrechte berief sich Tournai bei Gent darauf, daß ein Kreis von 23 Städten der Niederlande sich seit alters gegenseitige Rechte eingeräumt habe. Die Liste dieser Städte enthält tatsächlich die Namen der „Hanse der 17 Städte“ des 13. Jahrhunderts, die übrigens nicht mit der flandrischen Hanse zu London zu verwechseln ist, sondern Städte Flanderns, der Picardie, des Hennegau, der Champagne umschloß. Die älteste bekannte Liste von etwa 1270 enthält schon 22 Namen, die fast identisch sind mit denen von 1691. Zu dieser späten Zeit konnte kein Dokument, sondern nur vage Erinnerung an alte gegenseitige Bevorrechtigung beigebracht werden. Aber weitere Quellen zeigen, daß in der Tat, wenn auch von einem ursprünglichen handelspolitischen Zusammenschluß auf gewisse zunftmäßige Erleichterungen eingeschrumpft, die sehr alte Hanse der 17 Städte noch weitergewirkt hat; ein interessantes Beispiel für das lange Weiterleben mittelalterlicher Institutionen in abgeschwächten, versteinerten, kaum noch verstandenen Formen.

M. K. El. G o t t s c h a l k und W. S. U n g e r, *De oudste kaarten der waterwegen tussen Brabant, Vlaanderen en Zeeland* (Tijdschr. van het Kon. Nederl. Aardrijkskdg. Genootschap, Deel 67, Nr. 2) gibt eine scharfsinnige Untersuchung der ältesten Karten von der Scheldemündung. J. Denucé, s. Zt. Stadtarchivar von Antwerpen, gab 1925 eine Karte, die im Antwerpener Archiv liegt, heraus und erklärte sie für die Kopie einer entsprechenden in Brüssel. Unger stellt nun, an seine Studien über den Zoll von Iersekeroord anknüpfend (vgl. W. Koppes Besprechung, HGBll. 1940/41, 240—247), fest, daß Denucé flüchtig gearbeitet hat¹. Es handelt sich um zwei Karten, deren erste, das Brüsseler Exemplar, 1468 bei Gelegenheit eines Zollstreites und zugleich, um die Territorialrechte von Flandern, Brabant und Seeland abzugrenzen, angefertigt wurde. Sie zeigt den Lauf der Schelde, dann ihrer beiden Arme, der Osterschelde, damals allein Schelde genannt, und der Westerschelde oder Honte bis an die See. Zahlreiche Änderungen und Einfügungen bezeugen, daß diese Karte lange Zeit im Gebrauch war. Sie wird in vier Photographien mit erläuternden Deckblättern wiedergegeben, und ihr Studium, besonders der Vergleich dieses frühesten bekannten Versuchs, die Küsten und Fahrwasser darzustellen, mit einer modernen Karte ist höchst lehrreich. Die Zeichnungen der Städte und Kastelle sind kleine Kunstwerke, das Ganze ist aber sehr ungenau, wie das nicht anders zu erwarten ist. Erst viel später, 1504 oder 1505, entstand die Antwerpener Karte und zwar nicht als Kopie. Sie muß vielmehr, da sie viele Abweichungen aufweist, und dennoch sich als Kopie bezeichnet, auf ein verlorenes Urbild zurückgehen.

H. Kranenburg schildert die Küstenfischerei der holländischen, im Dünensaum gelegenen und auf die See als Nahrungsquelle angewiesenen Dörfer

¹ Seinem Urteil über die Oberflächlichkeit und Ungenauigkeit in D.s späteren Arbeiten müssen wir voll beipflichten. So ist sein Buch: *Die Hanse und die Antwerpener Handelskompanien in den Ostseeländern*, Antwerpen 1939, eine im darstellenden Teil höchst dürftige Angelegenheit.

(die „Zijde“: der Dünengürtel an der See) mit Hinweisen auf die Schiffstypen, die Fangtechnik usw.: *Heet Visserijbedrijf van de Zijdenaars in de 15 e en 16 e eeuw* (TG 62, 1949, 321—333).

J. H. Kernkamp, dessen Werk über den „Handel op den Vijand“ wohlbekannt ist, übernahm neben seinem Amt als Lehrer der Wirtschaftsgeschichte an der Nederlandsche Economische Hoogeschool in Rotterdam die Professur für Wirtschaftsgeschichte zu Leiden mit einer gehaltvollen Rede: *De economische artikelen inzake Europa van het Munsterse Vredesverdrag*, Amsterdam 1951. Er stellte dar, wie die Friedensbestimmungen eigentlich schon Friedensbedingungen der Niederlande waren, aus dem Kriege und seinen Verhältnissen erwachsen und ihn daher in mancher Art zum Dauerzustand machend. Am deutlichsten kommt das zum Ausdruck in der Sperrung der Schelde, die ja keine vollständige Schifffahrtssperre war, sondern den Seehandel Antwerpens zum niederländischen Monopol machte, „een ten hemel schreiend onrecht“. Ein Rückblick gilt dem Handel mit Spanien während des Krieges. Indem die Niederlande sich die hansischen Vorrechte in Spanien ebenfalls sicherten, wurden sie tatsächlich die meistbegünstigte Nation und stellten die hansische Fahrt auf Spanien endgültig in den Schatten. Interessant ist, daß die Holländer sich in dem Vertrag mit Spanien den Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut“ sicherten, sie durften fortan mit einer Macht Handel treiben, mit der Spanien im Kriege lag, ohne daß ihre Schiffe in Gefahr kamen, gekapert zu werden. Es war jener Grundsatz, den England abzurufen sich Holland wie die anderen Seemächte vergebens bemüht haben.

In einem weiteren Sinne führt in die deutsch-niederländischen Grenzprobleme ein: Hermann Aubin und Eberhard Menzel, *Die niederländischen Ansprüche auf die Emsmündung*, Abhandl. der Forschungsstelle für Völkerrecht und Öffentliches Recht der Univ. Hamburg 4, Hamburg (Nölke) o. J. (1951), 87 S., 7 Karten. In einer historischen Grundlegung, die jeden Satz mit gesicherter Quellenkritik unterbaut, die vom Karolingerreich ausgehend jedes einschlägige Dokument, die Lehren des Völkerrechts und die Praxis der Rechtsübung kritisch wertet, tritt H. Aubin den niederländischen Behauptungen und Forderungen entgegen. Diese sind hauptsächlich in dem Memorandum niedergelegt, das die niederländische Regierung 1947 der Londoner Konferenz der Außenminister-Stellvertreter überreichte. Sie gehen dahin, die gesamte Wasserfläche der äußeren Ems, des Dollart, damit auch die Insel Borkum, sogar einen Streifen des rechtsseitsigen Ufers von Knock an, zudem das Reiderland für die Niederlande zu beanspruchen. Der historische Tatbestand ist dagegen ohne Zweifel der, daß die gesamte Wasserfläche bis an die Niedrigwassergrenze des holländischen Ufers seit jeher unbestritten deutsches Hoheitsgebiet gewesen ist und als solches völlig anerkannt wurde. Das Ergebnis dieser vorbildlich ruhigen und genauen Untersuchung ist, daß 1. die deutsche Hoheit sich über die gesamte Flußbreite erstreckte, 2. die holländische Forderung auf sie, auf Borkum und das Reiderland „jeder rechtlichen, historischen oder ethnischen Begründung ermangelt“. Seit jenem Memorandum sind 5 Jahre vergangen. Hoffen wir, daß die Arbeit der Gelehrten als die glänzende Leistung bestehen bleibt, die sie in sich darstellt, und daß steigende Vernunft es nicht mehr erforderlich machen wird, sie als Abwehrwaffe zu benutzen.

Im Anschluß an diese Schrift sei genannt die Studie von Martin Schwind, *Landschaft und Grenze; Geographische Betrachtungen zur deutsch-niederländischen Grenze*, Bielefeld 1950, eine reizvolle, das Historische mitbedenkende Wanderung an der gesamten Grenze entlang mit der Aufgabe, die Sinnwidrigkeit geplanter „Korrekturen“ nachzuweisen.

Wir hätten von zwei für die hansische Spätzeit wichtigen Werken zu berichten, die jedoch zu unserem Bedauern zunächst nur kurz erwähnt werden können. — Eine breit angelegte Quellenedition wurde beendet: *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Engeland, Schotland en Ierland*, herausgegeben von H. J. Smit, II. Deel, 2. Stuk: 1558—1585 (Rijks Gesch.kdg. Publ. 91, Nijhoffs, 's-Gravenhage 1950, 794 S.). Die Hansestädte kommen in diesen Stücken eigentlich nur am Rande der Erscheinungen vor, da der Austausch Holland-England fast ganz in den Händen der Holländer lag. Einen anderen Weg als den der Quellenedition hat O. de Smet eingeschlagen, der nach ebenfalls jahrzehntelangen Sonderstudien jetzt sie zusammenfaßt: *De Engelse Natie te Antwerpen in die 16e eeuw (1496—1582)*, (De Sikkel) Antwerpen 1950, 448 S. Hier begegnen naturgemäß die Beziehungen zu der Hanse viel häufiger, die Bemühungen der Engländer um den deutschen Markt spielen eine geradezu zentrale Rolle, auch die Niederlassungen in Emden und Hamburg. Beide Werke in Verbindung mit früher hier besprochenen müssen für die hansische Spätgeschichte ausgewertet werden, eine Aufgabe, der sich eine kurze Bekanntgabe auch nicht umrißweise unterfangen kann.

Ein sehr gutes, klar geordnetes Hilfsmittel gibt das Gemeindearchiv Amsterdam heraus: *Inventarissen der Archieven van de Gilden en van het Brouwerscollege*, ed. J. H. van Eeghen, Amsterdam 1951, 146 S. (erhältl. beim Gemeinde-Archief Amsterdam). Die meisten Gilden stammen aus dem 16. und 17. Jahrh., jedoch datiert die erste Erwähnung von zweien aus dem Jahre 1371, im 15. Jahrh. werden weitere, so die Barbieri und die Bergenfahrer (1486) genannt. Das Inventar verzeichnet die vorhandenen Akten mit Datierung und allgemeiner Inhaltsangabe, gibt eine Übersicht über jede der zahlreichen Vereinigungen, nennt die Literatur.

ENGLAND. Über die Forschungsarbeit während der Kriegszeit unterrichtet eine umfassende Bücherkunde: *Bibliography of Historical Writings published in Great Britain and the Empire 1940—1945*, Hrsg. von L. B. Frewer für das British Nat. Committee of the Internat. Com. of Historical Sciences (Blackwell, Oxford 1947, 346 S.).

Über die Wirtschaftsgeschichte im besonderen gibt es verschiedene aufschlußreiche Sonderberichte, aus denen wir das Wichtigste hervorheben. T. S. Ashton, *Recent trends in the writing of economic history in the United Kingdom* (Journal of Ec. Hist., New York 1949, 263—266), kann in seiner wesentlich den Kriegsjahren geltenden Umschau nur wenig nennen, niemand hatte Zeit, Postan und Hancock schrieben Kriegsgeschichte, der Civil Service hatte viele Nationalökonomien übernommen, ihre Lehrstühle wurden z. T. durch Wirtschaftshistoriker besetzt, z. B. in Aberdeen (Hamilton), Liverpool, Sheffield, Durham (Allen). Aber die Lehrpflichten ließen ihnen wenig Zeit zum Publizieren. Zudem war der Weg eines Buches vom Manuskript bis zum Erscheinen so lang und voller Hindernisse, daß nur wenige ihn überwandten. An Plänen und Unternehmungen werden u. a. genannt: die Preisgeschichte; das vom Committee on Price History

gesammelte Material ist erhalten und von der Econ. Hist. Society übernommen worden, man hofft, es in drei Bänden zu veröffentlichen. Die Geschäftskorrespondenz von Lionel Cranfield (1599—1612), Schiffahrtsdokumente des 17. Jahrh. sollen publiziert werden; die Arbeit ist bald nach dem Kriege wieder voll aufgenommen worden.

Gegenüber dieser der praktischen Forschungslage geltenden Skizze geht mehr auf das Grundsätzliche ein J. F. R e e s, *Recent trends in economic history* (History, 1949, Heft II u. VI). Er betrachtet die Wirtschaftsgeschichte seit dem Schmoller-Schüler Ashley und Cunningham. Seit ihren umfassenden Werken ist viel erschienen, es sind neue Quellen: Rechnungsbücher, Zollbücher, Statistiken, private Archive erschlossen worden und alles sieht sich daher viel komplizierter an als vor einem halben Jahrhundert. Und wenn das auch sachlich bedingt ist, so lauert hier doch gleich die Gefahr, daß ein Pelion an Materialien auf den Ossa getürmt wird und daß das Sammeln zu Darstellungen zweiten Ranges führt. Praktisch wirkt sich das dahin aus, daß die Geschichtslehrer die Wirtschaftsgeschichte, die ja immerhin nur einen kleinen Teil des Aufgabengebiets ausmacht, nicht mehr verfolgen können. Als ihnen dienliche ausgezeichnete text books werden genannt: G. N. Clark, *The Wealth of England*, und Ashton, *The Industrial Revolution*. — Es folgt eine interessante Auseinandersetzung mit dem Problem, wie sich die Volkswirtschaftslehre zur Wirtschaftsgeschichte verhalte. Eine allgemeine Konzeption ist dieser notwendig, nicht ökonomische Theorie, so habe Sombart gelehrt, aber es sei keine Einigung über die zu findende Generalkonzeption zu erreichen, so daß die Aufgabe bei dem Einzelnen bleibt. Und immer ist er in der Lage, wie sie Postan treffend charakterisiert hat: „The penalty of being sufficiently concrete to be real is the impossibility of being sufficiently abstract to be exact“ (The historical method in social science, 1939, S. 33). Wenn heute die Wirtschaftsgeschichte oft dazu herangezogen wird, Theorien zu belegen, so ist dagegen immer festzuhalten, daß Geschichte auch dann Geschichte bleibt, wenn sie sich mit der Wirtschaft beschäftigt. — Man sieht: nicht nur mit einzelnen Themen, sondern auch in der allgemeinen Lage ist die englische Wirtschaftsgeschichte sehr eng mit der unsrigen verbunden, wie wir überhaupt bei den westeuropäischen Nationen vielfach eine bemerkenswerte Übereinstimmung der Problemlage feststellen können.

„Die Legende von einer in ganz Europa während des Mittelalters vorherrschenden selbstgenügsamen Wirtschaft (subsistence economy) wird, wenn eine Widerlegung noch notwendig ist, in hohem Maße widerlegt durch ein Studium der landwirtschaftlichen Entwicklung der Gascogne“, diesen Satz beweist E. M. Carus-Wilson durch eine interessante Schilderung des Weinhandels zwischen Bordeaux und England in der Zeit der englischen Herrschaft über die Gascogne. England bezog seinen Wein zunächst fast ausschließlich dorthier, z. B. wurden 1213/13 in England 348 Fässer Wein als Zoll einbehalten gegen nur drei aus Deutschland stammende, jährlich importierte England 10 bis 13 000 Tonnen und auf Grund dieses Handels erst wurde die Gascogne zu dem auf die Monokultur des Weins gerichteten Lande (Bulletin of the Institute of Hist. Research, vol. 21, 1947, 145—154).

E. B. F r y d e, *Edward III's Credit Operations 1327—1348* (Bull. Inst. Hist. Research 22, 1949, 105—138 und 23, 1950) behandelt besonders die Formen, unter denen Anleihen durch die englischen Könige abgeschlossen wurden, die

Schuldbriefe, Eintragungen in die staatlichen Rechnungsbücher usw. Die zahlreichen Einzelheiten beziehen sich durchweg auf Italien, nur wenige auf Flandern.

Einem vielbesprochenen Gegenstand, von dem auch der Vortrag F. Lütges auf dem Historikertag in Marburg handelte, gilt M. Postans Aufsatz *Some economic evidence of declining population in the later Middle-ages* (EHR, II 3, 1950, 221—246). Die Meinung, daß im späteren Mittelalter die Bevölkerung gesunken sei, so führt er aus, ist jetzt zwar allgemein geworden, aber doch noch eine Hypothese. Die Pest von 1348 ist zwar bekannt, aber die Todesrate unklar. Handelt es sich um eine vorübergehende Cäsur in der Entwicklung? Die plötzliche Katastrophe wurde schon festgestellt von Thorold Rogers, *Six centuries of work and wages*, 1909, der wirtschaftliche Niedergang neuerdings dargestellt von Saltmarsh, *Plague and economic decline in England in the later middle ages*, Cambridge Hist. Journal, 1941. Es mangelt völlig an maßgeblichen Quellen, um die englische Bevölkerung sicher anzugeben, es gibt nur zwei, an die man anknüpfen kann, das sind das Domesday Book von 1086 und ein Verzeichnis einer Poll Tax von 1377. Jüngst hat nun ein Amerikaner diese beide Quellen, die immerhin drei Jahrhunderte auseinander liegen, mit versicherungsstatistischen Methoden bearbeitet und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen: England hatte 1086: 1 110 000, 1377: 2 250 000 Einwohner (J. C. Russell, *British medieval population*, Albuquerque 1948). Daran sei vieles fraglich, meint Postan, aber Besseres sei zur Zeit unmöglich. — Er bespricht im Anschluß an diese Übersicht über den Stand der Forschung eine Anzahl einzelner Aspekte. Während die Zahlen fraglich bleiben, sind die Folgen der Pest doch überall zu spüren, am stärksten bei den Löhnen. Sie hoben sich das ganze 14. Jahrh. hindurch bis 1410, dann blieben sie für 50 Jahre stabil, andererseits fielen die Weizenpreise, so daß der Reallohn noch betonter stieg (Statistik S. 226). Die Ursache war nicht ein Steigen des Sozialprodukts, sondern die geringere Zahl der Arbeiter, die ihre Arbeit teurer machte. Der Wert des Bodens sank stark ab. — Die Wüstungen können noch nicht zur Beantwortung der Fragen herangezogen werden, da ihre Erforschung erst begonnen hat, die deutsche Forschung (Abel wird zitiert) ist hier weiter; doch gibt es eine ganze Reihe von bekannten Wüstungen auch in England. — In sehr enger Weise sind also diese Ergebnisse verwandt mit dem, was wir jetzt durch Reincke und Lütge erfahren haben. Und daß dies Problem eigenartigerweise auch an anderen Orten aufgegriffen worden ist, zeigt die Arbeit von J. Schreiner, *Pest og Pristfall i Senmiddelalderen* (Oslo 1948, 129 S., vgl. HGbl. 70, 183).

Fragen der Bevölkerungsgeschichte werden ferner behandelt von E. R. Rich, *The population of Elizabethan England* (EHR, 2nd series 2, 1950, 247—265), und zwar mehr soziologische Fragen wie die Freizügigkeit, die soziale Lage als die Zahlen. Zu der Frage nach den Beweggründen der ersten Auswanderung nach Amerika heißt es: von den 102 Passagieren auf der „Mayflower“ waren nur 35 aus der puritanischen Kolonie in Leiden, die meisten ohne feste religiöse Ideen, Leute des gewöhnlichen Durchschnitts, die gar nichts Besonderes taten — ein erwägenswertes Urteil!

Dorothy B u w a s h, *English Merchant Shipping 1460—1540*, Toronto, Univ. of T. Press 1947, 259 S., hat aus den zentralen und wichtigen städtischen Archiven mancherlei über Navigation, Bauart und Größe der Schiffe, englische Schiffsfahrtsstatistik erforscht, auch versucht, über den Umfang des Handels

Klarheit zu erlangen und ihn in Statistiken festzulegen. Hierfür mangelt es jedoch an genügenden und vor allem einheitlichen Quellen. Das Buch ist daher wertvoll besonders für die Schifffahrtstechnik.

G. C o n e l l - S m i t h, *The Ledger of Thomas Howell* (Econ. Hist. Review, vol. 3; 1951, 363—370) schöpft das Geschäftsbuch eines nach Spanien handelnden Londoner Kaufmanns (1517—1528) aus, das, zum größten Teil in Sevilla geschrieben, die durch die Politik Heinrichs VIII. lebhaft gesteigerten Beziehungen zwischen England und Spanien nachweist, dabei auch manche nach Amerika reichenden Geschäfte.

T. S. W i l l a n, *Trade between England and Russia in the second half of the 16th century* (EHR 63, 1948, 307—321) untersucht die port books von London und einen Teil der Zolleinnahmebücher und kommt so zu einer genaueren Darstellung des frühesten englisch-russischen Handels, der bekanntlich 1553, als nach der Nordostdurchfahrt gesucht wurde, einsetzte. Ein Teil der Schiffe, besonders von Hull aus, fuhr aber nicht nach St. Nikolaus = Archangelsk, sondern nach Narwa. Dabei gaben die Schiffer im Sund oft Riga und Danzig als Ziel an, um dann nach Narwa zu gehen, da der Weg dorthin durch die bekannten Kriegswirren strittig war.

