HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

73. JAHRGANG

1955

BÖHLAU-VERLAG · MÜNSTER/KÖLN

SCHRIFTLEITUNG

Universitätsprofessor Dr. Paul Johansen, Hamburg, und Universitätsprofessor Dr. Ludwig Beutin, Köln.

Zuschriften, die den *Aufsatzteil* betreffen, sind an Herrn Professor Dr. Paul Johansen, Historisches Seminar der Universität, Hamburg 13, zu richten; auf *Besprechungen* und *Umschau* bezügliche an Herrn Professor Dr. Ludwig 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 zugegangene Schriften nach ihrem Ermessen selbständig oder 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 Mitgliederbeitrag beträgt zur Zeit für Einzelpersonen, Vereinigungen und Anstalten mindestens DM 10,—; Beiträge von Städtemitgliedern nach besonderer Vereinbarung.

Die Lieferung der Hansischen Geschichtsblätter erfolgt auf Gefahr der Empfänger. Kostenlose Nachlieferung in Verlust geratener Sendungen erfolgt nicht.

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

Druck der Aschendorffschen Buchdruckerei, Münster (Westf.)

INHALT

Aufsätze

Miszelle

Besprechungen

Hansische Umschau 1953/54

In Verbindung mit Ahasver von Brandt, Paul Johansen, Hermann Kellenbenz, Erich von Lehe, Friedrich Prüser, Gotthold Rhode und S. H. Steinberg bearbeitet von Ludwig Beutin

UMRISSE UND AUFGABEN DER HANSISCHEN SIEDLUNGSGESCHICHTE UND KARTOGRAPHIE

Von

PAUL JOHANSEN

In seinem Aufsatz „Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung" hat uns Fritz Rörig 1950 (HGbll. 69, 1—13) anschaulich dargelegt, wie in Deutschland das Interesse der Forschung und Öffentlichkeit an der Hanse zunächst getragen war von einem demokratischen, „communalen Geist", dann mehr und mehr vom Gedanken der deutschen Seegeltung beherrscht wurde und wie es endlich auch auf rein wirtschaftsgeschichtliche Fragen überging. Nach dem ersten Weltkriege begann die wirtschafts- und sozialgeschichtliche Erforschung der Grundlagen hansischer Machtentfaltung aufzublühen, eine reiche wissenschaftliche Ernte wurde eingebracht. Diese glückliche Epoche der hansischen Geschichtsforschung ist durch die Namen Rudolf Häpke, Walther Vogel, Hermann Wätjen, Fritz Rörig und Heinrich Reincke, um nur einige zu nennen, gekennzeichnet.

Wenn nicht Fritz Rörig sondern Walther Vogel 1950 die erwähnte Übersicht hätte schreiben können, wäre das entworfene Gesamtbild zwar annähernd gleich geblieben, aber sicher hätte ein Abschnitt über historische Geographie, das Lieblingsfach Vogels, nicht gefehlt. Mir scheint es jetzt an der Zeit, einmal Umschau zu halten und die Ergebnisse dessen zusammenzufassen, was historische Geographie, kartographische Darstellung und siedlungsgeschichtliche Forschung während mehrerer Menschenalter auf hansischem und verwandtem Gebiet geleistet haben.

Was die Gestaltung des Themas anlangt, möchte ich den Versuch wagen, die Hanse überhaupt von einem siedlungsgeschichtlichen Aspekt aus zu betrachten. Es mag vielleicht überflüssig erscheinen, an die Hanse Maßstäbe anzulegen, die ihrem Wesen nicht entsprechen. Siedlung war bestimmt nicht der Zweck des Verbandes norddeutscher Städte, welcher sich Deutsche Hanse nannte. Jedoch, angesichts der schweren Faßbarkeit des inneren und äußeren Wesens der Hanse, muß jeder Versuch willkommen sein, der zur Klärung ihrer Eigenart beiträgt. Wir dürfen daher zum vorliegenden Thema sagen: Siedlung war allerdings nicht der Zweck des hansischen Verbandes, wohl aber — und das wurde bisher zu wenig beachtet — eines seiner bleibenden Ergebnisse.