Mehrere wichtige Arbeiten sind den Problemen um die Navigationsakte von 1651 gewidmet: O. A. J o h n s e n, *The Navigation Act of 1651* (History, New ser. 24, 1949, 89—96) gibt einen Ausschnitt aus der schon so lange von ihm betriebenen Durchforschung der Quellen zu Schifffahrt und Seehandel, er weist aus den englischen Hafenbüchern nach, daß der Verkehr zwischen den Niederlanden und England, der im 16. Jahrh. ganz in holländischer Hand lag, längst vor dem Erlaß des Gesetzes im 17. Jahrh. größtenteils in die der Engländer übergegangen war. Die englische Tonnage, meint er, habe sich von 1600 bis 1640 um das vier- oder fünffache vermehrt. Der Grund für den Erlaß des Gesetzes kann also nicht in dieser Richtung gesucht werden. — Ph. de Vries, *L'animosité Anglo-Hollandaise au XVII^e siècle* (Annales V, Paris 1950, 42—48) skizziert die öffentliche Stimmung und Meinung in den beiden Ländern und kommt zu dem Ergebnis, daß in Holland eine herablassende Geringschätzung bis zur Verachtung hin, in England jedoch in den maßgeblichen Kreisen eine freundlich entgegenkommende Stimmung der Grundton gewesen sei, bis die Puritaner an die Macht kamen. — Man hat einen Hauptgrund für den Erlaß des Gesetzes in dem Streben Englands gesucht, den Holländern den Ostseehandel abzujagen (was wohl unrichtig ist). In dieser Richtung ging Ch. Wilson vor: *Treasure and Trade Balances: a Mercantilist Problem* (EHR, New ser. 2, 1949, 152—161) stellt das große Handelsdefizit fest, das immer im Ostseehandel zuungunsten Englands, wie übrigens auch der anderen Nationen, vorhanden gewesen ist. Das Streben nach einer ausgewogenen Handelsbilanz habe die englischen Staatsmänner zu Abwehrmaßnahmen veranlaßt. — E. Heckscher, *Multilateralism, Baltic Trade and the Mercantilists* (EHR 2, 1950, 219—228), wendet sich in scharfer Kritik dagegen: man dürfe jene Zeit nicht nach dem Muster der Gegenwart und ihrer bilateralen Handelsbeziehungen und -verträge beurteilen, vielmehr hätten die Merkantilisten die Handelsbilanz ihres Landes immer als ein Ganzes, multilateral betrachtet, und wenn die Bilanz mit der Ostsee zwar passiv war, so bedeutete das Minus doch in der englischen Außenwirtschaft wenig, die sich viel mehr nach Westindien, Spanien, dem Mittelmeer

usw. richtete, während die Ostsee nur eine Nebenrolle spielte. — Man wird Heckscher, dem bedeutenden Kenner des Merkantilismus, rechtgeben müssen.

In dieselbe Zeit führt ein Aufsatz des früh verstorbenen Göttinger Dozenten **Die trich Bischoff**: *Ostfriesland in den englisch-niederländischen Seekriegen des 17. Jahrhunderts* (Jahrbuch der Gesellschaft für bild. Kunst und Vaterländische Altertümer zu Emden, 31; vgl. oben, S. 166). Das innenpolitische Hauptmotiv: Emdens Kampf für eine vom Grafen unabhängige Stellung, und das Streben der Niederlande, sich Ostfrieslands als eines zwar nicht staatlich angeschlossenen, aber tatsächlich abhängigen Vorfeldes zu versichern, verschlingen sich; Ostfriesland versucht, als Englands Flotte auf der See erscheint, sich aus der unklaren Bindung zu lösen und volle Neutralität zu gewinnen. Das gelingt natürlich nicht, England behandelt die ostfriesische Schifffahrt rücksichtslos. Im dritten Seekrieg wagte es die Stadt, englische Kaper auf der Ems festzunehmen und als Druckmittel zurückzuhalten und erreichte durch solche, in jener Zeit ungewöhnliche Tatkraft, daß England Emdens Neutralität anerkannte. Aber Bischoffs klug abwägendes Urteil weist mit Recht darauf hin, daß dies ungleiche Spiel nur deswegen gut ausging, weil die Engländer den Krieg nur mit halber Kraft führten. An anderer Stelle gibt es ein Fehlurteil: die Navigationsakte ist nicht richtig erfaßt, sie hat den niederländischen Handel keineswegs am Lebensnerv getroffen. Im ganzen gibt der Aufsatz einen sehr guten Überblick über die Lage eines deutschen Kleinstaates zwischen den Seemächten.

C. N. Parkinson, *The Trade Winds; a study of British Overseas Trade during the French wars 1793—1815*, Macmillan, New York 1948, 336 S., ein Buch, das Beiträge von sieben weiteren Fachleuten enthält, gibt eine ausgezeichnete Schilderung der gesamten Handels- und Schifffahrtswelt während der großen Kriege. Von den Dingen des täglichen Lebens: Mannschaftswerbung, Gesundheit, über Versicherung, Nautik, Kämpfe dringt es zu der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung des Seehandels vor, um dessentwillen die Kriege großenteils geführt wurden.

Die Historiker der Universität Göttingen geben eine Schriftenreihe heraus, in der eigene Arbeiten und besonders wertvolle Dissertationen veröffentlicht werden sollen. Im höchsten Maße ist ein solcher Plan zu begrüßen, der dem im ganzen wohl kaum abzustellenden Mißstand begegnet, daß die Dissertationen nicht gedruckt werden können. Als 1. Heft dieser „Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft“ liegt vor: **Wilma Höcker**, *Der Gesandte Bunsen als Vermittler zwischen Deutschland und England*, Göttingen 1951 (Verlag Muster-schmidt), 155 S. Die mit eindringendem Verständnis und in gutem Stil geschriebene Studie behandelt vor allem die Werdejahre Bunsens in Rom, seine geistigen Beziehungen, aus der Londoner Gesandtenzeit den Umgang mit englischen Denkern und Dichtern in jener Zeit, die — eine Ausnahme gegenüber dem sonstigen recht kühlen Abstand — eine besonders enge geistige, auch historiographische und philosophische Beziehung zwischen den beiden Nationen erlebte¹). Über substantiellere und daher mehr umstrittene Fragen wie Zollverein und Handels-

¹ Über die späteren geistigen Beziehungen s. jetzt den Aufsatz von **Percy Ernst Schramm**, *Englands Verhältnis zur deutschen Kultur zwischen der Reichsgründung und der Jahrhundertwende*, Festschr. f. Hans Rothfels 1951, 135—175.

politik erfährt man hingegen nichts in dieser geistesgeschichtlich angelegten Studie.

FRANKREICH. Eine interessante Zusammenfassung der wirtschaftsgeschichtlichen Arbeit in Frankreich brachte kurz nach dem Kriege das *Journal of Ec. History* V (London 1945/46, S. 276—280). Themen und Namen der während des Krieges geleisteten Forschung sind zusammengestellt, der allgemeine Eindruck eines gewissen Stillstandes wird vermittelt, mit der vorwiegenden Tendenz zur Geschichte des städtischen Bürgertums; die französische Wissenschaft sei der „Wirtschaft“ (so!) wenig zugetan.

J. Halpérin (Univ. Zürich) skizziert *Les transformations économiques aux XI et XII e siècles* (RHES, 28, Paris 1950, 21—34 und 129—147). Höchst interessant, wie an den verschiedensten Stellen unserer geistigen Welt verwandte Fragestellungen auftauchen! Denn H. stellt an den Anfang seiner Erwägungen als bewegende Ursache alles Folgenden die Bevölkerungsvermehrung, die nach Jahrhunderten des Stillstandes und demgemäß des „équilibre dans l'immobile“ (Pirenne) im 12. Jahrhundert das reicher bewegte Leben des Hochmittelalters entstehen läßt: Städte, innere und äußere Siedlung, Kreuzzüge, Förderung der landwirtschaftlichen Technik usw., der enger werdenden Räume und des daraus entspringenden Expansionsdranges; die Wirtschaft wird „dynamisch“. H. betrachtet die verschiedenen Momente, dabei die hansische Geschichte und Historiographie berücksichtigend.

G. Zeller, *L'industrie en France avant Colbert* (RHES, 28, Paris 1950, 1—20), faßt in kritischer Auswertung eine Reihe von Arbeiten zum Thema zusammen, die seit P. Boissonades Werk: *Le Socialisme d'Etat . . . 1453—1661* (1927) erschienen sind. Er greift dieses mehr umfängliche als tiefe Buch scharf an, zeigt auch die Lücken der Kenntnis auf, z. B. sei der Beginn des Großbetriebes, der eigentlichen Manufaktur, kaum bekannt. Und auch zu Colberts Zeiten habe die Masse der Menschen von Boden und Handwerk gelebt in einem Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage, und nicht auf den Manufakturen, sondern auf dem Handel habe sich die Hoffnung der Staaten und der Einzelnen, reich zu werden, aufgebaut.

In das Mittelmeer führen F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne 1547—1561*, Colin, Paris 1951, 122 S., 11 graph. Bilder, 22 Tabellen. Braudel, Verfasser des ausgezeichneten Werkes *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (Paris 1949), beginnt mit dieser Studie eine Reihe von Publikationen: „Ports, Routes, Trafics“, die besonders dem 16. bis 18. Jahrhundert gewidmet sein soll. Hier wird das Material des Staatsarchivs Florenz zu einer umfassenden Darstellung der Anfangszeit des später zu Weltbedeutung emporgestiegenen Hafenplatzes benutzt. Die Verf. (Romano, Staatsarchivar in Florenz, hatte den Hauptanteil) sprechen über Schiffsfahrts- und Handelsbeziehungen, Groß- und Kleinschiffahrt, Handelsbetrieb und Waren, die sich in L. sammelnden Nationen. Sie geben ein sehr gutes Bild, sympathisch auch darin, daß sie die vielfach sporadischen Quellenaussagen nicht pressen, sondern Lücken offen lassen, wo es nötig ist. Sehr aufschlußreich wird die Unternehmertätigkeit des Großherzogs von Toskana beleuchtet. Die gefällige Leichtigkeit des Stils, die wir so oft bei den Arbeiten unserer französisch schreibenden Fachkollegen feststellen, mutet besonders angenehm an. Uns ist diese Studie bedeutsam, weil die Verf. mit Recht

das Jahr 1591 als den Wendepunkt Livornos zum Welthafen ansetzen. Da kamen zum erstenmal die niederländischen und hansischen Getreideflotten an, die den unmittelbaren Seeverkehr zwischen Livorno und Nordeuropa in großem Maßstabe einleiteten. Leider bricht die Darstellung bald darauf ab. Ganz richtig ist diese Wendung als Einbruch der Nordeuropäer in das Mittelmeer gekennzeichnet.

Wir dürfen der Art, wie aus den dürftigen Angaben der Zollregister eine mannigfaltige Darstellung aufgebaut wurde, vollen Beifall geben. Natürlich wäre vieles Einzelne zu diskutieren. Ein Ortsname „Memeliki“ wird als Memel gedeutet, aber das hatte damals keine Hochseeschifffahrt; es wird Medemblik sein. „Moskowien“ wird man kaum in der Ostsee suchen, es handelt sich mit größter Wahrscheinlichkeit um Archangelsk. Aber solche Dinge bedeuten wenig. Wir haben einen wichtigeren Einwand. See- und Handelsgeschichte kann nun einmal nicht betrieben werden, wenn man sich auf den einen Pol der jeweiligen Verbindung beschränkt, man muß sich um den Gegenpol bemühen. Hanse und Niederlande, Lübeck und Schweden, Hamburg und England u. s. f. — Die hansische Forschung darf in Anspruch nehmen, daß sie seit langem hier Ordentliches geleistet hat. Und dies wird von unseren geachteten Kollegen in Frankreich und Italien völlig außer acht gelassen. Wätjens Buch über die Holländer im Mittelmeer (1909), die große holländische, 1590 einsetzende Publikation „Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel“ (1910 und 1927), die englischen Register und Arbeiten, endlich (die Nennung sei hier aus sachlichen Gründen verziehen) des Referenten Buch über den deutschen Seehandel im Mittelmeer (1933), das die gleichen Quellen benutzt hat — das alles existiert für sie gar nicht. So entdecken sie Dinge, die seit Jahrzehnten bekannt sind oder doch sein könnten, und sagen manches, das ebensolange widerlegt ist. Die Sundzollregister werden einmal erwähnt, doch wird ihr Material nicht mit dem italienischen verglichen. — Die Seewirtschaft verbindet Völker und Häfen, und ihre Geschichte kann nur durch die Zusammenarbeit der Forscher der gerade betroffenen Nationen erarbeitet werden. Dies möchten wir von dieser Zeitschrift aus, die gerade um diese Aufgabe mit aller Kraft bemüht ist, den Mitforschenden in aller Welt wieder einmal sagen.

Über weitere bedeutende Häfen des Mittelmeeres notieren wir *Histoire du Commerce de Marseille, I: Antiquité*, von R. Busquet, *Moyen âge jusqu' en 1291*, von R. Pernoud, (Plon, Paris 1949, 383 S.), und von dem soeben genannten Forscher R. Romano, *Le Commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, (Ports, Routes, Trafics; Colin, Paris 1951, 95 S.)

PORTUGAL. * In der Hamburger Wirtschaftschronik Ba I, II. 1 (Okt. 1950) schreibt Hermann Kellenbenz über den lutherischen Gottesdienst und die Niederlassung Hamburger Kaufleute in Lissabon im Anfang des 18. Jahrhunderts und erörtert dabei die Versuche, in dem beim schwedischen Konsul in Lissabon abgehaltenen lutherischen Gottesdienste für die deutschen Kaufleute die Möglichkeiten einer Teilnahme zu schaffen, wie auch unter Benutzung familiengeschichtlicher Quellen die Zusammensetzung dieser meist aus Hamburgern bestehenden Niederlassung und ihre wirtschaftlichen Beziehungen zum Mutterlande. — Über einen gegen Ende des Jahrhunderts in Lissabon lebenden Kaufmann aus Lübeck, Nicolaus Berend Schlick (1746—1829), Teilhaber des

bedeutenden Handelshauses, Peters, Schlick, Hintze, Lindenberg & Co., das in Schlicks Freund Adolf Friedrich Lindenberg den hanseatischen Konsul in Lissabon stellte, berichtet Heinrich Katzenstein in einem bebilderten Sonderdruck: *Um Comerciante Hanseatico em Lisboa Nicolaus Berend Schlick*, Lissabon 1949; dieser wurde auf dem Friedhof bestattet, den er selber den evangelischen deutschen Gemeinde geschenkt hatte: inzwischen hatten sich die von Kellenbenz geschilderten Verhältnisse also gründlich geändert. Fr. Prüser

5. DER SKANDINAVISCHER NORDEN

(Bearbeitet von Wilhelm Koppe)

SCHWEDEN. Bei der großen Bedeutung der rechtsgeschichtlichen Quellen für die Bewertung der Jahrhunderte, in denen die deutschen Kaufleute und Handwerker sich im Ostseeraum eine neue Heimat suchten, ist von uns auf einige wichtige, noch nicht verzeichnete schwedische Veröffentlichungen aus den letzten Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren hinzuweisen. Das 1950 bereits mit dem 12. Bande herausgebrachte, mit Einleitungen in schwedischer und englischer Sprache versehene *Corpus Codicum Svecicorum Medii Aevi*, Faksimiledrucke mittelalterlicher Handschriften des Landes, wurde 1945 und 1946 mit zwei Bänden fortgesetzt: Vol. V, *Lex Gotlandie svecice et germanice e codicibus B 64 et B 65 Bibl. Reg. Holm. edidit Elias Wessén* (Hafniae 1945) und Vol. VI. *Lex Vestrogothica recentior (Yngre Västgötalagen) cui addita est lex urbana antiquior (Björköarrätten) e codice B 58 Bibl. Reg. Holm. edidit Adolf Schück* (Hafniae 1946). Wessén kennzeichnet in seiner Einleitung die aus dem 14. Jahrhundert stammende frühgotische Handschrift des Gotalag mit der angehängten Gutsaga (B 64) und die vom preußischen Hauptmann auf Gotland 1401 veranlaßte mittelhochdeutsche Übersetzung (B 65) einer anderen Vorlage, zieht dazu die auf Grund einer dritten Vorlage gefertigte spätere dänische Übersetzung heran und zerlegt den Text in mehrere, offensichtlich zu verschiedenen Zeiten formulierte Stücke. Er summiert hier die ausführlicheren Darlegungen in dem 1943 erschienenen vierten Band des von Ake Holmbäck und Elias Wessén verfaßten großen Werkes *Svenska Landskapslagar tolkade och förklarade för nutidens svenskar*. Gegen C. J. Schlyter, der die Erstfassung des Gotalag für etwa 1300 bestimmt hatte, wird auseinandergesetzt, daß der Stamm dieses Rechts kurz nach 1220 aufgezeichnet sein müsse, anläßlich der diesbezüglichen Forderung des Erzbischofs von Lund. Wie Schlyter sind beide Bearbeiter der Auffassung, daß die zahlreichen Bestimmungen über „ogutnisk“ (ungutnisch) Mann, Frau bzw. Mädchen, Festlandsschweden auf Gotland, nicht aber deutsche Kaufleute oder andere Ausländer in Wisby im Auge haben (Sv. Landsk. IV, S. LXXXIV, etwas eingeschränkt „in erster Linie“ S. LXXX). Daß die Gotland besuchenden Russen, Deutschen, Dänen und sonstigen nicht-schwedischen Fremden, von denen wenigstens die Deutschen auch auf der Insel blieben (mit Frauen), von diesen Bestimmungen betroffen gewesen sind, ist ja sicher. Man fragt sich, wie weit da jene merkwürdigen Bestimmungen ebendieser Fremden wegen zustande gekommen sind. Ist das Wort „hogsl“ tatsächlich, wie Schlyter und Pipping meinen, ein niederdeutsches Lehnwort (268), so würde es solche Auffassung unterstützen. Weist nicht auch der eigentümliche Satz

(Kap. 28 Abs. 6): „Das ist Recht zwischen den Ländern (landa milli)“, bezogen auf einen „utlendingr“, wie er ist, auf gotländische Verträge mit anderen Ländern überhaupt? Die Gotländer, die, an der Sicherheit ihres Handels interessiert, im 12. und 13. Jahrhundert in vertraglichen Verhältnissen mit den Herren verschiedener Länder standen, haben sicher bestimmte Rechtsätze zur Anerkennung bringen können, wie nachweislich (S. LXXXI f.) ihre 40-Markbuße im Vertrag mit Heinrich dem Löwen.

Dieser vierte Band der sorgfältig kommentierten und dadurch auch zu einem Wegweiser durch die schwedische rechtsgeschichtliche Literatur gestalteten *Svenska Landskapslagar* enthält außer dem *Gutasaga* und der dazu gehörigen *Gutasaga* das von Ebbe Kock ins Schwedische übertragene *Skånelag* mit dem *Skånska Kyrkorätt* und dem *Skånska Stadsrätt* (biärkerätt).