In diesem Sinne muß man den verschiedenen sozialen Körperschaften der Hansezeit nicht nur händlerische und gewerbliche Funktionen zuweisen, darf in ihnen nicht bloß wirtschaftliche Konsortien sehen, denen rechtliche und politische Vollmachten erteilt wurden, sondern wir können sie auch als Siedlungsgemeinschaften auffassen. Es hat sich gerade innerhalb der letzten Jahre in der Stadtgeschichtsforschung sehr deutlich gezeigt, wie wichtig die Frage des Wohnorts und der Wohnweise bzw. Lebensweise des Bürgerstandes für die Klärung der Ursprünge städtischer Entwicklung ist. So dürfen wir getrost einmal den Versuch machen, die bürgerliche Bevölkerungsbewegung als Siedlungsvorgang zu bewerten und sie mit etwas anderen Maßstäben zu messen, als das bisher üblich war. Ich möchte dabei die wirtschaftsgeschichtlichen Zusammenhänge als bekannt voraussetzen und sie der Kürze halber hier übergehen, obwohl sie als wichtigste Triebfedern hansischer Siedlung gelten müssen. Ihre Einbeziehung hätte eine vollständig neue Darlegung hansischer Geschichte erfordert, die einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleiben muß.

Die Ergebnisse werden zeigen, ob dieser Versuch lohnt. Vorläufig können in diesem kurzen Aufsatz nur die einseitigen Umrisse einer hansischen Siedlungsgeschichte skizziert werden; schon bei dieser ersten Skizze werden sich sehr empfindliche Lücken zeigen, deren Schließung noch vielfache Sonderstudien erforderlich machen würde.

Es bedarf wohl keiner näheren Erklärung, wenn in der Darstellung als zweites Moment die Kartographie aufs engste mit der Siedlungs-

geschichte der Hanse verknüpft wird, denn das Eine ist ohne das Andere nicht denkbar. Alle Versuche, von der Hanse einen klaren Begriff ohne kartographische Hilfsmittel zu geben, müssen unweigerlich an der Unübersichtlichkeit und Weiträumigkeit dieser Gemeinschaft scheitern. Auf der anderen Seite können wirtschaftliche, soziale, rechtliche und selbst künstlerische und geistesgeschichtliche Zusammenhänge, wenn sie kartographisch dargestellt werden, zu siedlungsgeschichtlichen Erkenntnissen führen. Daher wollen wir sowohl die historische Karte der gesamten Hanse, als auch ihrer Teilgebiete, ihrer wichtigsten Städte und Straßen, ihrer wirtschaftlichen und bevölkerungsgeschichtlichen Grundlagen mit in Betracht ziehen.

Die Forschungslage ist auf dem Gebiete hansischer Kartographie noch recht unbefriedigend, wie das mehrfach von verschiedener Seite hervorgehoben worden ist (Heinrich Reincke, HU 65/66, 313; Georg Fink das., 250; Hektor Ammann, VSWG 1926, 273). Die ältere Generation der Hansehistoriker hat sich nur selten um ein Kartenbild bemüht, das ihre Darlegungen hätte erläutern und ergänzen können. Man setzte gute geographische Kenntnisse bei den hansischen Lesern voraus, man begnügte sich allenfalls mit einer Übersichtskarte Nordeuropas, unterstrich wohl hie und da eine wichtige Hansestadt oder ein auswärtiges Handelskontor und meinte damit den Anforderungen gerecht geworden zu sein.

Erst seitdem ein Geograph und Historiker vom Range Walther Vogels sich der hansischen Geschichte zuwandte, wurde das anders. Seine glänzende Darstellung der geographischen Grundlagen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des hansischen Wirkungsraumes in Nordeuropa ist noch heute unübertroffen (z. B. Pfingstblatt XI, Kurze Gesch. d. dt. Hanse, Einleitung). Ihm verdanken wir die ersten gelungenen Kartenbilder der Hanse. In der von Rudolf Häpke 1921 begründeten „Hansischen Umschau" gab Vogel auch der geographischen und kartographischen Kritik genügend Raum, wodurch er in glücklicher Weise Rörigs Arbeiten ergänzte, dem die länderkundliche Betrachtung fernerlag. Nach Vogels Tode (1938) hat Heinrich Reincke erneut die Bedeutung der kartographischen Darstellung für die Hansegeschichte betont und, wie wir noch sehen werden, diese Forderung zu erfüllen gesucht.