Im fünften 1946 herausgekommenen Band dieser *Landskapslagar* ist S. 453 ff. das stadtrechtsgeschichtlich so bedeutsame, vollständig allein in einer Fassung von etwa 1345 für Lödöse überlieferte schwedische *Björköarrätt* erstmalig ins Neuschwedische übertragen und kommentiert. In der Einleitung (S. XCII ff.) hält Wessén es für möglich, daß dieses älteste Stockholmer Recht sicher vor 1300, höchstwahrscheinlich vor 1296, als das *Upplandlag* redigiert wurde, fixiert worden ist. Es könnte eine Bearbeitung eines, vielleicht noch nicht aufgezeichneten Rechts sein, das Birger Jarl der von ihm gegründeten Stadt gleich anfangs gab. Dies Recht, dessen Namen vom alten Birka abzuleiten ist, „baut sich auf überwiegend einheimischem Recht auf. Der fremde Einschlag ist auffällig gering“. Besonders bemerkenswert dabei der Vergleich (S. XCVIII) von Vogt, Bürgermeister, Rat und Gemeinde als rechtsprechende Organe mit dem Thing der uppländischen Hundertschaft. „Die Ratsverfassung . . . war wie bekannt eine Organisation nach deutschem Muster . . . Aber für seine Aufgaben der Rechtsprechung ist der Rat auf bezeichnende Weise einheimischen Verhältnissen angepaßt worden“. In diesem Punkte wird man noch erheblich weiterdenken, wenn auch die Gerichtsverfassung Lübecks und der anderen niederdeutschen Städte des 13. Jahrhunderts und zwar seiner ersten Hälfte zum Vergleich herangezogen wird. Wesséns Beobachtung (489), daß es vier Bürgermeister (von denen natürlich nur zwei in einem Jahr im Amt waren und im folgenden Jahr von den anderen beiden abgewechselt wurden) gab, beweist, daß Magnus Erikssons Stadtrecht von 1350 auch in diesem Punkt nur vor 1300 schon geltendes Stockholmer Recht feststellte. Dies gilt ohne Zweifel auch für die von A. Schück aus der Stockholmer Urkunde von 1297 schon erschlossene Teilung des Rats in eine deutsche und eine schwedische Hälfte, deren Nichterwähnung im *Björköarrätt* bei seiner Systemlosigkeit und Unvollständigkeit nichts besagt, es sei denn, man datiert das *Björköarrätt* in der vorliegenden Fassung vor der notwendigerweise anzunehmenden königlichen Verordnung, daß der Rat gleichwertig zusammengesetzt sein solle. Das hieß aber vor 1291 und nach dem Tode Birger Jarls, dessen Maxime, die in Schweden ansässig werdenen Deutschen sollten Schweden heißen werden, in ihrem tiefsten Sinn damit aufgegeben wurde; man muß zugeben, aufgegeben werden mußte, wenn die wichtigsten Plätze im Reiche wie Stockholm, Västerås, Söderköping und Kalmar nicht nur halbdeutsche Städte, sondern eben auch überwiegend deutsch gesteuerte Städte werden sollten. Dieser Zeitpunkt war spätestens Ende der 80er Jahre, als Stockholm alle anderen Städte überflügelte,

gekommen und Magnus Ladulås ist m. E. derjenige gewesen, der die Lösung fand, welche den erwünschten Zustrom deutscher Kräfte nicht stoppte, den deutschen Einwandern die bürgerlichen Rechte nicht beschnitt und den eigenen Landsleuten die Gleichwertigkeit in der Gemeindeführung sicherte. — Holmbäck weist in dem von ihm verfaßten Teil der Einleitung zum Bjärköarrätt (S. CVI ff.) ein Dutzend Sätze in diesem Recht nach, die mit solchen im Wisbyer Stadtrecht mehr oder weniger genau übereinstimmen, und hält für gegeben, daß, da eine gemeinsame Quelle unwahrscheinlich ist, Wisby der vermittelnde Teil gewesen sei. A. Schück pointiert in seiner Einleitung zum Faksimile des Bjärköarrätt in Vol. VI des anfangs erwähnten *Corpus Codicum Svecicorum medii Aevi* Wesséns Linie. Schück und Wessén bewerten selbstverständlich auch die Textbruchstücke eines Bjärköarrätt, die Jan Liedgren in den Rücken alter Codices aus dem Kloster Vadstena entdeckte und, mit einer sehr lehrreichen Einleitung, unter dem Titel *Et nyfunnit fragment av en bjärköarrätt* in den Språkvetenskapliga Sällskapets Förhandlingar 1937—39, 33—61 (Uppsala Universitets Arsskrift 1939:13) veröffentlichte.

In dem gediegenen Rolf Pipping gewidmeten XVIII. Band der Acta Academiae Aboensis, Humaniora, Abo 1949, untersucht auf S. 156—177 Erland Hjärne, *Sveriges Holme och Bjärköarrätten* die Bedeutung des vielerörterten Namens Litlæ Swethiuth (= Klein-Schweden), unter dem eine kleine Insel in den Stockholmer Schären in einer im Liber Census Daniae überlieferten Segelanweisung des 13. Jahrhunderts genannt ist. Was die Zeit betrifft, in der Stockholm noch bloß der große, unbewohnte Holm war, wo die Ledungsflotte sich sammelte und auflöste und vielleicht die Beute verteilt und anschließend verkauft wurde, verweist H. dabei auf eine Arbeit *Bjärköarrätt och ledungsrrätt*.

* Zur selben Frage äußerte sich Erland Hjärne erneut in einer Sammlung von Ausdeutungen altschwedischer Gesetze: *Fornsvenska lagstadganden I—III*, Uppsala 1951 (Kgl. Human. Vetenskaps-Samfundets i Uppsala Årsbok 1949/50), 221 S. Uns interessiert hier namentlich das III. Kapitel über die Rechtsgrenzen Stockholms. Es geht hier um die Frage der Lage von Aspö, welche Insel als äußerste Rechtsgrenze im Bjärköarrätt und dem Stadtrecht genannt wird; nach Hjärne liegt sie nahe von Stockholm, während andere sie in den finnischen Schären oder gar bei Blekinge suchen wollten. Bei dieser Gelegenheit untersucht H. auch die Namen Konungshamn und Korshamn, ferner das inhaltlich und auch örtlich dazu gehörige Litlæ Svethiut, woraus sich — in anregender Diskussion mit Adolf Schück — zahlreiche neue Gesichtspunkte über die Organisation des altschwedischen Ledungswesens ergeben.

Hierzu liegt nunmehr die tiefschürfende und neue Grundlagen für die Forschung bietende, sehr reizvolle Abhandlung von Gerhard Hafström vor: *Ledung och marklundsindelning*, Uppsala 1949, 271 S. Dieses Werk hat eine lebhaft Auseinandersetzung mit Adolf Schück hervorgerufen, der in SHT 1950, 464—488 eine scharfe Kritik veröffentlichte, welche wiederum eine ähnliche Antwort des Verf. bewirkte (SHT 1951, 288—303), wobei manche Hypothesen von Schück abgewiesen wurden (vgl. dessen *Ledung och konungshamn*, Sjöhistorik Årsbok 1950). Wir notieren dies nur, denn der ganze Fragenkomplex berührt hansische Belange nur peripher.

In dem Sammelbande *Stockholmsminnen i Stadsmuseet* Stockholm 1950, findet sich ein kurzer Aufsatz (19—28) von Tord Nordberg: *Skeppsfyndet*

från Riddarholmskanalen über ein Schiff von etwa 1460, das als Abkömmling des nordischen Wikingerschiffes bezeichnet wird (s. auch *Acta Archæologica*, Kopenhagen 1938); dazu 5 Abbildungen. — Im selben Bande sind *Goldschmiedearbeiten* deutscher Meister abgebildet.

Auf *Karl- Ivar Hildeman*, *Politiska visor från Sveriges senmedeltid*, Hugo Geber, Stockholm 1950, verweisen wir wegen dem Einfluß auch der deutschen politischen Liederichtung auf Schweden (82 ff.) und dem teilweise zitierten, im Original in Wismar befindlichen, niederdeutschen „Libell“ einiger Deutscher in Erich von Pommerns Dienst gegen Karl Knutsson Bonde 1447 (99).

Paul Sjögren, *Ätten Posse, Studier och undersökningar*, Uppsala 1950 (bis 1500) bringt besonders im III. und V. Kap. viele hansische Belange politischer Art, insbesondere über Gotland und Reval (Prozeß gegen Laurens Fridach), im Kap. VIII eine Schilderung des schwedischen Handstreichs auf Ivangorod 1496 mit Knut Posse.

Auf deutsche Quellen zum diplomatischen Spiel um den Besitz Schonen zwischen Magnus Eriksson und Waldemar Atterdag geht *Arne Stade* ein: *Rostocksberättelsen och spelet om Skåne 1360* (Krigshistoriska Studier tillägnade Olof Ribbing 1950), 25 S., eine beachtenswerte Publikation.

Wir haben es versäumt, auf ein wichtiges Werk zur Geschichte des Handwerkerstandes in Schweden hinzuweisen: *Folke Lindberg*, *Hantverkarne, I, Medeltid och äldre Vasatid* (Tidens Förlag, Stockholm 1947), das auf 256 Seiten einen ausgezeichneten Überblick gibt. Für deutsche Leser notieren wir folgende Einzelheiten: Verordnung 1317, daß Landhandwerker in die Städte ziehen müssen (61); 1356 ältester Schragen für Schneider in Stockholm (61); „flämische“ Kleidung der schwed. Bauern, Polemik gegen Mickwitz' Theorie, vom Tuch als Luxusware (7); Zurückweisung der Feststellung von E. Weinauge über starken deutschen Einschlag im Handwerkerstande Stockholms (246); Hinweis auf Übereinstimmung im Aufbau der Zünfte Hamburgs und, in Schweden (247) usw.

Paul Johansen

Die ältere Geschichte Söderköpings und Arboga wird abgehandelt in den *Stadsmonografier utgivna i samarbete med Institutet för folklivsforskning, Stockholm, Vol. I: A. Söderköpings Historia I. Tiden till 1568* von *Sven Ljung* mit einem baugeschichtlichen Beitrag von *Sigurd Erixon*, dem Inaugurator dieser Reihe, Lund 1949, XX und 390 S. und *Vol. II: A. Arboga stads Historia I. Tiden intill 1551* von *Sven Ljung* mit einem baugeschichtlichen Beitrag von *Bengt Söderberg*, Arboga 1949, 416 S. In dem letztgenannten Werk behandelt *Sv. Ljung*, nach einem populären Überblick über die schwedische Geschichte von Arboga aus gesehen, die Institutionen dieser Stadt, ihren Handel und ihr Gewerbe. Hauptquelle ist das 1451 einsetzende Denkelbuch. Arboga an der schiffbaren, in den Mälar mündenden Arbogaå vermittelte den Verkehr zwischen seinem Eisen produzierenden Hinterland und Stockholm. *B. Söderberg* (S. 272 ff.) hält es auf Grund seiner eingehenden Untersuchungen für unzweifelhaft, daß Arboga planmäßig angelegt worden ist. Diese Stadt wäre dann die am weitesten ins Landesinnere vorgeschobene Gründungsstadt der Folkungerzeit. Sind für die ersten hundert Jahre der Geschichte dieser offenbar nicht lange vor 1286 entstandenen Stadt nur ein paar Daten überliefert (darunter der Name des einzigen vor 1300 erwähnten Bürgers, der des Gelbrecht, mercator in Arbugha, von 1297), so ist verhältnismäßig viel über Söderköping im ausgehen-

den 13. und beginnenden 14. Jahrhundert bekannt, wenn auch nur für diese wenigen Jahre. Die Geschichte dieser östergötländischen Hafenstadt, der bedeutendsten Schwedens neben Kalmar und Stockholm, hat in dem erstgenannten Band der Stadsmonografier die langerwünschte wissenschaftliche Bearbeitung erfahren. Im wichtigen Abschnitt „Styrelse, Befolkning“ (118 ff.) erkennt Lj. den Söderköpinger dominus Gotulfus rutenus von 1253 als ältesten Zeugen der Ratsinstitution in schwedischen Städten und entwickelt eine neue Theorie über die Durchbildung dieser über Lübeck vermittelten Institution bis zur Einführung des Stadtrechts von Magnus Eriksson. Söderköping verdanke seine Entstehung als Stadt unternehmenden deutschen Kaufleuten der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, ist um 1300 in seiner handeltreibenden Bürgerschaft überwiegend deutschstämmig, verschwedet dann fortschreitend (seine Ratsliste kann zu 1391 um Fynwedder, proconsul in Zuderköpinghe, qui mortuus est in via Romana, ergänzt werden), sodaß die Ausschließung der Deutschen aus dem Rat 1471 dieser Stadt wegen nicht notwendig gewesen wäre. Was das ganze Buch betrifft, kann in diesem Rahmen nur festgestellt werden: über die Maßen reich an wesentlichen Feststellungen und voll eigener Ansichten, von denen mehr Bestand haben wird als abgestrichen werden muß. Lj. entdeckte auch, daß das nur fragmentarisch bekannte, dankenswerterweise S. 334—365 in Übersetzung beigegebene Söderköpingsrätt zwei Kämmerer kannte, einen götischen und einen deutschen.

Die große Untersuchung von C. C. Sjöden, *Stockholms Borgerskap under Sturetiden*, Stockholm 1950, ist oben (S. 134) schon besprochen. — Kurt Samuelsson, *De stora köpmanshusen i Stockholm 1730—1815*, Stockholm 1951, 272 S., eine vorbildliche, aus dem Ekonomisk-historiska Institut hervorgegangene Untersuchung zur Geschichte des schwedischen Handelskapitalismus vor der Industrialisierung, vermittelt genaue Einsichten in die national- und weltwirtschaftlichen Funktionen der (übrigens nach wie vor größtenteils deutschstämmigen) Stockholmer Kaufmannschaft dieser Zeit.

Nil s Ahnlund, *Sammansvärjningen i Stockholm år 1536* (Samfundet S:t Eriks Arsbok 1951, 1—42) unterzieht die im Frühjahr 1536 ruchbar gewordenen und blutig bestraften Umsturzpläne deutscher und auch schwedischer Stockholmer einer kritischen Untersuchung. Ausfluß der Unzufriedenheit in der Bürgerschaft, welche eine Revision der Lübecker Zollprivilegien gewünscht hatte, König Gustavs radikale Maßnahmen gegen die Lübecker aber nicht billigte, erweist sich diese Verschwörung nach Abstrich aller Ausmalungen als ziemlich konturlos. Sie war im ersten Entwicklungsstadium schon stecken geblieben und nicht mehr aktuell, als Gustav Vasa davon erfuhr. A. entlastet den Reformator Olaus Petri, der einige Jahre später zum Tode verurteilt worden ist, von wirklicher Mitschuld. Dieser, Gott mehr als die Menschen, also auch den König, fürchtende Geistliche hätte, als er durch die Beichte eines der Beteiligten Mitwisser geworden war, durch Wort und Bild (das berühmte Gemälde mit dem Sonnenwunder vom 20. April 1535) die Stockholmer vor Aufruhr und die Obrigkeit vor Unmäßigkeit gewarnt. A. macht deutlich, wie unsicher der König nach dem Spruch über die Verschwörer gewesen ist. A.s Skepsis gegen die Erzählung des Historiographen Tegel, Johann Bökmann, dessen Witwe und Kinder von Gustav Vasa alles konfiszierte Gut zurückerhalten haben, hätte den König in der Nikolaikirche in die Luft sprengen wollen, wird man zu voller Verwerfung

verstärken dürfen. In Lübeck hat man allem Anschein nach nichts von den Absichten der Verschwörer gewußt. Das Ergebnis war, daß die deutschstämmigen Bürger Stockholms noch weniger geworden sind, Stockholm aber eine Stadt wurde, in der nur noch der königliche Wille galt.

An Editionen sind erschienen die Prachtausgabe *Medeltida urkunder rörande Stora Kopparberget*, herausgegeben von Elias Wessén mit einer Einleitung von Bertil Boëthius und siegelwissenschaftlichen Erläuterungen von Harald Fleetwood, Stockholm 1948, und *Stockholms stads tänkeböcker från år 1592 utgivna av Stockholms Stadsarkiv, Del II, 1596—1599*, redigiert von dem verstorbenen Daniel Almquist, Stockholm 1951, 494 S. Das dazugehörige Berufs-, Orts- und Sachregister soll folgen. Auf Grund dieser und der folgenden Denkbücher zusammen mit den einzigartigen, gleichzeitigen Stockholmer Zollbüchern kann jetzt bald eine Geschichte Stockholms um 1600 geschrieben werden, die auch auf die Stellung der deutschen Städte an der Ostsee neue Lichter werfen würde.

Wir verzeichnen weiter noch *Stockholm stads herdaminne*, eine biographische Matrikel der Geistlichen, darunter auch der Deutschen Gemeinde (S. 557 ff), in Stockholm von der Reformation her, aufgestellt von Gunnar Hellström, Stockholm 1951, 734 S. — Göran Axel-Nilsson, *Dekoratív stenhuggarkonst i yngre vasastil*, Stockholm 1950, 526 S. und 121 Abbildungen, ist ebenfalls eine von den wertvollen Monographien, die von Stockholms Kommunalförvaltning herausgegeben werden. Die Verbindung des nationalen Schwedens mit Europa, insbesondere dem mittleren Europa, die Gustav Adolf selbstsicher herbeiführte, tritt hier, was die Kunst und ihre Meister betrifft, eindrucksvoll hervor. — Kurt Schreinert, *Hans Moritz Ayrmanns resor i Sverige och Finland 1668—1671* (Rig 1950, 133—148) ist Erstdruck eines Teils der 1936 in der Preußischen Staatsbibliothek gefundenen Aufzeichnungen eines geborenen Nürnbergers, den u. a. Wisbys Ruinen beeindruckten, der aber auch über Stockholm, Uppsala, Åbo, Kalmar anschaulich zu berichten weiß.

* Ellen Hellgren, *Länsherrar på Gotland, Danske tiden 1449—1645*, Wisby 1948, gibt auf 46 Seiten ein Verzeichnis der dänischen Statthalter auf Gotland mit Lebenslauf, dazu oft auch Bild und Wappen. — Sam Owen Jansson, *Måttordbok, Svenska måttstermer före metersystemet*, Nordiska Museet, Stockholm 1950, 109 S., ist ein nützliches kleines Handbuch der schwedischen Maßeinheiten, wenn auch Belege fehlen. — Obwohl nicht eigentlich wissenschaftlichen Zwecken dienend, können wir es uns nicht versagen, auf die entzückend ausgestatteten *Svenska Turistföreningens Årsskrifter* hinzuweisen, insbesondere den Band 1951, der als Leitmotiv die Überschrift „Tolvhundra!“ (= das dreizehnte Jh.) trägt. Hier sind bekannte Namen, wie Nils Ahnlund, Adolf Schücker, Erik Lundberg, Harald Widéen u. a. vertreten, technisch besonders gelungen sind die Aufnahmen der Stadtmauer von Wisby (41—50), daneben finden sich zahlreiche andere Bilder, Pläne und Skizzen. Für uns belangreich ist der Aufsatz von Sven T. Kjellberg, *Samtal om medeltida städer* (51—78), der Planskizzen von Sigtuna, Uppsala, Enköping, Söderköping und Skänninge im Mittelalter bringt. Eine vorbildliche und künstlerisch hervorragende Art, die Vergangenheit des Landes dem Publikum näherzubringen.

P. J.

* Olof Hasslöf, *Svenska Väst kustfiskarna, Studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*, Stockholm 1949, 550 S. In der Geschichte der Hanse spielt die Heringsfischerei an der schwedischen Süd- und Westküste eine wesentliche Rolle. Die meisten Abhandlungen über dieses Gebiet beschäftigen sich mit der ersten Periode dieser Fischerei, der sog. Schonenfischerei, die vom Ende des 12. Jahrhunderts bis etwa zum Ende des 15. Jahrhunderts an der Südküste Schwedens mit den beiden Zentren Skanör und Falsterbo ausgeübt wurde. Im 16. Jahrhundert verschob sich dieses Fanggebiet u. a. auch an die Westküste Schwedens nach der Landschaft Bohuslän. Wenngleich hier dem hansischen Heringshandel die dänische Zollpolitik erhebliche Schwierigkeiten zu machen gedachte, so blieb der Vertrieb des Bohuslän-Herings in Deutschland doch in der Hand der Schonenfahrer. Allerdings, lange hat diese II. Periode nicht gedauert, kaum ein Menschenalter, von 1550—1583. Darüber ist seit Erscheinen von Th. Tomfohrdes Abhandlung (1914) „Die Heringsfischereiperiode an der Bohuslän-Küste von 1556—1589“ nichts Wesentliches mehr geschrieben worden. Um so mehr ist diese umfangreiche Doktordissertation zu begrüßen, die mit ausgezeichnetem Illustrationsmaterial und einem Literaturverzeichnis von 471 Nummern versehen ist.

Oggleich der Verfasser die gegenwärtigen Verhältnisse naturgemäß besonders breit behandelt, hat doch jedes Kapitel eine historische Einleitung. Für die hansische Geschichtsforschung ist bedeutsam, daß die gesamten Verhältnisse in der Fischerei sich in den vielen Jahrhunderten relativ wenig geändert haben. Fanggeräte, Fahrzeuge und Konservierung sind noch heute in dieser Landschaft ähnlich wie zu jener Zeit der Bohuslän-Fischerei, denn man fischt mit Treibnetzen, Stellnetzen, Zugnetzen (Waden) und Angeln. Man hat zwar im 17. und 18. Jahrhundert versucht, holländische Fangmethoden mit dem Einsalzen an Bord einzuführen, aber erst in den 20. Jahren dieses Jahrhunderts ist man bei der Heringsfischerei in den isländischen Gewässern zu dieser Arbeitsweise übergegangen.

Auch die Fischereifahrzeuge sind in ihrer Bauweise trotz allem technischen Fortschritt wenigstens zu Anfang dieses Jahrhunderts noch sehr altertümlich gewesen. Hier werden gedeckte Klinkerfahrzeuge von 30—40 Fuß noch in ähnlicher Art gebaut wie jene nordischen Schiffe, die uns aus den Grab- und Moorfunden von Nydam, Gokstad, Oseberg usw. bekannt sind. Erst baute man den Rumpf aus Kiel, Steven und Planken und dann erst das Spantengerippe in diesen Hohlkörper zur Versteifung. Auch der Begriff Kogge ist hier noch in einem Typ von 5 m langen Klinkerbooten mit dem Namen kåg erhalten. Wahrscheinlich unterschied sich auch der Schiffstyp der Bohuslän-Fischereiperiode stark von dem der holländischen Buisen, die in diesem Gebiet kaum zu erwarten sind.

In dem Kapitel „Fischkonservierung“ nimmt die Geschichte der Heringsalzerei ebenfalls einen besonderen Abschnitt ein. Unter Einbeziehung der deutschen Literatur von Tomfohrde, Schäffer und Jagow wird hier auch auf das Problem des sagenhaften Willem Beukel eingegangen, der oft als Erfinder des Pökeln bezeichnet wird. Nirgends erblickt man hier Industrieunternehmen mit großen Fischkonservenfabriken, mit mächtigen Fischdampfern und dergl. Es ist ein Fischervolkstum im idealen Sinne, das aus den Seiten dieses schönen Buches zu uns spricht.

Gerhard Timmermann

* Im Zusammenhang mit dem Fischereiwesen, das ja der Hanse so eng verbunden war, verdient auch ein kleiner kulturhistorischer Hinweis Beachtung. Der estnische Forscher Ilmar Talve veröffentlicht im estn.-schwed. Jahrbuch *Svio-Estonica* X, Lund 1951, 3—49 eine reizvolle Studie *Votivfisk och fiske-lycka*, in welcher gezeigt wird, wie von Alsen bis zum Bottnischen Meerbusen, vom Mälardelta bis nach Öland, Gotland, Ösel und Dagö in Kirchen und Kapellen der Hansezeit kleine silberne Votivfische zu finden sind, die von frommen Fischern gespendet wurden, damit das Fischerglück sie nicht verlasse. Auch in der deutschen Marienkirche zu Wisby (37) hingen laut Inventar von 1427 fünf solcher Silberfische neben den üblichen Hansekoggen an Schnüren vom Gewölbe herab.
P. J.

DANEMARK. Das Handels- und Seefahrtsmuseum in Schloß Kronborg bei Helsingör hat nach dem Kriege eine sehr rege Tätigkeit entwickelt. Es erscheinen die *Søhistoriske Skrifter* (1947—50, I—IV), ferner das Jahrbuch des Museums *Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Aarbog*, (vgl. auch HGbill. 70, 182). Aus der Reihe der Schriften haben wir schon an anderer Stelle das Werk von Louis E. Grandjean, *Skibbrudets saga*, ausführlich gewürdigt (oben, S. 143).

* Eine zweite Arbeit Grandjeans ist von anderem Geist: *De danske Gotlandsfarere*, *Søhistoriske Skrifter* IV, Visby—Kopenhagen 1950, 83 S. Da hat ihn ein Aufsatz hingerissen, in dem Lauritz Weibull, der bekannte schwedische Historiker, ausgehend von einer Urkunde Waldemar I. des Gr. für eine dänische Knutsgilde auf Gotland, den Dänen im Ostseehandel des frühen Mittelalters eine größere Rolle zuspricht, als es bis jetzt üblich war (St. Knut i österled, *Scandia* 17, 1946). Grandjean malt diesen Anteil in prangenden Farben. Die Dänen, hören wir, saßen vor den Hansen fest auf Gotland, sie waren es, die Wisby gründeten und ihm den Namen gaben. Um Gründe kommt er nicht in Not. Alles wäre schön gewesen, hätte Gott nicht auch uns Deutsche geschaffen. Dann hätte auch Waldemar Atterdag Wisby nicht gebrandschatzt. Auch die Schweden werden zu leicht befunden. Sonst wäre Gotland eine glückliche dänische Provinz geworden.
Hans Kuhn

* Aus den Jahrbüchern des Museums nennen wir noch folgende Arbeiten: Louis E. Grandjean, *Skibsflottens hjælpetropper* (1946), Erik Kroman, *Skibsbyggeriet i Marstal* (1947) und B. v. Munthe af Morgenstierne, *Danske sejlskibe* (1948).

Sehr interessant ist ein Aufsatz von Otto Mackeprang über die alten Straßennamen in Kopenhagen (*Historiske Meddelelser om København*, hrsg. von Svend Aakjær, IV. Reihe, III. Band, Heft 1—2, 1951: *De gamle gadenavne*). Die durch den Märchendichter H. C. Andersen bekannte Hyskenstræde, in welcher die Pebersvende (= wörtlich Pfefferknechte), die Bier und Gewürze verkaufenden Knechte der deutschen Kaufleute, wohnten, leitet M. richtig von mnd. huseken, das heimliche Gemach ab (?). Daß man heute noch in Dänemark die Junggesellen Pebersvende nennt, ist ein eigenartiges Relikt der Hansezeit mit ihren ehelosen Kaufgesellen im Auslande. Die Gaasegade in Kopenhagen soll nicht nach den Gänsen, sondern nach der Gose, Bier aus Goslar, so heißen (18). Die eigenartige Bezeichnung Pustervig für eine Straße führt M. auf den geographischen Namen der Putziger Wiek bei Danzig, früher Putzer

Wiig, zurück und vermutet, daß hier ein Seemann 1572 bei der Übertragung des Namens den Vermittler gespielt hat (24). Die Tyskemandegade heißt heute Vimmelskafet, hier wohnten die deutschen Kaufleute (28). P. J.

Paul Bredograndjean, *Danske haandværkerlavs segl*, Kopenhagen 1950, reproduziert und beschreibt die alten rund 400 Siegel von Handwerkerinnungen im Dänischen Reich, also einschließlich Schonen, Gotland usw., ebenso exakt wie die Gildesiegel in einem im vorigen Bande (HGBll. 70, 182) schon angezeigten Werke.

Von Wichtigkeit sind die Versuche, die agrarischen Verhältnisse des dänischen Reiches und damit weitgehend auch seine merkantile Stellung im Mittelalter genauer zu bestimmen. Der Schwede Kjell Runquist, *Rymdmått, vikter och kronovärderingsvärden i Kung Valdemars Jordebok*, Hallands Hembygdsförbunds Skriftserie III, Halmstad 1950, 112 S., greift bei der Feststellung der Maß- und Gewichtseinheiten wie der Geldwerte im Liber Census Daniae von 1231 S. 85 ff., wo er die Fehmarnliste prüft, auch in den von Lübeck her bestimmten Kreis hinein. — Svend Akjær, *Korntiende og kornareal i det 14. aarhundrede* (DHT 1949, S. 435 ff. und 1950 S. 177 ff.) bezieht die Angaben im Erdbuch des Bischofs von Roskilde von ca. 1370 und in der sog. Ribe Oldemoder von ca. 1321 auf die Angaben des Liber Census Daniae einerseits und des Pfluglandkatasters von 1682 andererseits. Wenn die Ergebnisse stichhaltig sind, schließt A., dürfte sich nicht nur die Kornernte, sondern auch die Anbaufläche des zehntpflichtigen Ackerlandes im 13. und 14. Jahrhundert ziemlich sicher bestimmen lassen.

* In der Zeitschrift *Fortid og Nutid* (H. Hagerup, herg. vom Dansk Historisk Fælledsforening) findet sich eine kurze dän. Skizze von Johan Hvidtfeldt: „Was bedeutete die Zerstörung deutscher Archive, Bibliotheken und Museen für das Studium der dänischen Geschichte?“ mit einigen Angaben, die sich wohl vervollständigen ließen (XVIII, 1, 1949, 23—34). Nur technische Details bringt der Aufsatz von Hans Brandt, *Byhistoriske arkiver* (XVIII, 2, 1950, 145—150), ebenso die als kleine Sonderpublikation erschienene Schrift von Holger Hansen, *Om opbevaring og ordning af købstadarkiver* (o. J.). P. J.

NORWEGEN. In demselben Maße, wie die Frage „Norwegen und die Hanse“ in der Forschung vordergründig geworden ist und dabei die allgemeinen wirtschaftlichen Zusammenhänge berücksichtigt werden, ist das Bedürfnis gewachsen, dies Verhältnis in allen seinen Zusammenhängen zu sehen, also auch in seinen Bezügen zur politischen und sozialen Entwicklung, gerade auch in Norwegen selbst. In dieser Hinsicht verdient die fesselnd geschriebene, durch Arnold Eskeland verständnisvoll bebilderte große Darstellung von Andreas Holmsen, *Norges Historie fra de eldste tider till 1660*, Oslo 1949, Gyldendal Norsk Forlag 579 S., allseitige Beachtung. Es ist die zweite Ausgabe einer norwegischen Geschichte, die, von uns nicht vermerkt, 1939 in „De tusen hjems bibliotek“ erschien. Die seit 1939 veröffentlichten Forschungsergebnisse, darunter die von Johan Schreiner, hat der Verfasser verarbeitet, soweit sie ihn überzeugten. Holmsen, der tiefeschürfende Untersuchungen über wirtschafts-, sozial- und verwaltungsgeschichtliche Fragen des späteren Mittelalters und der beginnenden Neuzeit veröffentlicht hat, ist einer der sachkundigsten Gelehrten

seines Landes. Er beschuldigt niemanden, bedauert nichts und gelangt so zu tiefen Einsichten. Unter dem obengenannten Aspekt interessiert spezifisch: das politische Schicksal Norwegens ist bestimmt worden durch die im 13. Jahrhundert einsetzende, zunächst Großes ermöglichende Feudalisierung des Landes bei gleichzeitiger Verstärkung seines Kontaktes mit Schweden und Dänemark. Norwegen war klein und verhältnismäßig arm, dazu außerstande, die notwendigen Zufuhren durch eigene Kaufleute zu sichern. Mit dem noch stärker feudalisierten Dänemark und dem langsamer sich feudalisierenden Schweden in engere Berührung gekommen, hat Norwegen dem gleichgearteten viel stärkeren Nachbarn im Süden (dem Schweden sich dank seiner alten und jungen afeudalen Kräfte hat wieder entziehen können) erliegen müssen, vollends nachdem der in Norwegen furchtbar aufräumende Schwarze Tod die letzten Möglichkeiten, unabhängig zu bleiben, beseitigt hatte. Hatte Norwegen nach 1349 nur noch halb soviel und weniger Menschen, so lieferten diese nur noch ein Fünftel und weniger ab als vorher. Darüber ist der den Staat tragende Kern der Aristokratie, der niedere Adel, in kurzer Zeit zugrunde gegangen. Warum es anderthalb Jahrhunderte gedauert hat, ehe Norwegen die Folgen des Schwarzen Todes überwand, bleibt ungewiß. Schlechteres Klima im 14. und 15. Jahrhundert ist noch nicht bewiesen. Der Wiederaufschwung erfolgte bald nach 1500, mit dem Anstieg des Bedarfs und der Erzeugung in Europa. Auch ohne die wirtschaftliche Katastrophe in der Mitte des 14. Jahrhunderts aber wäre Norwegen politisch „untergegangen“, in Folge der wirtschaftlichen Verhältnisse im Lande und der Gesellschafts- und Staatsordnung, die sich hier im 12. und 13. Jahrhundert herausbildete. Dem entspricht die Einschätzung der mit Norwegen verkehrenden deutschen Kaufleute. Mit ihnen, die Lübeck führte, seitdem sie das für Norwegen absolut notwendige Korn aus der Ostsee brachten, ist 1294 ein Abkommen getroffen, das wirtschaftlich nicht nur notwendig, sondern für das Land wohl auch überwiegend günstig war, politisch bedenklich aber insofern, als das norwegische Reichsinteresse nach Osten und Süden gewendet war und der norwegische König am politischen Spiel in dieser Richtung stark gehemmt teilnehmen mußte. Indem die Deutschen die Nordnorweger ausreedeten, sind diese vorm Verhungern bewahrt worden.

Den Fragenkomplex „Norwegen und die Hanse“ sucht John Allyn Gade in seiner, mit 75 Jahren, als Dissertation bei der Columbia University eingereichten Schrift *The Hanseatic control of Norwegian trade during the middle ages* (Leiden 1951, E. J. Brill, 140 S.) monographisch zu behandeln. Die Schrift ist Johan Schreiner gewidmet. Dessen Konzeption entsprechend möchte Gade das hansisch-norwegische Verhältnis aus der wirtschaftlichen Entwicklung der nördlichen Hälfte Europas heraus verstehen. Was er erzählt, ist richtig, halbrichtig oder falsch, je nachdem er sich auf solide, antiquierte oder nichtwissenschaftliche Literatur stützt. Eine ganz unglückliche Hand hat er in dieser Hinsicht im deutschen Schrifttum gehabt. K. von Schlözer und L. Hering gehören zu seinen Kronzeugen. Wer das zweite Kapitel „North European trade to about 1400“ (10—23) gelesen hat, legt das Büchlein resigniert beiseite. Die folgenden Kapitel enthalten jedoch mehr Brauchbares oder wenigstens Diskutierbares, wenn auch weiterhin durchmischt mit merkwürdigen angeblichen Tatsachen. Gades Schlüsse sind somit vielfach schlecht fundiert, dazu in keinem Punkte durch eigenes Quellenstudium verifiziert. Glücklicherweise argumentiert

er im allgemeinen nicht einseitig (vgl. etwa 66/67, wo von Kreditieren und Ausreeden die Rede ist, oder 83/88, wo die Deutschen in Bergen beurteilt werden), so daß der kritische Leser auch ohne Vorwissen Abstriche machen kann. Ob aber wohl jeder auch bei so unvermittelten Entgleisungen wie (98) die Vitalienbrüder „a scourge even worse than the Hansa“? Schreiners Forschungsergebnisse für das 16. Jahrhundert, die, übrigens keineswegs in allem wesentlichen, eingearbeitet sind, verdienen eine gediegenere Umrahmung.

Wie scharf Statut und Wirklichkeit auseinanderklaffen können, bezeugt auf seine Weise das *Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen von 1276*, wo es von der norwegischen Auslandschiffahrt handelt. Diese für Bergens älteste Geschichte wichtigste Quelle ist in den *Germanenrechten* bearbeitet von Rudolf Meißner † mit einem Vorwort von K. A. Eckhardt ins Deutsche übertragen, worüber oben (S. 144) näher berichtet worden ist.

* Eine ausführlichere Würdigung verdiente auch das 1694 geschriebene Sammelwerk *Bergen von Edward Edwardsen* (1630—1695), dessen erster Teil nach der Kopenhagener Handschrift im Druck erschien (Bergens Historiske Forening, Skrifter utgitt av —, No 55/56, 1949/50, Bergen 1951), wenn es vollständig vorliegen wird. — Interessenten seien schließlich auf einen *Schiffsbaukontrakt* vom J. 1398 verwiesen, der in altnorwegischer Sprache in der NHT 1949, 1., 57 ff. publiziert worden ist.

P. J.

6. OSTEUROPA

(Bearbeitet von Paul Johansen)

FINNLAND. Eine vorzügliche und sehr sachkundige Übersicht der ersten sicheren Beziehungen Finnlands zur Kurie gibt W. M. Carlgren in einem Aufsatz: *Om Finlands relationer till Sverige och pavedömet 1216—1237* (Sv. Historisk Tidskrift 1950, 247—284) und wendet sich gegen die These J. Jaakola's von der zeitweisen Unabhängigkeit des finnischen Episkopats von Schweden und seiner direkten Unterstellung unter Rom. Es wird damit eine der wichtigsten Fragen der frühen mittelalterlichen Geschichte Finnlands berührt, die durch den anschließenden Konflikt mit Rußland und die Nawa-Schlacht mit dem Großfürsten Alexander von Nowgorod-Susdal 1240 weltgeschichtliche Bedeutung erhielt. Darüber weiter unten, wenn wir die russische Literatur behandeln werden.

Zur Stadtgeschichte Finnlands können wir eine reich illustrierte Arbeit von Carl Jakob Gardberg über die kleine Stadt Borgå nennen: *Stadsplan och byggnadsskicke i Borgå intill år 1834* (Folkliksstudier II, Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland Nr. 328, Helsingfors 1950, 57—207), die jenen eigenartigen nordischen Stadttyp verdeutlicht, welcher noch heute vom Holzbau beherrscht wird. Dennoch reicht die Geschichte der Stadt Borgå in das 13. Jh. zurück, wobei auch deutsche Kaufleute bis in die Gegenwart hinein eine nicht unwichtige Rolle gespielt haben. Gardberg vermutet sogar, daß der Grundriß von Borgå Veranlassung gibt, an eine Parallele zu den ostdeutschen Kolonisationsstädten zu denken (64). Seit der Gründung von Helsingfors (1550) ging es mit der Wohlfahrt des kleineren Nachbarstädtchens Borgå bergab.

In der populären Reihe *Konst och konsthantverk i Finlands Nationalmuseum* gab der bekannte Kunsthistoriker und Archäologe C. A. Nordman als

Nr. 2 ein neues Heft heraus, betitelt: *Medeltida skulptur i Nationalmuseum* (Helger Schildt, Helsingfors 1951, 22 S. und 33 Tafeln), mit dem die Schätze mittelalterlicher Holzskulptur im Finnischen Nationalmuseum auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden. An erster Stelle stehen, künstlerisch gesehen, die flandrischen und lübischen Arbeiten, daneben aber beanspruchen die mehr rustikalen Stücke der nachschöpfenden schwedischen und finnischen Kunst des Spätmittelalters besonderes Interesse. Zeigen sie doch, wie tief der lübische Kunsteinfluß hier im Norden eindrang, so daß die Kunstwerke nicht nur als fremde Gäste der Betrachtung dienten, sondern auch eine junge Künstlergeneration zur Nacheiferung angespornt haben.

Abschließend sei noch auf den deutschen Aufsatz von E. K a r t a n o, *Beiträge zur Baugeschichte der Kirche von Ingå* (Finskt Museum 1950 LVII) verwiesen, der uns den steinernen Chor als Urzelle der Landkirche in Finnland anschaulich an einem Beispiel zeigt.

RUSSLAND. Die Editionstechnik für mittelalterliche Quellen steht im gegenwärtigen Sowjetrußland auf einer sehr beachtenswerten Höhe und läßt an Präzision und wissenschaftlicher Sachlichkeit kaum etwas zu wünschen übrig. Nach vorangegangenen grundsätzlichen Untersuchungen von P r i s e l k o v (*Geschichte der russischen Jahrbücher-Schreibung des 11. bis 15. Jhs.*, *Istorija russkogo letopisanija XI—XV vekov*, Leningrad 1940) und B e r e ž k o v (*Über die Chronologie der russ. Jahrbücher bis zum 15. Jh.*, *Ochronologii russkich ljetopisej po XIV v. vključiteljno*, *Istoričeskije Zapiski* 23, Moskau 1947) begann in den letzten Jahren eine sehr fruchtbare Publikationstätigkeit. Schon im vorigen Bande dieser Zeitschrift (S. 187) konnten wir über das Erscheinen einer Urkundensammlung zur Geschichte von Nowgorod und Pleskau berichten; diesmal verweisen wir auf die sehr wertvollen Neueditionen russischer Jahrbücher, die auch für die Hansezeit bedeutsam sind: *Die Nowgoroder erste Chronik nach der älteren und jüngeren Redaktion* (*Novgorodskaja pervaja ljetopisj staršego i mladšego izvodov*, ed. von A. N. N a s o n o v und M. N. T i c h o m i r o v, 640 S. und 10 Facsimilie, Geschichtsinstitut der Akad. d. Wiss. d. UdSSR, Moskau-Leningrad 1950); besonders kompliziert die Rekonstruktion der 1812 verbrannten *Jahrbücher des Troizker Klosters*, eine imponierende Leistung von M. D. P r i s e l k o v (*Troickaja ljetopisj, rekonstrukcija teksta*. Institut Istorii Akademii Nauk SSSR, Leningradskoje otdelenije, 515 S., 1950, reicht mit den Nachträgen bis zum Jahre 1408); schließlich die auch der Ausstattung nach hochqualifizierte Neuedition der bei uns als Nestorchronik bekannten *Povjestj vremennyh ljet*, welche mit dem Jahre 1117 schließt (2 Teile, reich illustriert, ed. D. S. L i c h a č e v, red. Frau A d r i a n o v a - P e r e t z, 404 und 554 S., Verlag der Ak. d. Wiss. d. UdSSR, 1950). Zum Kommentar der letztgenannten Edition wird man allerdings manche abweichende Meinung äußern können.

Im Zusammenhang mit dem Sowjetpatriotismus haben manche Fürsten der russischen Vergangenheit eine Art Auferstehung feiern können, so unter anderen auch Alexander Newskij. Insbesondere seine Kämpfe gegen Schweden und den Deutschen Orden stehen im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Auf diesem Gebiete hat der Leiter der Karelo-Finnischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften I. P. Š a s k o l j s k i j, der auch die finnische und schwedische Literatur kennt, eine Reihe von russ. Aufsätzen veröffentlicht: schon 1940 erschien der Artikel *Nowgorods Kampf mit Schweden vor der Newa-Schlacht* (*Vojenno-*

istoričeskij žurnal 7, 90—95), dann 1941 *Die Tavasten und Nowgorod im 11. bis 13. Jh.* (Jem i Novgorod v XI—XIII vekach, Učenyje zapiski Leningradskogo universiteta, serija istoričeskich nauk 10) und 1951 als *Ergänzung Neue Materialien über den Schwedenzug gegen Rußland 1240* (Izvestija Akad. Nauk SSSR, Serija istorii i filosofii VIII, 3, Mai—Juni 1951, 267—276).