Auch die Forschungsgrundlage für das Gebiet hansischer Siedlungsgeschichte ist wenig befriedigend. Man hat bis jetzt im wesentlichen nur „Besiedlung des Ostens und Hanse" (so Hans Witte, Pfingstblatt X, 1914; vgl. HGbll. 1908, 271—293) in Beziehung zueinander gesetzt und auch das nur in begrenztem Umfange. Rudolf Kötzschke, der Altmeister deutscher Siedlungsforschung, hat in der mit Wolfgang Ebert 1937 herausgegebenen „Geschichte der ostdeutschen Kolonisation" der Hanse nur wenige Zeilen (78, 91) gewidmet. Hermann Aubin klammert die Hanse

bewußt aus, wenn er in seinem weitschauenden Forschungsbericht „Zur Geschichte der deutschen Ostbewegung" 1937/38 darauf hinweist, daß ihre Erforschung schon „seit alters auf dem Plan ist" (HU 65/66, 290—291). Eine besondere Behandlung der Hanse schien in diesem Rahmen nicht mehr nötig zu sein.

Das mochte richtig sein, solange man die Hanse nur als einen vorwiegend wirtschaftlich wirksamen Verband ansah. Anders gestaltet sich aber die Lage, wenn man sie als Gesamtproblem in siedlungsgeschichtliche Blickrichtung stellt. Vom wandernden Kaufmann und Handwerker, ihrer Herkunft, ihren Genossenschaften, ihren Handelswegen, ihren Herbergen, Höfen, Kirchen, „Wiken", Märkten, Messen, ihrer Seßhaftigkeit in Flecken, Stadtteilen und Städten, aber auch auf dem flachen Lande, kann in der hansischen Siedlungsgeschichte die Rede sein. Damit wird sie zur geographischen Geschichte des bürgerlichen Standes, zur Geschichte einer Bevölkerungsbewegung in länderkundlicher Sicht: zeigt uns Auswirkung der Menschen des hansischen Bereichs auf Landschaft und See.

Wir wollen versuchen, den Verlauf hansischer Geschichte in siedlungsgeschichtlicher Schau kurz zu skizzieren. Vieles bleibt dabei nur Ansatz zur weiteren Erforschung oder ein Bruchstück, das im Zusammenhang der Darstellung nicht immer den rechten Platz finden kann. Vor allen Dingen ist der zeitliche Ablauf des siedlungsgebundenen Geschehens im ganzen hansischen Bereich nicht einheitlich, neue Verhältnisse bahnen sich hier schneller, dort langsamer an, an manchen Stellen verharrt Handel und Verkehr in altertümlicher Form bis an die Tore der Neuzeit.

Es soll hier keine Bibliographie geboten und keine Vollständigkeit angestrebt werden, sondern es handelt sich zunächst um einen ersten Versuch zur Zusammenfassung der wichtigsten, einschlägigen Literatur. Besonderes Gewicht ist auf solche Aufsätze und Werke gelegt worden, die in irgend einer Form kartographische Darstellungen bringen. Ein dem Namen vorgesetztes * Sternchen soll anzeigen, daß die angeführte Arbeit Karten für unser Thema bringt. Für jede Ergänzung des zunächst nur beispielsweise angeführten Materials und für sonstige Anregungen zur Gestaltung der siedlungsgeschichtlichen Zusammenhänge ist der Verfasser dankbar [1].

Zwecks Raumersparnis und größerer Übersichtlichkeit werden die Buchtitel im Text verkürzt ohne weitschweifige Anmerkungen zitiert, soweit nämlich die Titel nach den Besprechungen und der „Hansischen Umschau" früherer Jahrgänge unserer Zeitschrift leicht feststellbar sind (HU, bzw. HGbll.). Es soll damit auch ein Nebenzweck erreicht werden — die Erschließung nämlich der langen Reihe von wertvollen Forschungsarbeiten,

---

[1] Den Kollegen und Freunden Heinrich Reincke, Ludwig Beutin und Ahasver von Brandt sage ich Dank für zahlreiche Hinweise, Zusätze und Verbesserungen.

die von früheren Generationen geleistet worden sind. Trotz Register und Bibliographien sind viele Aufsätze der HGbll. fast unbekannt geblieben, haben jedenfalls nicht die nötige Beachtung und keinen weiteren Widerhall gefunden. Vielleicht kann die vorliegende Zusammenstellung einen kleinen Einblick von einer Seite her in die geleistete Arbeit geben und zu ihrer Weiterführung anregen.

A. DIE KAUFMANNSHANSE

I. Ausgangsgebiet und erste Ausbreitung des norddeutschen Kaufmanns

Voraussetzung für die Entstehung der Hanse ist das Städtewesen im altdeutschen Gebiet zwischen Rhein und Elbe. Hierzu bietet * Edith Ennen, „Frühgeschichte der europäischen Stadt", Bonn 1953, zwei Kartenskizzen: die eine behandelt den für die mittelalterliche Stadtwerdung so wesentlichen Prozeß der Ummauerung (311), die andere das erste Auftreten des Wortes *burgensis* seit dem 11. Jh. (309). Die Verbreitung der ummauerten Städte läßt zwei Kerngebiete erkennen: ein größeres im Nordwesten mit Köln, Flandern und den Städten an der Maas, und ein kleineres, späteres in Burgund und am Oberrhein; außerhalb liegen Regensburg (917), Würzburg (um 1000) und Magdeburg (1023), doch auch Erfurt schon 1066 und Merseburg und Halle, wie Walter Schlesinger ergänzend feststellt (Westf. Forschgg. 7, 235).

Die davorliegende Periode des überwiegenden Wanderhandels mit fluktuierender Kaufmannschaft ist gekennzeichnet durch Markt und Wik. Die bekannten Marktprivilegien seit dem 9. und 10. Jh. zählt Walther Stein auf (Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit, Berlin 1922), die dazugehörigen Münzrechtverleihungen * Vera Jammer (Die Anfänge der Münzprägung im Herzogtum Sachsen, Hamburg 1952), nebst sehr schätzenswerten Daten über die aus Funden bekannten Prägungsstätten in Sachsen (Karte 1 und 4, Raum Duisburg - Emden - Hamburg - Magdeburg) vom 9. bis zum 12. Jh. Den eigentlichen Anstoß zur Erforschung der sog. Wiken gab * Walther Vogel 1935 (HGbll. 60, 5—48) durch den Aufsatz „Wik-Orte und Wikinger". Auf S. 49 gibt er (Ausführung G. Nickler) eine Karte: „Verbreitung der Wik-Orte in Nord-West-Europa", auf der Ortsnamen mit -wik als Punkte, Wik-Orte von größerer Handelsbedeutung als Vierecke bezeichnet werden; ein Viereck mit Punkt zeigt Wik-Orte an, die durch andere Umstände als den Namen ausgewiesen sind. Hierzu ergänzend die Arbeiten von Hans Planitz über Burg, Wik, Kaufleute, Wikgraf, Kaufmannsgilde, Markt, Kaufmannsrecht und Königsrecht in der ZSRG G. A. 63 und 64 (HU 69,118) und Fritz Timme, „Ostsachsens früher Verkehr und die Entstehung alter Handels-

plätze" (HU 71, 157; 72, 166 u. a.). Wieken und Kietze als Nachklang und Weiterbildung frühmittelalterlicher Burgflecken und Fischersiedlungen im Westslawenlande behandelt Herbert Ludat (HU 61, 255—256).