Eine Zusammenfassung und deutliche politische Ausrichtung dieser Studien erfolgte nun durch I. P. Šaskol'skij 1951 durch den Aufsatz *Die päpstliche Kurie als Hauptorganisator der Kreuzfahrer-Aggression 1240—42 gegen Rußland* (Papskaja Kuriija — glavnyj organizator krestonosnoj agressii 1240—1242 godov protiv Rusi, Istoričeskije Zapiski, Band 37, 169—188). Der Verfasser benutzt hierbei besonders ausgiebig das Buch des frühverstorbenen finnländischen Forschers G. A. Donner über Kardinal Wilhelm von Sabina, Helsingfors 1929, versucht ihm nur eine andere Deutung zu geben. Der Schwedenzug 1240 und die Angriffspolitik des Deutschen Ordens in Livland 1240—42 waren seiner Meinung nach nicht getrennte Einzelunternehmungen, sondern wurden von der Kurie zentral gelenkt. Es ist aber anzuerkennen, daß sich der Verf. sehr ausführlich auch mit den Quellen selbst und ihrer Interpretation beschäftigt. Die Werke von Jalmari Jaakkola (1938) und Pater A. M. Ammann (1936) werden einer schonungsloser Kritik unterworfen, wobei der eine als Haupt des faschistischen Flügels der finnländischen Historiographie, der andere als extremer Reaktionär bezeichnet wird (S. 171). Die neuere baltische Geschichtsforschung nach 1914 scheint Šaskol'skij nicht bekannt gewesen zu sein.

Sachlicher ist der Aufsatz von E. K. Paklar in demselben Bande (304 bis 316), der sich mit der Frage: *Wo fand die Peipus-Eisschlacht statt?* beschäftigt (Gdje proizošlo ljedovoje pobojište?, nebst Karte). Es handelt sich um die Feststellung der Belegenheit des sogenannten Krähensteins (Voronji kamenj) im Peipus-See, den man an 5 verschiedenen Stellen gesucht hat. Paklar schließt sich der Auffassung von Bunin an, daß man den Ort an der engsten Stelle des Sees, nahe vom Ostufer, zwischen Kobylje und Podborovje, zu suchen habe. Topographische Einzelangaben verdankt der Verfasser dem ehemaligen Stadtarchivar von Reval, nunmehrigen Dozenten an der Universität Dorpat, mag. R. Kenkmaa. So erfreulich dieser Artikel ist, so kann man sich doch nicht des leichten Lächelns enthalten, wenn man den folgenden Satz liest (304): „B. F. Pornev hat in seinem noch ziemlich kürzlich (1947) veröffentlichten Aufsatz „Die Eisschlacht auf dem Peipus und die Weltgeschichte“ den Einfluß unterstrichen, den die Eisschlacht (1242) auf den Zusammensturz des räuberischen und barbarischen Imperiums der Hohenstaufen ausübte.“

Ein eigenartiges Zusammentreffen ist es, wenn gerade 1950 das kapitale Werk des Professors am Päpstlichen Orientalischen Institut in Rom, Albert Maria Ammann S. J., die *Ostslawische Kirchengeschichte*, erscheinen konnte (Herder Verlag Wien, 748 S.). Der Verfasser macht aus seiner prokatholischen Einstellung kein Hehl und so müssen wir uns schon damit abfinden, daß in dieser sehr umfassenden, mit reichen Literaturhinweisen und Tabellen versehenen Arbeit einzelne Seiten der russischen Kirchengeschichte etwas zu kurz kommen. Das gilt insbesondere für die Rolle der lutherischen Kirche im Rußland der Neuzeit, die nicht entfernt genügend gewürdigt worden ist. Aber dafür wird man immer wieder überrascht von der Fülle von zuverlässigen Daten und den mit erstaunlicher Vielseitigkeit herangezogenen Nachrichten über die Ostkirche

Rußlands. Für hansische Belange bringt Ammann zunächst eine Schilderung der Festsetzung deutscher Kaufleute an der Dünamündung (49), dann, besonders lehrreich, eine Darstellung der kirchlichen und politischen Verhältnisse in Nowgorod (67 ff. und 84 ff.). Für die spätere Zeit allerdings vermißt man ein Eingehen auf die Bedeutung der livländischen Städte und ihrer Bewohner für Rußland, namentlich zur Zeit Iwan des Schrecklichen, als die vielen Verschleppten aus Dorpat, Narva usw. zum erstenmal eine, wenn auch äußerliche Bekanntschaft des Russen mit der lutherischen Kirche vermittelten. Damals auch entstanden die Ausländer-Vorstädte mit ihren evangelischen Kirchen in Moskau. Selbst Iwan hat einmal einen Disput mit einem livländischen Pastor gehabt, sein Bibliothekar war ein Geistlicher aus Dorpat. Auch die Rolle, welche Pastor Glück aus Marienburg in Livland, der Ziehvater der späteren Kaiserin Katharina I., am russischen Hofe spielte, wird nicht erwähnt. Das alles und vieles Andere hätte immerhin auch Erwähnung verdient.

Es kann natürlich das Buch von Ammann in dieser kurzen Anzeige keine volle Würdigung finden. Trotz mancher Einseitigkeit wird kein Forscher der osteuropäischen Geschichte an diesem grundlegenden Werk vorbeigehen können. Besondere Ursache zur Dankbarkeit hat der deutsche Leser.

Einen zeitgemäßen und als wissenschaftliches Novum sehr beachtenswerten Aufsatz von Gotthold Rhode bringt die Festgabe für Hermann Aubin „Geschichtliche Landeskunde und Universalgeschichte“, Hamburg 1950: *Zwangsumsiedlungen in Osteuropa vor der Oktoberrevolution* (163—182). Es wird bewiesen, wie die tatarische Praxis der Verschleppung der Bevölkerung einer unterworfenen Landschaft oder Stadt schon seit dem 15. Jh. vom Großfürstentum Moskau angewandt wurde. Betroffen davon wurde zunächst Nowgorod 1484, dann 1510 Pleskau, dann aber im livländischen Kriege auch die deutschen Städte Dorpat, Narva und Fellin 1558 ff. Selbst Peter der Große griff im Nordischen Kriege auf dieses bewährte Mittel zurück, um neu unterworfenen Landesteile endgültig an Rußland zu binden. 1707 wurden erst 277, dann 1708 über 800 Bürger aus Dorpat nach Wologda verbannt, wohin ihnen im gleichen Jahre noch etwa 1000 Einwohner aus Narva folgten. In Deutschland, in Lübeck und Hamburg, hat man damals Kollekten für die Verschleppten veranstaltet. So erkennen wir aus der Vergangenheit die traurigen Vorzeichen unserer Gegenwart, so erleben wir den Sieg tatarischer Verschleppungspraxis im 20. Jahrhundert in ganz Europa.

Moskau und der Westen im Spiegel der schwedischen diplomatischen Berichte der Jahre 1651—1655 ist der Titel eines sehr interessanten Aufsatzes von Georg von Rauch (A. f. Kulturgesch. 24, 1951, 22—66), der bisher unbekanntes Material aus dem schwedischen Reichsarchiv zu Stockholm für uns zugänglich macht. Es handelt sich um die Berichte des schwedischen Residenten Johan de Rodes, welche dieser in den Jahren 1651—55 aus Moskau in deutscher Sprache an den Königshof in Stockholm geschickt hat. Sie ergänzen die Nachrichten der ausländischen Reisenden über Moskau im 17. Jh. durch viele neue wertvolle Einzelheiten.

Ein Hinweis wenigstens soll hier auch erfolgen auf die beachtliche Arbeit von A. P. P r o n s t e i n, *Die Organisation des Nowgoroder Handwerks im 16. Jh.* (Organizacija Novgorodskogo remesla v 16. veke, Istoričeskije Zapiski 36, 1951,

165—186), denn wir lernen aus ihr die Vielfalt der russischen Handwerkssorten und ihre soziale Struktur in ganz neuartiger Weise kennen.

Was Kunst und Archäologie im russischen Bereich anlangt, so verweisen wir wieder auf die überaus reichhaltigen bibliographischen Angaben, welche sich in der 8. und 9. Lieferung der Serie des Forschungsinstituts für Kunstgeschichte in Marburg *Kunst im Osten und Norden* (Red. Dr. E. Behrens) vorfinden. Man ersieht daraus, daß nicht nur Kirchen und Kunstwerke in Nowgorod erforscht und rekonstruiert werden, sondern daß auch an zahlreichen Stellen, ähnlich wie bei uns, stadtgeschichtliche archäologische Ausgrabungen vorgenommen worden sind, die sehr bemerkenswerte Ergebnisse gezeitigt haben, vgl. z. B. die Berichte in den *Izvestija* der Akademie der Wiss., histor.-philosophische Reihe 7, 1950, H. 3 und 4; ferner den Band *Materialien und Forschungen zur Archäologie der altrussischen Städte*, Moskau 1949 usw. Im übrigen enthält die sehr dankenswerte Serie *Kunst im Osten und Norden* auch zahlreiche Hinweise auf den gegenwärtigen Zustand der alten deutschen Städte in Polen, in Ostdeutschland jenseits der Oder-Neiße und im Baltikum.

Als wahrhaft sensationell muß man die allerletzten Ergebnisse der Ausgrabungen in Nowgorod bezeichnen. A. Arcichovskij berichtet in Nr. 12 der *Voprosy Istorii* (1951, 77—87) unter dem Titel *Novye otkrytija v Novgorode* über die Grabungen an der Stelle der alten Knechts- oder Sklavenstraße (Cholopja ulica) auf dem linken Wolchow-Ufer, der sog. Sophien-Seite, nördlich des erzöfl. Schlosses. Diese Straße wird in den Nowgoroder Annalen seit dem 12. Jh. erwähnt. Bei der Grabung entdeckte man 25 Schichten von Holzbrückung übereinander, die älteste aus dem 10., die jüngste aus dem 16. Jh. Zwischen und neben diesen Schichten liegende Birkenrinden wurden zunächst nicht beachtet, hatten sich aber in der feuchten Erde gut erhalten. Da entdeckte man auf der Innenseite der Birkenrindenstücke eingeritzte Zeichen, altrussische Buchstaben. Es gelang 10 derartige, auf der Innenseite beschriebene Dokumente auf Birkenrinde sicherzustellen, die nach der Schriftart in die Zeit des 11. bis 16. Jhs. gehören. Es sind Privatbriefe und Rechnungen, die beweisen, daß die Schriftlichkeit in Nowgorod zur Hansezeit auch bei den Russen weiter verbreitet war, als man bisher annahm.

Das Sensationelle liegt in der rein methodischen Tatsache, daß man in Nordeuropa jetzt auch auf Funde beschrifteter Birkenrinde aus der Erde gefaßt sein muß. Schreiben auf Birkenrinde waren schon früher bekannt (so hatte z. B. das Revaler Stadtarchiv ein solches aus dem Jahre 1570), aber da sie mit Tinte beschrieben worden waren, konnten sie in feuchter Erde nicht leslich bleiben. Nun kann man aber weitere Funde dieser Art mit Spannung erwarten. An der Echtheit der Stücke kann schon nach dem veröffentlichten Text gar kein Zweifel sein. Es werden z. B. auf einer Rechnung, welche etwa ins 14. Jh. zu setzen ist, auch finnisch-ugrische Namen von Pelzhändlern aus Nowgorods Umgegend genannt, offensichtlich sind das wotische Bauern.

Aus der Hansezeit fand sich sonst nur ein kleines Messingschildchen, das aller Wahrscheinlichkeit nach an einer elfenbeinernen Gerätschaft befestigt gewesen war: darauf stand in lateinischen Lettern zu lesen: „(feci)t me Boris ab ...“ Arcichovskij meint, es handle sich hier um einen russischen Künstler namens Boris, der Latein gekonnt hätte. Das ist doch recht zweifelhaft, eher

müßte man wohl an Polen oder Pommern als Herkunftsort des Gegenstandes denken, wo es Vornamen wie Burislaus gegeben hat.

Wir wollen den Abschnitt über Rußland nicht schließen, ohne einer bemerkenswerten Tatsache zu gedenken. In der Zeitschrift *Voprosy Istorii* 1951 Nr. 9 vom September bespricht A. Kahn auf 3 zweiseitigen Seiten das Buch von Gerhardt-Hubatsch, *Deutschland und Skandinavien im Wandel der Jahrhunderte* (Bonn 1950). Dabei ist nicht so sehr auffallend, daß dieses Buch natürlich recht schlecht wegkommt, auch nicht, daß der Kritiker von der „raubgierigen Hanse“ spricht, sondern wir können erstmalig nach Jahrzehnten feststellen, daß ein deutsches Buch aus dem hansischen Bereich in der russischen Zeitschriftenliteratur überhaupt bemerkt und besprochen worden ist. Das ist gewiß ein bedeutungsvolles Faktum, dem wir zahlreiche Nachfolger wünschen.

ESTLAND UND LETTLAND. Den Spuren Ingvar Anderssons und Artur Attmans folgend, versucht auch Sven Svensson die politischen Ereignisse im Baltikum stärker mit handelsgeschichtlichen zu verknüpfen: *Den merkantila bakgrunden till Rysslands anfall på den livländska ordensstaten 1558. En studie till den ryska imperialismens uppkomsthistoria* (Gleerup, Lund 1951, 178 S.). Der Erfolg ist nicht überzeugend, um so mehr, als die Arbeit äußerst unübersichtlich geschrieben ist und sozusagen ohne Punkt und Komma von Anfang bis zu Ende durchläuft, ohne sogar ein Inhaltsverzeichnis zu bieten. Das Buch wird als Vorarbeit zu einem größeren Werk über „Rußland und die schwedische Ostseeherrschaft“ bezeichnet, vielleicht ist es daher noch verfrüht, über dasselbe endgültig zu urteilen. Es fällt jedoch auf, wie wenig der Verfasser mit den Arbeiten zur Hansegeschichte vertraut ist, vor allem aber fehlt ihm eine genauere Kenntnis der russischen Literatur, allein schon weil er die Sprache nicht beherrscht. Unter diesen Umständen kann man wenig Neues erwarten, findet nicht einmal das Bekannte in erträglicher Übersicht dargeboten. Ein Literaturverzeichnis fehlt, die Karten sind sehr primitiv (einen Ort „Waldai“ zwischen Neuhausen und Marienburg gibt es nicht, gemeint ist wohl Gdov = Woldow, S. 40). Der etwas anmaßende Untertitel hätte fortfallen können, zumal der Verfasser gerade über Rußland nichts wesentlich Neues zu bieten vermag.

Hingegen bietet der Aufsatz von Reinhard Witttram *Peter der Große und Livland. Zur Kernfrage des Nordischen Krieges* (Festschrift für Hans Rothfels 1951, 233—269) einen neuen, bisher zu wenig beachteten Ausgangspunkt zur Beurteilung des Nordischen Krieges und der russischen Expansion mit vielen sehr charakteristischen Einzelheiten aus der Zeit zwischen 1704 und 1721, als endlich durch den Frieden von Nystad das Baltikum Peter dem Großen zufiel. Es ist besonders reizvoll zu beobachten, wie sich eine Stadt wie Riga den russischen Regierungsmethoden gegenüber verhielt und ihre Stellung zu wahren wußte.

Werfen wir nun zunächst einen Blick auf die Schriften, welche in Sowjetrußland und den verbündeten baltischen Sowjetrepubliken erschienen sind. Folgende Titel seien hier notiert: J. Zutis, *Die russisch-estnischen Beziehungen vom 9. bis 14. Jh.* (Russko-estonskije otnošenija v IX—XIV vekach, Istorik-Marksist 1940, 3); J. Šaskoljskij, *Die historischen Beziehungen des russischen Volkes mit den Völkern des Baltikums* (estn., Vene rahva ajaloolised sidemed Baltimaade rahvastega IX.—XVIII. sajandil, Tallinn 1945); J. Zutis,

Die Ostseefrage im XVIII. Jh. (Ostzejskij vopros v XVIII veke, Akademie der Wiss. der lettischen SSR, Riga 1946, 648 S.) — um nur einige zu nennen. Alle diese Schriften kommen für die Hansegeschichte im eigentlichen Sinne kaum in Frage.

Interessant ist aber, daß fast gleichzeitig mit dem Erscheinen des von uns an anderer Stelle (S. 117) angezeigten Buches von P. J o h a n s e n über die Gründung Revels auch in Estland zu dieser Frage eine Stimme laut geworden ist. Auf der II. Session des Instituts für die Geschichte der materiellen Kultur der Akademie der Wissenschaften der UdSSR zu Dorpat im Mai 1951 sprach der Vertreter der Karelo-finnischen Filiale der Akademie J. Š a s k o l j s k i j über einige *Fragen der ältesten Geschichte Revels* und wies die Thesen der bourgeoisen deutschbaltischen und estnischen Historiker zurück, als wäre die Stadt erst seit den Kreuzzügen der Deutschen und Dänen entstanden. Es heißt im Bericht wörtlich: „Reval entstand als Resultat einer inneren Entwicklung Estlands im X. bis XII. Jh. Das alte Reval war einer der wichtigsten Handelshäfen des Baltikums und handelte mit den russischen Ländern, mit dem mittleren Wolgagebiet, mit Dänemark, Schweden und den deutschen Landen. Die Untersuchung der historischen Topographie der Stadt ermöglichte die Feststellung von zwei Hauptteilen der Stadt, den wichtigsten Verkehrsstraßen usw. Im 12.—13. Jh. lebte in Reval in einem besonderen Quartal (konic) eine fest ansässige russische Bevölkerung. Die Namen Tallinn und Lindanisse sind nicht ursprünglich, sondern die älteste Bezeichnung war das „Kolyvanj“ der russischen Jahrbücher, das mit dem epischen Namen Kalevs verbunden ist. Im Jahre 1219 war Reval schon ein äußerst wichtiges Zentrum von Estland, aber hat sich keineswegs erst damals neu gebildet, wie die bourgeoisen Historiker behaupten. Als erste Aufgabe muß die archäologische Untersuchung der alten Stadtquartale Revels betrachtet werden.“ (Izvestija Akademii Nauk SSSR, serija istorii i filosofii, VIII, Nr. 4, S. 382, Moskau 1951).

Über das estnische halbstädtische Handwerk bringt H e l m i U p r u s interessantes Material aus den muscalen Beständen: *Silberperlen und Schmuckarbeiter estnischer Herkunft* (Eesti Rahva Muuseumi Aastaraamat, Neue Serie I (XV), Dorpat 1947, 138—156, estnisch). Die Verfasserin erwähnt hierbei auch die „ettekenmeker“ in Reval und „krellenmacher“ in Dorpat, welche in historischer Zeit die üblichen Paternosterketten aus Korallen herstellten („krallenveftich“).

Als kleine Notiz am Rande verzeichnen wir die Hypothese von G u s t a v M u s t und H i l d e g a r d M u s t über die sprachliche Herkunft des estnischen Wortes „kalev“, welches sowohl einen Urweltriesen, als auch Tuch und im übertragenen Sinne Scharlach (Krankheit) bedeuten kann. Die Sinnggebung „Tuch“ soll nach dieser Hypothese sekundär sein und auf die Bezeichnung „Garlefes want“, Stoff aus Gardelegen in der Altmark (nach Schiller-Lübben), zurückzuführen sein (*Vom Ursprung der Personennamen im „Kalevipoeg“*, Journal de la Société Finno-Ougrienne 55, Helsinki 1951, 6). Hierzu muß allerdings festgestellt werden, daß Tuche aus der Altmark im Baltikum nicht so oft feststellbar sind, daß sie zur Veranlassung eines Lehnworts für „Tuch“ überhaupt im Estnischen werden konnten. Immerhin verdient die Frage Beachtung.

Die erfreuliche Nachricht von der teilweisen Wiederherstellung der Nikolai-kirche in Reval und der Aufstellung des berühmten Totentanzes von B e r n t N o t k e läßt hoffen, daß es einmal wieder möglich sein wird, dieses Kunstwerk nebst den anderen Kunstschätzen der Kirche (Heiligen-Geist-Altar, Altartafel

des Hermen Rode usw.) einzusehen. Sten Karling hat neuerdings ein Revaler Grabmonument, den sogenannten Stein der Kölner Kaufleute aus der Dominikanerkirche von 1470, dem Bernt Notke (im Entwurf) zugewiesen (*Bernt Notke och gravstenkonsten*, Studier tillägnade Henrik Cornell på 60-årsdagen, 143—164).