Magdeburgs Entstehung als Kaufmannsstadt und fester Wohnort der vorher wandernden Fernhändler *(qui pergunt)* verlegt Fritz Rörig in die Zeit um 950 (Dt. Akad. d. Wiss. zu Berlin, Vorträge u. Schrr. 49, 1952, 38). Vorher sieht er drei Etappen des nach Norden vorrückenden Wanderhandels, der im wesentlichen von Juden, Syrern und Romanen getragen wird: zwischen Spanien und den slawischen Grenzländern rückte der Wander-Fernhandel vom Mittelmeer an der Rhône (Marseille, Narbonne, Lyon) aufwärts zur Rheinlinie, von welcher aus erst der Vorstoß zur Elblinie und endlich zur Ostsee gewagt wurde (10, 15, 35). In diesem Sinne will Rörig den Ort Magdeburg vor 950 als Saisonhandelsplatz mit nur unbedeutender, nichtkaufmännischer Bevölkerung sehen (30). Ebenso hat auch * Fritz Timme (HU 72, 105) die Flußuferstädte als nur zeitweilig bewohnte Kaufmannswiken gekennzeichnet.

Demgegenüber betont Walter Schlesinger („Burg und Stadt", Festschrift Th. Mayer I, 1954, 122) die frühe Seßhaftigkeit der Kaufleute in den Wiken, so in Hamburg 845, in Reric 808, Dorestat usw., und parallel dazu in Süddeutschland das hohe Alter der *Burg*, im Sinne von Stadt; auch in Magdeburg kannte man den Ausdruck *Sudenburg* für den wahrscheinlich ältesten Teil der Stadt (112). Jedenfalls darf man neben dem fremdländischen Wanderhändler nicht den deutschen, von Anbeginn doch irgendwo fest ansässigen Kaufmann vergessen.

Zuverlässige Angaben über die räumliche Ausdehnung des frühen Handels vom Rhein nach Haithabu und weiter nach Birka vermittelt uns die Vorgeschichtsforschung. * Herbert Jankuhn zeigt uns auf einer Karte das Auftreten rheinischer Importwaren, Glasgefäße und Glasspielsteine, im Norden (HU 71, 156) und auf sechs Karten die Bedeutung Haithabus im 10. Jh. als Produktionsstätte für Spangen und Münzen („Halbbrakteaten") und als Transitplatz für Schwerter, die nach dem Norden und Osten weitergingen (HU 70, 154). Daß ein intensiver deutscher Fernhandel bereits im 10. und 11. Jh. im Norden und Osten eingesetzt hat, ist nach den Münzen sächsischer Prägung, die zu Zehntausenden in Skandinavien, Gotland, Finnland, Nordrußland und dem Baltikum gefunden worden sind, nicht zu bezweifeln; die 28 Karten im schon erwähnten Buche * Vera Jammers (HU 72, 114) bezeugen das zur Genüge. Gewiß ist ein Anteil dieses Münzstromes nach auswärts auch durch die Hände friesischer Kaufleute gegangen, in keinem Falle aber die ostsächsischen und Magdeburger Münzen. Höhepunkte bilden die Jahre um 990/1000, 1060/70 und ein letzter Anstieg um 1100 (44,45). Ähnliche überraschende Ergebnisse dürfte die Erfassung der rheinischen Münzen außerhalb Deutschlands bieten; eine Probe liegt schon seit 1925 in der Arbeit * J. Cahns vor: „Straß-

burgs wirtschaftliche Beziehungen zum deutschen Osten im Mittelalter" (Elsaß-Lothr. Jb. IV, 35 ff; danach die Karte 37a im Elsaß-Lothr. Atlas 1931). Straßburger Silberdenare der Ottonen- und Salierzeit finden sich fast ausschließlich östlich der Elbe im Gebiet Elbe-Oder-Weichsel bis Minsk und Estland. Sicherlich hat auch der ausgedehnte Sklavenhandel dieser Zeit zur weiten Verbreitung deutscher Münzen beigetragen.

Den in Konkurrenz zu den Sachsen betriebenen Friesenhandel schildert Barbara Rohwer (HU 70, 132) und den Ausgang im 13. Jh. Rudolf Häpke (HGbll. 1913, 163—192). Wir haben hier keine Veranlassung, ihn näher zu verfolgen, da er ausgesprochen nichthansisch ist.