Einige Worte seien auch der kleinen Publikation des estnischen Rechtshistorikers Leo Leesment im Istoričeskij Archiv VII, Moskau 1951, 198 bis 206, gewidmet: *Das Livische Recht* (Livonskaja „Pravda“). Er veröffentlicht nach einer bisher unbekanntenen Handschrift der Universitätsbibliothek zu Uppsala (112a) einen Text des sogenannten Livischen Bauernrechts in einer Redaktion von 1617. Bei dieser Gelegenheit sagt L. auch einiges über die in Alt-Livland gültigen Stadtrechte. Neues weiß der Verf. nicht zu bieten, auch rechtfertigt der Text eigentlich nicht die erneute Edition, welche seinerzeit von L. Arbusow schon 1926 mit gewohnter Zuverlässigkeit an Hand anderer Handschriften durchgeführt wurde. Die Behauptung, daß dieses Bauernrecht, das im germanischen Bereich mehrere sehr naheliegende Parallelen besitzt, einen Zusammenhang mit der bekannten „Russkaja Pravda“ habe und noch aus der vordeutschen Periode stamme, wird a priori statuiert, ohne daß der Verf. sich die Mühe nimmt, sie auch zu beweisen.

Eine umfangreiche Geschichte von Lettland in englischer Sprache veröffentlichte der ehemalige Professor für romanische Sprachen in Riga, Arnold Spekke (*History of Latvia, an outline*, publ. by M. Goppers, Stockholm 1951, 436 S.). Das Buch ist schön illustriert und interessant zu lesen, läßt aber an Systematik viel zu wünschen übrig, da ganz ungleichmäßig über die verschiedenen Zeitperioden berichtet wird. Der gelehrte Verfasser kann es dabei vielfach nicht unterlassen, kleine Seitensprünge zu machen, z. B. in das von ihm besonders kultivierte Gebiet der Kartographie oder der humanistischen Literatur. Daß dabei rein ökonomische Fragen zu kurz kommen müssen, ist klar. So ist denn auch der Abschnitt über die Hanse sehr mager (S. 156/157) und berührt nur ganz oberflächlich die große Bedeutung der Stadtentwicklung für das Baltikum, insbesondere die überragende Stellung Rigas. Der Verfasser müht sich redlich, objektiv zu bleiben und zitiert häufig auch deutsche Literatur. Daß aber, neben kleineren Irrtümern, seine Konzeption an sich schon falsch ist, fällt ihm nicht auf. Denn ein Lettland im heutigen Sinne hat es um 1200 noch nicht gegeben, sondern nur ein Durcheinander kleiner Stämme und Herrschaftsgebiete, wobei Liven, Russen und Litauer eine führende Rolle spielten. Daß aus diesem Durcheinander verschiedener Sprachen und Kulturen ein einheitliches Lettland wurde, ist das Ergebnis der 700 jährigen deutschen Vorherrschaft. Um diese elementare Tatsache kann kein ernstzunehmender Forscher herumkommen. So muß in jeder Geschichte Lettlands gerade diesem wichtigen Vorgang der Verschmelzung mehrerer kleiner Stämme zu einem einheitlichen Volke der Letten genügend Raum gegeben werden.

Daß in der Einleitung und auch sonst im Text verstreut immer wieder die alte Polemik mit baltendeutschen Historikern aufgefrischt wird, ist längst überholt. Es wäre an der Zeit, nachdem sich Lettland als Freistaat einen so rühmlichen Namen gemacht hat, diese Ressentiments zugunsten einer wirklich europäischen Gesinnung fallen zu lassen. Ansätze dazu bietet das vorliegende Werk von Spekke daneben in reichem Maße und so wollen wir hoffen, daß auch die

junge lettische Generation auf dem Wege gegenseitiger Verständigung fortzuschreiten wird.

Anläßlich des 750jährigen Jubiläums der Stadt Riga hat Reinhard Wittram seinen Festvortrag *Zur Geschichte Rigas. Schicksale und Probleme im Rückblick auf 750 Jahre Stadtgeschichte 1201—1951* im Druck erscheinen lassen (Baltischer Verlag, Bovenä, 32 S.). In feinsinniger Weise schildert Wittram die Geschichte, das Gesicht und den Geist dieser einzigartigen Düna-Großstadt, wobei er gerade der Besonderheit und nationalen Vielfalt der Bewohner gerecht wird. Eine sehr lesenswerte Studie mit zahlreichen Anmerkungen und Literaturhinweisen, neuartig insbesondere durch den Ausgangspunkt der Betrachtung, das Jubiläumsjahr 1901, das uns Riga als blühende Großstadt zeigt und vom Verf. vergleichsweise in die Mitte ihrer anderen ostmitteleuropäischen Schwesterstädte gestellt wird.

Auch in Riga selbst wurde das Jubiläum gefeiert, einerseits durch eine historische Ausstellung im Dom-Museum, andererseits durch die Veröffentlichung einer lett. Schrift von J. Straubergs, *Rigas vesture* (Geschichte Rigas), die uns leider nicht vorgelegen hat.

Endlich erfahren wir auch etwas Sicheres über den Verbleib des Rigaschen Stadtarchivs, das als verloren galt. In den Mitteilungen und Publikationen der Sowjetischen Akademie der Wissenschaften (*Učenyje zapiski instituta slavjanovedenija* II, 1950, Soobščennija i publikacii, 311—352) veröffentlicht G. Jensch einen Aufsatz unter dem Titel: *Polonica im staatlichen Rigaschen Stadtarchive* (*Polonika v rižskom gorodskom gosudarstvennom archive*), der uns erkennen läßt, daß die wesentlichsten Bestände gerettet worden sind. Der Aufsatz verrät die vollständige Vertrautheit des Verfassers mit der gesamten einschlägigen Literatur bis in die letzte Zeit hinein und gibt wertvolle Aufschlüsse über das vorhandene Material zur polnischen, aber auch Danziger Geschichte vom 13. bis zum Ende des 18. Jhs. Leider sind nur allgemeine Überschriften, nicht Regesten gebracht.

Als Nr. 4 der Serie *Acta Instituti Baltici* erschien in Bonn 1951 ein Aufsatz von Paul Campe: *Organisation und Zunftsleben des „undeutschen“ oder einheimischen Maureramts in Riga während der schwedischen Regierungszeit*. Es ist sehr eigenartig, daß in der Zeit von 1639 bis 1710 nur ein lettisches Maureramt in Riga existierte und die vereinzelt deutschen „Freimeister“ keine Erlaubnis zur Eröffnung eines eigenen Amtes vom Magistrat erhielten. Die lettischen Maurergesellen waren zur Wanderschaft nach Deutschland verpflichtet, ein Stadtbaumeister beaufsichtigte die Arbeiten der lettischen Meister. Wir stehen also vor der eigenartigen Tatsache, daß Riga trotz deutschem Magistrat im 17. Jh. von lettischen Maurern gebaut wurde. Allerdings waren das freie Letten aus dem Stadtgebiet, nicht Leibeigene aus den Landgütern des Adels. Nach 1710 gibt es wieder nur deutsche Maurer in Riga, das lettische Amt war nach der großen Pest eingegangen.

POLEN. Für die heutigen Tendenzen in manchen polnischen Kreisen ist der Aufsatz von Władysław Kowalenko, *Altslawische Hafenstädte an der Ostsee*, bezeichnend (*Starosławiańskie grody portowe na Bałtyku, Przegląd Zachodni* VI, 1950, 378—419). Er gliedert sich in vier Abschnitte: 1. Die slavischen Namen der Ostsee; 2. Der Reichtum des slavischen Küstenstreifens; 3.

Hafenstädte und ihre zugehörigen Komplexe; 4. See-Expeditionen, Verteidigung der Häfen und Meerengen. Der Inhalt ist kurz zusammengefaßt folgender:

1. Schon Ptolemäus bezeichnete einen Teil der Ostsee mit dem Namen „sinus Venedicus“, denjenigen, an dem die Veneden und Veleter hausten unter deren Druck die Goten von der Küste abrücken mußten: es ist die heutige Danziger Bucht. In einer Urkunde Kaiser Ottos I. wird die Ostsee 946 „mare Rugianorum“ genannt, ebenso später noch 1150, d. h. also das Meer der Rügen-Slawen. Adam von Bremen spricht vom „sinus Scлавianicus“, wenn er die Ostsee meint. Die im Mittelmeer übliche Bezeichnung „civitates Slavie“, d. h. Wendische Städte, was auch einfach dem Ausdruck „Maritime civitates“, also Seestädte, gleichgesetzt wird, ist von diesem Namen abgeleitet, um so mehr, als trotz der Herrschaft der Deutschen die Slaven nicht verschwanden.

2. Pommern war ein sehr reiches, gelobtes Land, das den Kolonisten in hohen Tönen angepriesen wurde. Auf Rügen gab es im 13. Jh. etwa 30 000 Einwohner. Pfirsichkerne in den prähistorischen Funden zeugen auch von fortgeschrittener Obstkultur. Im Gegensatz dazu war etwa Südschweden ein elendes Gebiet mit kümmerlichem Acker und schlechten Bauten. Diesen Reichtum haben die Slaven stets verteidigt und ihre Unabhängigkeit auf dem Meere behauptet. Das war keine Piraterie, sondern echter Seekampf. Daher gelingt es den Westslaven auch, sich in den Wikingerstürmen frei zu erhalten, während England, Friesland und die Normandie von den Normannen unterjocht wurden.

3. Die slavischen Hafenstädte, wie etwa Reric, waren altberühmt und weit bekannt. Sie bestanden fast stets aus einer Burg (grad) und einer dazugehörigen Unterstadt (podgradzie). Wenn M. Malowist behauptet hat, daß die slavischen Küstenorte den skandinavischen Handelsplätzen (kaupangr) zu vergleichen wären, die nicht ständig bewohnt wurden, so ist das ein Irrtum. Die slavischen Ostseestädte waren ständige Siedlungen, die Burgen vergleichbar den späteren Kastellen der polnischen Könige. Besonders instruktiv ist das Beispiel Lübecks, das noch aus vordeutscher Zeit stammt, aber noch aufschlußreicher Stettin. Man kann annehmen, daß diese Stadt im 11. Jh. etwa 9000 Einwohner gehabt hat, zu Beginn des 12. Jhs. ist Stettin eine selbständige Seerepublik unter der Oberherrschaft des Pommernherzogs. Man kann hier auch ein aus der übrigen Bevölkerung sich heraushebendes Patriziat feststellen (mediocres). — Neben Wollin, das mit Nowgorod und Schleswig handelte, ist vor allem Kolberg zu nennen, wo die alte Saline bestand, die von Pfannensiedern betrieben wurde, welche gleichzeitig das Patriziat bildeten. Ein reicher Heringsfang und der Zoll machten den Ort bedeutend, es ist eine der „pommerschen Republiken“. — In Danzig haben die Ausgrabungen des Jahres 1948 bedeutsame Ergebnisse gezeitigt: Metalle, Bernstein, Bein und Horn, Gewebe, Schmuck, die typisch-slavischen Stirnröllchen, Hornkämme, Keramik, dazu Knochen vom Rindvieh, Schwein, Pferd, Hund, Urochs, Hirsch, Schuppen und Gräten großer Fische (Stör), an Kornarten Hirse, Weizen, Roggen, an Obst Pfirsichkerne. In Danzig muß der Schiffsverkehr besonders groß gewesen sein, denn aus den Quellen ergibt sich, daß hier eine Hochbrücke bestand, unter welcher die Schiffe hindurch fuhren.

Was Adam von Bremen über die Menschlichkeit der Preußen erzählt und ihre Sitte, Menschen aus Seenot zu retten, das bezieht sich ebenso auf die slavischen Nachbarn in Danzig. Auf den Kupfertüren des Gnesener Doms aus dem 12. Jh. sieht man eine Darstellung eines Bootes, das ist das älteste polnische

Kriegsschiff; es hatte Platz für 30 Krieger mag also 30 Tonnen Last geführt haben. Diese Darstellung des Gnesener Boots entspricht in vieler Beziehung den Abbildungen der ersten Schiffe in den Siegeln der wendischen Städte, aber auch Elbinga. Es ist das der erste und älteste plastische Ausdruck der polnischen Seefahrt.

4. Nicht weniger als 40 See-Expeditionen der Slaven könne man in der Zeit von 1162 bis 1185 nachweisen (hierzu eine Tabelle des Verfassers). Sie dienten alle der Verteidigung der slavischen Häfen und Meerengen und machten die Westslaven zu gefürchteten Herren der See.

Soweit das Referat in ganz kurzen Zügen, unter Weglassung mancher Einzelheiten. Kowalenko versteht es, seine Thesen mit einem feingespinnenen Netz von halbrichtigen und falschen Zitaten zu unterbauen, so daß ein nicht Sachkundiger den Eindruck sehr solider Arbeit erhält. Er scheut sich vor allen Dingen nicht, zur Stütze seiner kühnen Behauptungen den Danziger Zolltarif von 1220/27, Urkunden von 1248, 1251, 1263, 1271 und 1283 heranzuziehen, einer Zeit also, die schon voll und ganz allein der deutschen Stadtentwicklung an der Ostsee angehört. Das ist eine ganz offensichtlich betrügerische Methode.

Als einzigen objektiven deutschen Forscher, der zugegeben habe, daß die Wenden die Vorläufer der Deutschen Hanse waren, zitiert Kowalenko den alten Barthold, der einmal gesagt hat: „bleibt es doch gewiß, daß die Wenden den Sachsen in Handel und Schifffahrt jahrhundertlang vorangingen . . .“ Das, was Kowalenko will, hat allerdings Barthold damit nicht gemeint: denn Kowalenko will nichts weniger als beweisen, daß die Deutsche Hanse, insbesondere aber die Wendischen Städte, eigentlich Schöpfungen der Slaven waren, welche von den Deutschen nur gewaltsam übernommen wurden, wobei schließlich die altslavische Urbevölkerung, welche heute noch von den Polen vertreten wird, weichen mußte.

Man könnte über diese naiven Versuche, sich nachträglich fremdes Kulturgut anzueignen, lächelnd hinweggehen, wenn nicht oft genug auch politische Folgerungen aus ihnen gezogen worden wären, die schweres Unheil angerichtet haben.

* Die Neuauflage des 1934 erstmals erschienenen Werkes: *J a n P t a ś n i k, Miasta i mieszczaństwo w dawnej Polsce*, 2. Auflage, Warschau 1949 (Städte und Bürgertum im alten Polen), 439 S., Vorwort von Stanislaw Arnold, lag uns zwar nicht vor, doch dürfte sie, da der Verfasser zu Beginn des zweiten Weltkrieges verstorben ist, sich nicht wesentlich von der ersten Auflage unterscheiden. Diese bringt eine systematische Schilderung der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Städte und des Bürgertums unter Berücksichtigung des kirchlichen und geistigen Lebens und der nationalen Gruppen in den Städten. Die ganze Darstellung ist von der Gesamtheit des Städtewesens her gesehen, nimmt aber ihre Beispiele tatsächlich nur aus einigen wenigen Städten, vorzugsweise aus Lemberg und Krakau, seltener aus Posen, Lublin und Wilna, fast gar nicht aus den zahlreichen kleineren Städten. Es entspricht das der Tendenz der polnischen Forschung zur zusammenfassenden Synthese, die nicht auf einer genügenden Anzahl von Monographien aufbauen kann. Die große Anzahl der kleinen masowischen und Posener Städte bleibt so gut wie unberücksichtigt, und der deutsche Forscher sucht auch vergeblich nach einer Schilderung der Städtegründungen etwa mit einer Übersicht über Gründungsdaten und Rechtsverleihungen, nach einer Betrachtung der Stadtrechtsfamilien oder nach einem

zweiten speziellen Teil, in dem er sich über die Geschichte einer einzelnen Stadt rasch informieren könnte. Stets bleibt offen, ob das beispielsweise über die Wehrhaftigkeit für die großen Städte Gesagte auch in abgewandelter Form für die kleineren gilt oder ob wir es vielmehr mit singulären Erscheinungen zu tun haben. Geht man aber nicht mit Einzelfragen an das Werk heran, sondern arbeitet es ohne eigene Fragestellung durch, so vermittelt es einen großzügigen und fesselnden Überblick.

Jan Rutkowski: *Historia gospodarcza Polski, Tom I, Czasy przedzbiorowe* Wirtschaftsgeschichte Polens. Band 1, Die Zeit vor den Teilungen), 3. vermehrte Auflage, Posen 1947, 412 S. Die erste Auflage dieses Werkes war schon 1923 erschienen und erlebte 1927 eine französische Übersetzung als „Histoire économique de la Pologne avant les partages“. Die 1946 erschienene zweite und die ihr gegenüber nur gering veränderte dritte Auflage tragen so weitgehend wie möglich den inzwischen eingetretenen Wandlungen im politischen System Polens Rechnung. Der 1949 verstorbene Posener Gelehrte versucht, mit diesen seine eigene schon 1925 verkündete Theorie zu vereinbaren, daß die Frage der jeweiligen Aufteilung des sozialen Einkommens das Zentralproblem sei, unter dem sich die gesamte Wirtschaftsgeschichte Polens erfassen ließe.

Angesichts des Fehlens von Einzeluntersuchungen über die materiellen Grundlagen, Produktionsmittel usw. muß R. sich aber doch entschließen, auf eine konsequente Durchführung seiner Theorie zu verzichten und ausführliche Abschnitte einzuschalten, die weder mit dem Materialismus noch mit dem sozialen Einkommen in Zusammenhang stehen. So geht ein spürbarer Riß durch das ganze Werk, der noch durch einen weiteren Verstoß gegen die Logik vertieft wird. Unter „Polen“ versteht R. nämlich einerseits das Land in seinen jeweiligen Grenzen also einschließlich Litauens, der weißruthenischen Gebiete usw., andererseits aber Polen in den Grenzen von 1947, also einschließlich Ostdeutschlands. Diesem sind besondere Abschnitte, z. B. über die Agrarverfassung Schlesiens, Pommerns usw. gewidmet, die natürlich mit den anderen Kapiteln in keinem organischen Zusammenhang stehen können.

Für die hansische Geschichte ist vor allem der zweite Abschnitt: „Entstehung und Entwicklung der Städte“ von Wichtigkeit. In ihm wird die Bedeutung der deutschen Kolonisation natürlich nicht geleugnet, aber doch nach Möglichkeit verkleinert, wenn z. B. die Gesamtzahl der deutschen Einwanderer nach Polen im Mittelalter einschließlich Schlesiens und Pommerns auf „höchstens 20—40 000“ angeschlagen wird, ohne daß diese Rechnung irgendwie begründet werden kann. Die Hanse wird bemerkenswerterweise nicht einmal in dem an sich sehr übersichtlichen und lesenswerten Kapitel über den auswärtigen Handel und seine Wege erwähnt, obwohl natürlich die Preußischen Städte ständig genannt werden.

Der besondere Wert des Werkes ist darin zu sehen, daß hier von einem bedeutenden Sachkenner der Versuch gemacht ist, alle wirtschaftlichen Fragen möglichst gleichmäßig zu erfassen, so daß z. B. den in älteren Darstellungen oft zu kurz kommenden Gebieten der Bevölkerungsdichte, des Geld- und Steuerwesens und des Bergbaus breiter Raum gewidmet ist. Die sehr spärlichen Bezugnahmen auf politische und geistige Fragen machen das Buch aber neben der schon erwähnten Zwiespältigkeit nur für einen Kenner der polnischen Geschichte

wirklich verwendbar. Störend wirkt auch das völlige Fehlen von Karten und Tabellen. Sehr wertvoll ist eine umfangreiche, über 50 Seiten starke Bibliographie, die auch zahlreiche deutsche Werke nennt. *Gotthold Rhode*

Als Abschluß noch eine Reihe von Titeln, welche einen Einblick in die Richtung polnischer Handels- und Seegeschichte gibt. *Kazimierz Wachowski, Słowianszczyzna zachodnia* (Das Westslawentum), wyd. II, Posen, Institut Zachodni 1950, behandelt (265—267) auch die Städte Pommerns unter der bezeichnenden Überschrift: „Republiki handlowe“ (Die Handelsrepubliken), ein Ausdruck, den er dem schon erwähnten *Wład. Kowalenko* verdankt, der dann auch zu der Darstellung eine entsprechende Karte geliefert hat, auf welcher z. B. das ganze linke Elbufer vom Stamm der „*Drzewianie*“ besetzt ist, womit offenbar die hannöverschen Wenden gemeint sind. — Über den Namen Stettins hat sich eine Kontroverse zwischen *Marjan Gumowski* und *Stanisław Urbańczyk* erhoben: *O pierwotną nazwę Szczecina*, *Przegląd Zachodni* 1950, 502—505, 506. — *Alfred Kucner, Ekspansja Brandenburgii nad Bałtykiem w wieku XV—XVIII* (Die Expansion Brandenburgs an der Ostsee im 15.—18. Jh.), Instytut Zachodni, Posen 1947, 101 S. — *Władysław Czaplinski, Polska a Bałtyk w wieku XVII* (Polen und die Ostsee im 17. Jh.). Verh. d. Breslauer Ges. d. Wissenschaften, Serie A, 44. — *Andrzej Grodek, Warszawski dom handlowy lat 1723—1727* (Ein Warschauer Handelshaus aus den J. 1723—27), *Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych*, Tom XII, Posen 1950, 1—24.

Über das Stadtarchiv in Thorn erfahren wir durch die Schrift von *Janina Budkowska* näheres: *Archiwum miejskie w Toruniu*, *Przegląd Zachodni* 1949, 505—509, insbesondere über pomerellenkundliche Quellen und Forschungen.

7. ZUR ÜBERSEE- UND KOLONIALGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Friedrich Prüser*)

Die 1949 von *Eduard Sieber*, Dozenten am Schweizerischen Tropeninstitut, in der ausgezeichneten, in Deutschland leider viel zu wenig bekannten Sammlung *Dalp* vorgelegte *Kolonialgeschichte der Neuzeit* (Bern, A. Francke AG.-Verlag; München, Leo Lehnen-Verlag G. m. b. H.) verdient Beachtung für uns, soweit sie neuzeitliche See- und Überseegeschichte in den Kreis ihrer Betrachtungen gezogen hat. *Dietrich Schäfer* hat schon einmal eine solche zusammenfassende Übersicht geschrieben (Sammlung Göschen); der Versuch wird hier, unter Benutzung neuerer, meist deutscher Arbeiten und Forschungsergebnisse, wiederholt, und man muß sagen, daß er gut gelungen ist. In der geschickten Aufgliederung des Stoffes, der kräftigen Herausarbeitung der Leitlinien der Entwicklung besteht der Hauptwert des gut ausgestatteten, mit vergleichender Zeittafel und ausführlichem Namen- und Sachweiser versehenen und daher hervorragend benutzbaren Büchleins. Indessen scheint dem deutschen Anteil doch nur recht summarisch genügt worden zu sein, zumal für deutsche Leser, bei denen das deutsch geschriebene Buch in erster Linie Verbreitung finden dürfte. Es beschränkt sich hier im ganzen auf die Andeutung der machtpolitischen Erarbeitung im Zeitalter des Imperialismus: nicht zu Worte kommen die Mittlerrolle der Hansen für koloniale Güter in Lissabon, Sevilla und in den

Niederlanden, der große Anteil des deutschen Blutes in der Erschließung und Besiedlung kolonialer Gebiete in Amerika und in den in Händen der Holländisch-Ostindischen Kompanie befindlichen Ländern, die großen Verdienste deutscher Forscher und Entdeckungsreisender in allen Erdteilen, sowie, als wahrlich nicht Geringstes, die große Wirtschaftsbelebung, die in kolonialen Ländern seit Ende des 18. Jahrhunderts von dem hanseatischen Überseekaufmann ausgegangen ist. Trotz dieser Ausstellungen bleibt dem Buche sein Wert als schnelle und gute Aufschlüsse vermittelndes Nachschlagewerk über alle Fragen kolonialer Betätigung europäischer Völker in der Neuzeit ungenommen.

Über „Mittel- und Südamerika im 19. Jahrhundert“ hat Hermann Wätjen im 9. Band der Propyläen-Weltgeschichte geschrieben; es fehlte aber bisher an großen Einzelarbeiten. Hier füllt Gerhard Masurs umfangreiches Buch über *Simon Bolivar und die Befreiung Südamerikas* (Konstanz, 1949, Südverlag), das nach der in den Vereinigten Staaten erschienenen englischen Fassung nunmehr auch in deutscher Sprache vorliegt, in hervorragender Weise eine Lücke aus. Auf ausgedehntem Quellenstudium beruhend und durch engstes Vertrautsein mit Land und Leuten (vgl. den ausgezeichneten Eingangsabschnitt über die Zeit der spanischen Herrschaft in Südamerika) unterbaut, entsteht hier ein lebendiges, in gleicher Weise wissenschaftlich bedeutsames wie anregend zu lesendes Bild des großen Befreiers der südamerikanischen Welt, das jedem von Nutzen sein wird, dessen Forschungen zur Überseegegeschichte irgendwie diesen Erdteil berühren.

In der HZ 171, 245—261, zeigt M. Silberschmidt in seinen *Wirtschaftshistorischen Aspekten der neueren Geschichte* (Die atlantische Gemeinschaft) mit einer großartigen, klar gezeichneten Überschau den weltbewegenden Wandel der Rolle Amerikas für die weltgeschichtliche Entwicklung und damit tiefgreifende Strukturwandlungen im Kultur-, Staats- und Wirtschaftsleben der Völker der ganzen Erde; aber die Vernachlässigung und Unterschätzung der im Verhältnis Europa—Amerika beschlossenen wirtschaftlichen Tatsachen und Zusammenhänge haben uns und besonders uns Deutsche an dem Verständnis für die entscheidenden Beweggründe für die weltpolitische Entwicklung gehindert.

Hermann Tiemanns Aufsatz über *Christoph Daniel Ebeling, Hamburger Amerikanisten, Bibliothekar und Herausgeber Klopstocks* ist in dieser Zs. schon an anderer Stelle (oben S. 103) besprochen worden; hier möge ein Hinweis darauf genügen. Ebeling besaß u. a. die umfangreichste Amerika-Bücherei jener Zeit, die in ihrem Hauptteil allerdings nach Amerika, an das Harvard College, gekommen ist. Der Briefwechsel Ebelings mit amerikanischen Freunden gibt Aufschluß über die Frühzeit der Beziehungen auch auf wirtschaftlichem Gebiet.

„Einen biographischen Beitrag zur Geschichte der achtundvierziger Revolution und des Deutschamerikanertums“ nennt Helmut Hirsch seinen Beitrag über *Die beiden Hilgards* in der Zs. f. d. G. d. Oberrheins, 98 (1950), 486 ff. Uns geht hier weniger der jüngere der beiden, Friedrich Hilgard, einer der Führer der Pfälzer Revolution, an, als vielmehr sein Oheim Theodor Erasmus Hilgard, ein Mann dichterischer Fähigkeiten und Verfasser tüchtiger Schriften zur Rechts- und Verfassungsgeschichte, der 1835 nach Illinois ausgewanderte, aber verschiedene Male in seine pfälzische Heimat zurückkehrte, einer der wür-

digsten Vertreter des Deutschamerikanertums früher Zeit mit sehr wohl von ihm ausgenutzten Wirkungsmöglichkeiten diesseits und jenseits des Ozeans.

Man findet manchmal Hinweise auf dieses ältere Überseedutschtum an Stellen, wo man sie nicht vermutet. So veröffentlicht Friedrich Krebs in der *Pfälzer Heimat*, herg. v. d. Pfälzischen Ges. z. Förderung d. Wiss., Jg. 2 (1951), 18 ff. *Briefe eines Pfälzer Auswanderers aus Nordamerika vom Jahre 1766*, die aufschlußreiche Mitteilungen über die wirtschaftliche Lage und die Handelsmöglichkeiten, wie auch über die gesellschaftlichen Verhältnisse im „neuen Land“ enthalten, das so viele Pfälzer damals zur zweiten Heimat erwählt hatten, aber auch über die skrupellose Tätigkeit der „Neuländer“, der Auswanderungsagenten, die aus der Notlage der Auswanderungslustigen ein einträgliches Geschäft machten. Auf S. 91 ff. des Jg. 1 (1950) macht uns Max Schuler mit einem Brief bekannt, den Oberstleutnant von Esebeck im Regiment Deux-Ponts seinem Bruder im Jahre 1781 nach Zweibrücken schrieb, nachdem er im Verband der auf Benjamin Franklins Bemühungen hin entsandten französischen Hilfstruppen an der Eroberung Yorktowns teilgenommen hatte. Hier kämpften in Übersee Deutsche gegen Deutsche; denn die Verteidiger Yorktowns waren vornehmlich von England ermietete deutsche Soldtruppen. Franz Matt stellt Jg. 1. S. 89 ff. in Lorenz Rohr einen namhaften Deutschamerikaner aus der Pfalz vor, der als Schriftleiter einer deutsch-amerikanischen Zeitung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts deutsche Kulturbelange vertrat, auch in seiner heimischen Mundart dichtete, die bedeutenden Anteil an dem sogenannten „Pennsylvania-Deutsch“ hatte.

Aus dem die Jahre 1947—1949 umfassenden *Jaarbook van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden* (Leiden 1950) sei hingewiesen auf den von P. J. van Winter verfaßten Lebensabriß des 1945 bereits mit 40 Jahren verstorbenen niederländischen Wirtschaftshistorikers Johannes Cornelis Westermann, der nach Ausweis des angehängten Schrifttumsverzeichnisses nicht nur eine Reihe bedeutsamer Beiträge zur alt- und neuniederländischen Wirtschaftsgeschichte geliefert, sondern sich vor allem auch um die überseeischen Wirtschaftsbeziehungen Hollands, insbesondere mit Nordamerika und mit Niederländisch-Indien, gekümmert hat.

Einen Hinweis verdient eine Reihe von Handbüchern, die sich mit einzelnen der vom Überseekaufmann gehandelten Güter befassen. Das verdienstvolle *Handbuch des Tabakhandels* (Berlin-Oldenburg o. J.), in seiner 4. Auflage noch im Kriege von H. Aschenbrenner und dem im Osten gefallenen Günther Stahl gestaltet, aber erst in den Nachkriegsjahren bekannt geworden, gibt in starker Erweiterung seines ursprünglichen Umfanges willkommene Übersichten über die Geschichte des Tabaks, wie des Tabakgenusses und natürlich auch des Tabakhandels in seiner mannigfaltigen Form, dabei immer auch die Beziehungen nach Übersee berücksichtigend, über Anbau und Züchtung des Tabaks sodann wie über seine Aufbereitung und seine Verarbeitung, kurzum über alles, was irgendwie mit dem Tabak zusammenhängt — ein wertvolles und unumgänglich notwendiges Nachschlagebuch für jeden, der sich irgendwie mit den sich im Tabakhandel ausdrückenden überseeischen Beziehungen unserer Seestädte beschäftigt. — In der von der Internationalen Verlagsgesellschaft m. b. H. Bremen / Frankfurt a/M. herausgebrachten Schriftenreihe *Bremische Wirtschaft* erschien unter der Herausgeberschaft des „Vereins der am Kaffeehandel

beteiligten Firmen in Bremen e. V.“ aus der Feder C. Timms, eines bewährten „Kaffeemanns“, als Band 1 eine Abhandlung über den *Kaffee*, die sich nach dem Untertitel mit „Handel, Pflanzung, wirtschaftspolitischer Bedeutung und der Geschichte“ dieses Einfuhrgutes beschäftigt. In Band 2 behandelt Helmut Hüsener den *Baumwollhafen Bremen* und damit das Einfuhrgut, für das Bremen der bedeutendste Platz auf dem europäischen Festland ist. Die beiden auch mehrsprachig erschienenen Bände verhelfen unter fachmännischer Führung zu raschen Überblicken, verarbeiten reichen statistischen Quellenstoff und sind hervorragend bebildert. Das gleiche Lob verdient der jüngst erschienene Band 3, in dem Karl Löbe mit allen sich daran schließenden Fragen das *Holz als Seehafengut* behandelt, nordisches wie das aus überseeischen Ländern.

Friedrich Spengemann hat manches Buch zur See-, besser Schiffsgeschichte geschrieben, ohne eigentliche wissenschaftliche Ansprüche und in volkstümlicher Darstellung: sein neuestes über die *Petroleumklipper* (Bremen-St. Magnus 1951, Selbstverlag) ist eines seiner besten, schon wegen der Fülle des hier gesammelten Quellenstoffes über Schiffe, Reeder, Schiffsführer und so manches andere. Ein alter Fahrtenmann berichtet dabei über persönliche Erlebnisse; er selber hat auf den „Petroleumklippern“ gedient, meist altgewordenen Segelschiffen, die von den Reedern für die letzten Jahre ihres Daseins in der Petroleumfahrt beschäftigt wurden. Aber auch von dieser wird ein zutreffendes Bild entworfen, von den Petroleumhäfen drüben und hüber, wie von den ersten, von W. Riedemann in Geestemünde unternommenen Versuchen der Tankschiffahrt, in denen man kaum die ungeheure Bedeutung ahnen konnte, die sie heute für Politik und Wirtschaft hat. Anzuerkennen ist die dem Buche beigegebene Vielzahl guter Schiffsbilder, wie die zusammenfassende Liste mit Daten über nicht weniger als 135 dieser „Petroleumklipper“.

Fritz Redlichs in der VSWG 38, 247—259, 1951, erschienene Studie *American Business History* ist unter Erteilung begrüßenswerter methodischer Ratschläge ein wertvoller, für jeden Leser fruchtbringender Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte, in dem gezeigt wird, wie in den Vereinigten Staaten dieselben Fragestellungen über das Verhältnis zwischen einer Firmengeschichtsschreibung (*Business History* in engerem und im weiteren Sinne) und der Wirtschaftsgeschichte wie in Deutschland zum Austrag kommen.

75 Jahre Alexander Petersen & Co., Hamburg (Privatdruck Hamburg 1951) — das ist die von Karl Gäfgen gestaltete Geschichte eines der führenden hanseatischen Ausfuhrhäuser nach Übersee, das, aus der Firma W. Bechtel & Co. in Hamburg hervorgegangen, eines der maßgeblichsten im Handel mit Südamerika war und wieder zu werden strebt. Auch in der Einfuhr hat es sich betätigt und zeitweilig, unter Übernahme einer Wiener Firma, im Südosteuropageschäft. Mit besonderer Liebe ist das Lebensbild des älteren Alexander Petersen als das eines ehrbaren und erfolgreichen Hamburger Überseekaufmanns der Art gezeichnet, wie sie der deutschen Wirtschaft ihr Überseegebiet gewann und ausbaute. Die Behauptung indessen, daß sich die Deutschen vor der Gründung des Bismarckschen Reiches — mit geringen Ausnahmen — nur mit einer mittelbaren Teilhaberschaft am Überseehandel hätten begnügen müssen, hieße jedoch die Leistung gerade der hervorragendsten Kaufleute aus Hamburg und Bremen vor dieser Zeit als allzu gering hinzustellen; sie war schon vorher da und wurde durch die Reichsgründung nur in ihren Wirkungs- und Erfolgsmöglichkeiten

gesteigert. Die Ausstattung des zweisprachig, deutsch und spanisch geschriebenen Buches ist hervorragend.

In den Ann. d. Hist. V. f. d. Niederrhein H. 148 (1948) weist August Pauls in einem Beitrag über eine Auseinandersetzung zwischen Napoleon I. und dem Präfekten Ladoucette über rheinische Wirtschaftsfragen (1811) auf die Tatsache hin, daß vordem feine rheinische Tuche über Rußland auf den persischen und chinesischen Markt gesandt wurden; ob indes die vom Kaiser versprochenen Verhandlungen um Aufhebung eines damals bestehenden russischen Durchfuhrverbots zum Erfolg geführt haben, mag bei dem derzeitigen gespannten Verhältnis zwischen Rußland und Frankreich füglich bezweifelt werden.

Im Jahrbuch 32 der „Männer vom Morgenstern“ gibt Benno Eide Siebs ein eindrucksvolles, in viele wirtschaftliche Zusammenhänge hineinleuchtendes Lebensbild des aus Wremen im Lande Wursten stammenden Kaufmanns Nikolaus August Siebs (1840—1910), der als Seniorchef des bekannten Ostasienhauses Siemßen & Co. zu seiner Zeit einer der erfolgreichsten deutschen Chinakaufleute gewesen ist.

Unter dem Titel *Bremen — Indien — Ostasien, 50 Jahre Ostasiatischer Verein Bremen e. V.* ist eine schicke Festschrift, in der Hauptsache aus der Feder G. L. Milaus, erschienen, die nicht nur eine kurze Geschichte dieser um die Pflege der Beziehungen nach Indien und dem Fernen Osten hochverdienten Vereinigung enthält, sondern auch wertvolle Hinweise auf das Werden und Wachsen sowie die Schicksale der von Bremen in jenes ferne „Übersee“ laufenden Verbindungen. Der Forscher mag hier wichtige Quellen angedeutet finden, etwa für die ältere Zeit seit dem letzten Viertel des 18. bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts, wo das bekannte Hamburger Haus Behn, Meyer & Co. in Verbindung mit der heute über 300 Jahre alten Bremer Firma Joh. Lange Sohn's Wwe. & Co. emporwuchs, dann für die Geschichte der bremischen Reederei in jenen Gewässern (Reichspostdampfer-, Frachtdampfer- und hinterindisch-chinesischer Küstendienst des Norddeutschen Lloyd, Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, „Rickmers Reederei A. G.“), ferner Hinweise auf die wichtigsten der in diesem Bereich gehandelten Güter, endlich mancherlei Unterlagen für die Entwicklung einer Vielzahl Bremer Firmen.

Für die Erkenntnis der geschichtlichen Rolle des Deutschtums in Südafrika mangelt es weithin an dem nötigen Quellenschrifttum. Hier ist die 1947 begründete *Afrikanische Rundschau* „Die Eiche“ auf gutem Wege, diese Lücke ausfüllen zu helfen, durch manche der in ihr enthaltenen Aufsätze, wie vor allem durch die ihr beigegebenen wissenschaftlichen Beihefte. Davon gehört das eine oder das andere auch in den Kreis unserer Betrachtungen, besonders, so weit die wirtschaftliche Betätigung der Deutschen in Südafrika behandelt wird, wobei zum Verständnis immer auch Seitenblicke auf die politische Entwicklung und auf die kulturellen Bemühungen der Deutschen nötig sind. Verwiesen sei aus diesem Rahmen auf die Arbeiten von G. P. S. Trümpelmann über die Siedlung *Lüneburg in Natal* (1949) und über *Deutsches Schaffen im Oranjesfreistaat* (1950) und von Werner Backeberg über *Die deutschen Schulen in der südafrikanischen Republik* (1947), vor allem aber auf die für die Erkenntnis der älteren Verhältnisse am Kap in landes- und volks- wie in wirtschaftskundlicher Hinsicht sehr aufschlußreiche Abhandlung von J. Hoge, Professor in

Stellenbosch, dem führenden deutschen Geschichtsforscher in Südafrika, über *Deutsche Berichte über das Kap der guten Hoffnung zur Zeit der holländischen Herrschaft*. Meist haben diese Berichtersteller, von denen besonders Johann Schreyer (1669—1675), Johann Christian Hoffmann (1672 und 1676), Johann Georg Böving (1708), Peter Kolb (1705—1713), Otto Friedrich Mentzel (1733 bis 1741), die beiden letzten als Verfasser dickleibiger Bücher über das Kap, und dann noch Hinrich Lichtenstein (1802—1806) genannt seien, im Dienst der Holländisch-Ostindischen Kompanie gestanden; der eine oder der andere ist auch in Holländisch-Ostindien oder auf Mauritius gewesen.

In diesem Zusammenhang mag auf das Buch von A. Toussaint, Archivar in Port Louis (Mauritius), über *Early Printing in the Mascarene Islands 1767—1810* (London und Paris 1951) hingewiesen werden, das nicht nur eine unter Hinzuziehung aller erreichbaren Quellen erarbeitete Darstellung der Entwicklung des Buchdrucks auf den Maskarenen ist, mit vielen vergleichenden Seitenblicken auf die frühe Geschichte des Buchdrucks in den Kolonialgebieten überhaupt und mit einem reichen Dokumentenanhang und vielen Bildtafeln ausgestattet, sondern auch belangreich für die allgemeine Geistesgeschichte jener fernen Eilande und für die Kenntnis der Gestaltung ihres politischen und wirtschaftlichen Lebens. Unter den Staatsdruckern auf Isle de France (Mauritius) war auch ein Mann deutschen Geblüts, Franz Nicolaus Bolle aus Straßburg.

Die *Philipp-Holzmann-Aktiengesellschaft* in Frankfurt am Main legt in Ergänzung ihrer großen, vorzüglich ausgearbeiteten und ausgestatteten Geschichte ihres mehr als 120 Jahre alten Unternehmens (vgl. HGBl. 70, S. 192 f.) eine gedrängte mehrsprachige Übersicht über dessen Entwicklung und seine Leistung im In- und Ausland vor, die die weltweite Betätigung der Firma, vor allem im vorderen Orient und in den Ländern Südamerikas, eindringlich hervertreten läßt.

Die von Ernst Hieke im Auftrage der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V. in Hamburg herausgegebene *Hamburger Wirtschaftschronik* hat sich die Aufgabe gestellt, mit „Forschungen und Berichten aus dem hanseatischen Lebensraum“ ein Gebiet zu pflegen, das als See- und Überseegegeschichte auch den Hansischen Geschichtsverein berührt, nun zwar nicht in Wettbewerb mit ihm, sondern als Ergänzung für die Bezirke, die jener Forschungsstelle durch ihre Verbindung mit den Wirtschaftskreisen unserer Seestädte besonders nahe liegen. Aus Bd. 1 H. 1 ist der aufschlußreiche Aufsatz Erich Weises über *Stader Fernhandelsplätze* schon oben (S. 168) besprochen; in seinem eigenen Beitrag *Hamburger Exportschiffbau 1866* befaßt sich Ernst Hieke unter Abdruck eines Briefes des Sultans von Sansibar mit einem von diesem gegebenen Auftrag für einen Dampfer an das Hamburger Haus Wm. O'Swald & Co., das mit seiner seit 1849 bestehenden Niederlassung in Sansibar bahnbrechend für die Aufnahme wirtschaftlicher Beziehungen nach Ostafrika gewesen ist. — Das zweite Heft (Dez. 1950) veröffentlicht das in den Jahren 1837 und 1838 geschriebene Tagebuch des Hamburger Kaufmanns Eduard Wilhelm Berckemeyer über eine Reise von Hamburg nach Valparaiso, in seinem Tatsachenbericht wie in seinen reflektierenden Abschnitten ein ausgezeichnetes Bild von den Zuständen im damaligen Schiffsbetrieb wie der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse in dem in jenen Jahren bereits kräftig aufstrebenden jungen chilenischen Staatswesen.

Hingewiesen sei auch auf die vom Ostasiatischen Verein Hamburg-Bremen, vom Afrika-Verein Hamburg-Bremen und vom Ibero-Amerikanischen Verein Hamburg-Bremen gemeinsam herausgegebene *Überseerundschau* (Otto Meissners Verlag, Hamburg), die nicht nur laufend ausgezeichnete Berichte über die gegenwärtigen Verhältnisse in den für den deutschen Überseehandel in Frage kommenden überseeischen Gebieten bringt, sondern auch so manchen guten Aufsatz zur deutschen See- und Überseegeschichte, wie in Jg. 1951, H. 6, den von Burkhardt Röper über *200 Jahre Maria-Theresia-Taler* und den von Johann Borné über *Albert Ballins Bedeutung für die Hamburg-Amerika-Linie*. Herauszuheben seien insbesondere die zwei verschiedenen Nummern der Zeitschrift (Jg. 1951, H. 2 u. 4) beigegebenen Sonderteile *Bremen* und *Hamburg*, welche die Wiederaufbauleistung unserer beiden wichtigen Hafenstädte seit 1945 auf den verschiedenen Gebieten aus geschichtlicher Schau heraus zum Gegenstand haben.

* Aus den Arbeiten, die die deutschen Beziehungen zu den Vereinigten Staaten untersuchen, noch eine kleine Auswahl: P. A. Wallace, *The Mühlenbergs of Pennsylvania* (Philadelphia, Univ. of Pennsylvania Press 1950, 358 S.) behandelt die bekannte, 1743 aus Hannover ausgewanderte Familie, besonders Heinrich Melchior M., den Patriarchen der lutherischen Kirche, „des Herrn Schäferhund“, und seine drei Söhne, von denen Peter General Washingtons wurde, Fred ein bedeutender Führer der Deutschen in Pennsylvanien und Kongreßabgeordneter, Heinrich Geistlicher und ein Begründer der Botanik in Amerika.

R. Ernst, *Immigrant Life in New York City, 1825—1863* (King's Crown Press, New York 1949, 331 S.) stellt das Leben der Einwanderer in dem ersten Stadium ihres amerikanischen Daseins dar, die Hafenverhältnisse, die Vermittler, Makler, „Runner“, die Arbeitsvermittlung und die sozialen Verhältnisse, und dagegen dann die behördlichen Maßnahmen, um Ordnung in die Dinge zu bringen, endlich die Bemühungen der Parteien, die Einwanderer als Stimmvieh einzufangen. Eine bunte und verwirrte Welt, in die ja besonders, neben dem zahlreichsten Auswanderervolk der Iren, die Deutschen gerieten.

Nur entfernt noch, in nicht ausgeführten luftigen Projekten, die sich auf die Dampfschiffahrt auf Elbe, Weser, Rhein und Donau bezogen, hielt der aus Deutschland stammende Eric Bollmann, wie sein Zeit- und Stilgenosse Astor einer der frühen erfolgreichen Spekulanten Amerikas, Verbindung mit Europa. Seine vielfältige und abenteuerliche Tätigkeit schilderte F. Redlich, *Essays in American Economic History* (Stechert, New York 1944, 199 S.).

Aus der gewaltigen ausländischen Literatur zur allgemeinen Geschichte der Kolonien und überseeischen Gebiete können wir hier leider nur wenig anführen, so sehr es lockt, gerade diese bei uns wenig bekannten Dinge auseinanderzulegen. Einen ausgezeichneten Überblick gibt für Amerika C. H. Harring, *The Spanish Empire in America*, Oxford Univ. Press, London 1947, 388 S. Er hebt vor allem die guten Seiten: die Weite, die Ruhe und den dadurch in jahrhundertelanger, im ganzen doch höchst erfolgreicher Arbeit erreichten Wohlstand als eine sehr große weltgeschichtliche Leistung der Spanier hervor. Mehr als den tatsächlichen Verlauf schildert er dabei die Behörden und lokalen Einrichtungen in ihrem Aufbau und Wirken.

Zu dem gleichen Thema muß angeführt werden Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización, y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, zu dessen erstem Band von 1935 vor einigen Jahren der umfassende zweite getreten ist: *La labor del Consejo de Indias en la administración colonial*, Sevilla 1947, 680 S. Der verstorbene Forscher hat die reichen Schätze des Archivs des Indienrates zu einem Teil systematisch aufgeschlossen, besonders die Berichte an den König. (Public. de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla).

G. Arciniegas, *Germans in the Conquest of America: a 16th century venture*, Macmillan, New York 1943, 217 S., ist eine Übersetzung des in Columbien erschienenen Buches. Es gibt in ausgezeichneter Form, jedoch unwissenschaftlich die Geschichte der Welser und ihre Zusammenarbeit mit Karl V. mit dem natürlichen Hauptgewicht auf Venezuela, jedoch auch die Finanzierung von Reisen nach den Gewürzinseln, Mendozas Reise nach dem La Plata berücksichtigend. Es ist uns mehr als ein Zeichen des Interesses denn als wissenschaftliche Erscheinung bedeutsam.

Hingegen ist mit Nachdruck auf einige Arbeiten hinzuweisen, die der gesamten Fragestellung der Kolonialgeschichte neue Bahnen weisen. Ch. Verlinden, *Middelleeuwse invloeden en Ancien regime in Koloniaal Amerika* (TG 63, 1—11) gibt einen gedankenreichen Überblick über die innere Entwicklung der amerikanischen Kolonien, die der europäischen parallel ging, von ihr viele spätmittelalterliche Formen übernahm und bewahrte, im ganzen dazu führen mußte, daß die „Neue Welt“ als innerlich mit Europa gleich alt angesehen wird.

H. J. de Graaf, *Geschiedenis van Indonesie*, 's-Gravenhage 1949, 513 S., ist unter mehreren neu erschienenen Darstellungen des im allgemeinen Interesse stehenden Gegenstandes die lesbarste und umfassendste, freilich gegenüber dem riesigen Stoff wohl mancherorts zu chronistisch aufreihend. Die Deutschen erscheinen eigentlich nur als Söldner, im 19. Jahrh. zuweilen als Forscher und Reisende; die 13 Bände „Reisebeschreibungen deutscher Beamter und Kriegsteilnehmer im Dienste der West- und Ostindischen Kompanie“ (1930—1932) werden jedoch im Literaturverzeichnis erwähnt. Die Erforschung der deutschen überseeischen Tätigkeit im 19. Jahrhundert, die sich in einigem Maße auch auf Indonesien richtete, wird aus dem Buch leider wenig entnehmen können.

Die französische Kolonialgeschichte wird in einem großen, auf sechs Bände geplanten Werk dargestellt, die die Zeit bis 1919 umfassen sollen. Diese erste so umfassende Darstellung beginnt mit Ch. -Andr. Julien, *Les voyages de découverte et les premiers établissements: XV—XVIIe siècles*, Presses Universitaires, Paris 1947.
Ludwig Beutin

* In einem Aufsatz *Deutsche Siedlung in Neuseeland* schildert Gerda Eichbaum (Festgabe für Hermann Aubin, Hamburg 1951, 259—269) einen Hamburger Kolonisationsversuch auf den Chatham Islands 1842, der allerdings fehlschlug. Verwirklicht wurde schließlich durch Verhandlungen zwischen der New Zealand Company, John Nikolaus Beit und der Firma Chapeaurouge in Hamburg die Anlage der kleinen Stadt Nelson an der Nordspitze der Südspitze Neuseelands, wo 1842—44 zwei deutsche Auswandererschiffe anlangten.

P. J.

JAHRESBERICHT 1950/51

Zur Pfingstversammlung 1950 trafen sich die Mitglieder des Hansischen Geschichtsvereins und des Vereins für Niederdeutsche Sprachforschung erstmalig in der schönen lippischen Hansestadt Lemgo. Der reizvolle Tagungsort und die strahlende Frühjahrs-sonne gaben den Rahmen für eine Tagung, die nach allgemeinem Urteil besonders glücklich und gelungen schien; einen erheblichen Anteil an diesem Erfolg durfte sich der unermüdliche Stadtvater und Organisator, Bürgermeister Kuhlmann/Lemgo zuschreiben. Die wissenschaftliche Sitzung des ersten Tages wurde durch einen Vortrag von Prof. Dr. Fritz Rörig (Berlin) eröffnet: „Magdeburg in der älteren Handelsgeschichte“. Es sprachen außerdem in den Sitzungen unseres Vereins: Prof. Dr. Paul Johansen (Hamburg) „Zur vorhansischen Stadtentwicklung an der Ostsee“, Prof. Dr. Heinrich Reincke (Hamburg) über „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte“, Prof. Dr. Percy E. Schramm (Göttingen) „Deutschland und die Weltwirtschaft“, Stud.-Ass. Maria Wetki (Frankenweiler) „Die Hanse und Norwegen. Ausbeutung oder Partnerschaft?“. Der Autobusausflug des letzten Tages führte die Teilnehmer durch das lippische Land; dabei wurden u. a. Blomberg, Schwalenberg, der Köterberg, Marienmünster und Varenholz berührt — für einen großen Teil unserer Mitglieder ein noch ganz unbekanntes Gebiet schönster deutscher Landschaft.

Im Vorstand des Hansischen Geschichtsvereins traten mehrere wesentliche Veränderungen ein. Nachdem die Amtszeit des langjährigen und um den Hansischen Geschichtsverein in den notvollen letzten Jahrzehnten besonders verdienten Vorsitzenden, Senator i. R. Dr. Kalkbrenner, abgelaufen war, und dieser den Wunsch geäußert hatte, nicht wieder gewählt zu werden, erwählte der Vorstand an seiner Stelle Präsident i. R. Helms (Lübeck) zum neuen Vorsitzenden des Hansischen Geschichtsvereins. Die Mitgliederversammlung wählte zu neuen Vorstandsmitgliedern Professor Dr. Schramm (Göttingen) und Prof. Dr. Beutin (Bremen); das turnusgemäß ausscheidende Vorstandsmit-

glied, Senator i. R. Bürgermeister Dr. Schwartz (Soest) wurde wiedergewählt.

Der Mitgliederbestand veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich. Als neue Mitglieder wurden verzeichnet 3 Städte (Bocholt, Hamm, Lippstadt), 3 andere körperschaftliche Mitglieder und 9 Einzelmitglieder. Dagegen sind ausgetreten 2 Städte (Halberstadt und Kiel), 1 körperschaftliches Mitglied und 4 Einzelmitglieder. Durch den Tod verlor der Verein fünf Mitglieder: Prof. Dr. Tenhaeff (Scheveningen, † 1943), Prof. Dr. Feise (Einbeck, † 1948), Prof. Dr. Tuckermann (Heidelberg), Kaufmann Erasmii (Lübeck), Prof. Dr. Arbusow (Göttingen). Somit ergab sich ein Zuwachs von 1 Stadt und zwei körperschaftlichen Mitgliedern.

Die Finanzlage des Hansischen Geschichtsvereins blieb weiterhin gekennzeichnet durch den Verlust des Vermögens, den Ausfall zahlreicher zahlender Mitglieder infolge der Veränderungen im Osten und das Absinken der Durchschnittshöhe und der Kaufkraft der Beiträge. Insbesondere machte sich im letzten halben Jahr die Preissteigerung namentlich bei den Druck- und Papierkosten so bemerkbar, daß dadurch das Realeinkommen des Vereins weiterhin empfindlich vermindert worden ist. Die jährlichen ordentlichen Einkünfte reichten demgemäß auch diesmal nicht aus, um die wissenschaftliche Tätigkeit des Vereins auch nur in beschränktem Rahmen fortzusetzen. Nur durch eine sehr dankenswerte Beihilfe in Höhe von DM 3000.— aus den Mitteln der Possehlstiftung zu Lübeck wurde es uns ermöglicht, wenigstens einen Band unserer Zeitschrift wieder vorzubereiten.

Der wissenschaftlichen Tätigkeit des Hansischen Geschichtsvereins waren durch diese Nöte wiederum sehr enge Grenzen gesetzt. Da die erwähnte Beihilfe der Possehlstiftung erst gegen Ende des Jahres bewilligt wurde und fast gleichzeitig große Schwierigkeiten in der Beschaffung von Papier für Verlagszwecke auftraten, konnte der vorbereitete Band 70 der Hansischen Geschichtsblätter nicht mehr in diesem Geschäftsjahr fertiggestellt werden. Er wird jedoch in den ersten Wochen des nächsten Geschäftsjahres erscheinen. — Frau Dr. Barbara Radke-Sieb nahm die zeitweise unterbrochene Bearbeitung eines Gesamtregisters zu den Hansischen Geschichtsblättern wieder auf. Alle übrigen wissenschaftlichen Unternehmungen des Hansischen Geschichtsvereins konnten wegen der finanziellen Schwierigkeiten auch in diesem Jahr nicht gefördert werden; eine Änderung dieses unbefriedigenden Zustandes ist auch in der nächsten Zukunft nicht zu erwarten.

JAHRESBERICHT 1951/52

Im Jahre 1951 fand die Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins erstmalig in Schleswig statt, das zwar nie zur Hanse gehört hat, aber doch durch seine frühmittelalterliche Verkehrsstellung eng mit der Geschichte des später hansischen Raumes verbunden ist. Die Tagung war durch die Stadtverwaltung und den Leiter des Verkehrsbüros, Herrn Dr. Tessin, sehr sorgfältig vorbereitet und gewann besondere Bedeutung durch die Anwesenheit einer verhältnismäßig großen Zahl ausländischer Teilnehmer aus Dänemark, Schweden und England. In den gemeinsamen Sitzungen des Hansischen Geschichtsvereins und des Vereins für Niederdeutsche Sprachforschung hielten Vorträge: Prof. Dr. Peter Jørgensen, Kopenhagen („Schleswig in sprachlich-ethnischer Beziehung“), Prof. Dr. Herbert Jankuhn, Kiel („Der fränkische Handel zur Ostsee im frühen Mittelalter“), Dozent Dr. Kjell Kumlien, Stockholm („Stockholm, Lübeck und Westeuropa. Vom schwedischen Außenhandel der Hansezeit“) und Prof. Dr. Karl Frölich, Gießen („Mittelalterliche Rechtsinschriften im niederdeutschen Bereich“). Auf den Sondersitzungen des Hansischen Geschichtsvereins sprachen Prof. Dr. Otto Scheel, Schleswig („Das vorhansische Tondern“), Prof. Dr. Wilhelm Koppe, Kiel („Die Hansen in Frankfurt am Main im 14. Jahrhundert“) und Prof. Walther Laas, Biesenthal/Mark („Was wissen wir von den Schiffen der Hanse?“). Außer Besichtigungen der Stadt mit dem Dom, des Schlosses Gottorf und des Ausgrabungsgeländes in Haithabu wurde, wie herkömmlich, ein Ausflug veranstaltet, der diesmal zu Schiff auf der Schlei bis Kappeln und zurück führte; diese Fahrt mit dem Dampfer an Stelle der sonst gewohnten Autobusse fand besonderen Anklang, war auch durch zwar nordisch-kühles, aber sonniges Frühlingswetter begünstigt.

Die Zusammensetzung des Vorstandes veränderte sich im Berichtsjahre nicht. Der satzungsgemäß ausscheidende Oberarchivrat Dr. von Lehe (Hamburg) wurde von der Mitgliederversammlung wiedergewählt.

Im Mitgliederbestand hielt die ansteigende Linie erfreulicherweise weiter an. Es traten 3 Städte neu in den Verein ein (Coesfeld,

Duisburg, Paderborn), 2 frühere Städtemitglieder (Antwerpen und Utrecht) erneuerten die Mitgliedschaft, ferner traten ein 2 weitere körperschaftliche Mitglieder und 20 Einzelmitglieder. Dem standen Austritte von 2 körperschaftlichen und 2 Einzelmitgliedern gegenüber. Durch den Tod verlor der Verein sieben, zum Teil altbewährte und langjährige Mitglieder: Dr. Hermann Albers (Hamburg), Geheimrat Prof. Dr. Albert Brackmann (Berlin), Superintendent i. R. Clarenbach (Soest), Prof. Dr. Gebauer (Hildesheim), Reg.-Präsident i. R. Dr. v. Gröning (Bremen), Prof. Walther Laas (Biesenthal/Mark), Prof. Dr. Hermann Tardel (Bremen). Besonders schmerzlich empfanden wir den Verlust unseres verehrten einstigen Vorstandsmitgliedes Albert Brackmann (Mitglied des Vorstandes 1929—1938). Der hervorragende Gelehrte, der vor allem als Erforscher der deutschen Kaisergeschichte und der Ostgeschichte europäischen Ruf genoß, hat sich zwar infolge seiner vielen anderen wissenschaftsorganisatorischen Pflichten dem Hansischen Geschichtsverein nicht so widmen können, wie es seinem Interesse an unserer Sache entsprach; er hat aber doch, besonders in der schwierigen und kritischen Zeit des nationalsozialistischen Umbruchs, dem Vorstand durch seinen klugen Rat und durch seine hohe Dienststellung sehr wesentliche Dienste leisten können.

Nach den angeführten Zahlen betrug der Zuwachs an Mitgliedern im Berichtsjahre 5 Städte und 11 Einzelmitglieder. Die Gesamt-Mitgliederzahl des Hansischen Geschichtsvereins war am 31. März 1952: 50 Städte, 70 körperschaftliche und 232 Einzelmitglieder, zusammen 352. Doch ist bei 16 Einzelmitgliedern noch immer ihr Verbleib unbekannt; ferner sind die in der Ostzone beheimateten Mitglieder und Städte nicht in der Lage, Beiträge zu zahlen, können also die Lasten des Vereins nicht mit tragen. Die Zahl der wirklich beitragsleistenden Mitglieder ist also geringer, als die genannte Gesamtzahl.

Die Finanzlage des HGV ist aus diesen und den übrigen bekannten Gründen weiterhin höchst unbefriedigend; die laufenden Kosten können aus den ordentlichen Einnahmen nicht gedeckt werden, an die Sammlung von Rücklagen für größere wissenschaftliche Vorhaben ist nicht zu denken. Eine erneute außerordentliche Beihilfe der Possehlstiftung zu Lübeck war daher besonders dankbar zu begrüßen.

In dem gebotenen bescheidenen Rahmen konnte die wissenschaftliche Arbeit des Vereins fortgeführt werden. Zu Beginn des Geschäftsjahres erschien Band 70 der Hansischen Geschichtsblätter; er enthält außer den üblichen Literaturberichten und zwei Nachrufen auf

George A. Löning und Gottfried Wentz drei Aufsätze von Heinrich Reineke (Hamburg) „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte“, Maria Wetki (Haltern), „Studien zum Hanse-Norwegen-Problem“ und Wilhelm Ebel (Göttingen), „Hansisches Seerecht um 1700“. — Es konnten ferner die Studien von Dr. Kellenbenz (Dietramszell) über die hansische Spanienfahrt durch Gewährung einer Reisebeihilfe gefördert werden. Frau Dr. Barbara Radke-Sieb setzte ihre Arbeit an einem Gesamtregister der Hansischen Geschichtsblätter fort. Aus dem Nachlaß von Gottfried Wentz wurden Materialien zur Fortsetzung der IV. Reihe der Hanserezepte erworben. Dr. von Brandt erhielt eine Reisebeihilfe, um den Hansischen Geschichtsverein auf dem Skandinavischen Historikertag 1951 in Göteborg zu vertreten.