Auf dem Hintergrunde der archäologischen und numismatischen Ergebnisse nimmt sich die spärliche schriftliche Überlieferung über den frühen Sachsenhandel zunächst sehr dürftig aus, ist aber dennoch sehr gewichtig. Ansgars Reise nach Schweden 830 in Begleitung von Kaufleuten, christliche Kaufleute 853 als Gefolge des schwedischen Königs Olaf auf der Heerfahrt nach Kurland (Vita Anskarii, 10, 30), solche vereinzelte Nachrichten erscheinen nun in anderem Lichte. Ende des 10. und Anfang des 11. Jhs. sind sächsische Kaufleute in Norwegen auf Grund literarischer Quellen sicher anzutreffen, um das Jahr 1000 begegnen wir den oft zitierten *homines imperatoris*, wohl Kaufleuten aus Köln, in London in einer Zollordnung (HUB I, 2) als ständigen Gästen. Wie sich das Leben eines solchen seefahrenden Kaufmanns gestalten konnte, erfahren wir für die Zeit um 1100 durch eine Heiligenvita (Walther Vogel, HGbll. 1912, 239—248).

Im Jahrzehnt nach dem letzten Anstieg der sächsischen Münzfunde berichtet uns Adam von Bremen über das Auftreten der Kaufleute in Nord- und Osteuropa, im finnischen Kvänland (IV, 19), in Estland (IV, 17), in Kurland (IV, 16), in Schweden (IV, 21) und in Schonen (IV, 7). Ausdrücklich spricht er von sächsischen Gästen in Wollin (*Jumne*, II, 22) die dort Niederlassungsrecht erhielten, eine *Saxonum colonia* läßt er 934—937 in Heidiba/Schleswig bestehen, das Scholion 81 nennt diese Stadt sogar eine *civitas Saxonum Transalbinorum in confinio Danici regni*. Hundert Jahre später erzählt uns Helmold von Bosau (1164/70) bereits vom Heringsfang bei Rügen durch deutsche Kaufleute (I, 6 u. II, 108) und erinnert sich dessen, daß schon vor 1127 eine *non parva colonia* (deutscher) Kaufleute im slavischen Alt-Lübeck gesessen hätte (I, 48). Schließlich vermittelt uns Saxo Grammaticus einige wichtige Nachrichten über sächsische Händler, namentlich den Bericht über die Kämpfe der sächsischen Bürger in Roskilde 1133, aus dem zu entnehmen ist, daß schon lange vor Gründung Lübecks deutsche Ansiedler in nordischen Städten anzutreffen waren, worauf seinerzeit Adolf Hofmeister (Zs. d. Ver. f. Lüb. GA 23, 1926, 48) und neuerdings wieder Wilhelm Koppe hingewiesen hat (Ged.Schr. f. Fritz Rörig, 113). Die Gefährdung Schles-

wigs durch die dänischen Wirren 1156/57 wird nicht wenig dazu beigetragen haben (Koppe, 119), daß sich nunmehr der sächsische Fernhandel Lübeck als Ausgangspunkt wählte, womit eine neue Siedlungsperiode für den Kaufmann eingeleitet wird.

II. Herkunft des hansischen Kaufmanns und Handwerkers

Zeugnisse über die Herkunft der Bürgerschaft in den hansischen Städten besitzen wir erst aus einer verhältnismäßig sehr späten Zeit, dem Ende des 13., dem 14. u. 15. Jh. Damals war die erste Bevölkerungsverschiebung schon abgeschlossen; zudem kommt den Familiennamen geographischer Herkunft in jener Zeit nur ein bedingter Zeugenwert zu, weil sie zumeist fest am Träger hafteten und nicht über ihn, sondern allenfalls seine Vorfahren Bescheid geben können. Doch sind wir auf die Aussage dieser Quellengattung allein angewiesen. Man hat auf diese Weise (Hans Bahlow, HU 58, 266) die Einwanderung nach den Wendischen Städten und Hamburg prozentuell zu berechnen versucht. Als wesentliches Ergebnis der darüber verfertigten Tabelle ist zu registrieren, daß, während Hamburg aus Holstein und Ostfalen, Wismar und Rostock aus Mecklenburg, Stralsund und Greifswald aus Pommern ihre Einwohnerschaft bezogen, Lübeck dagegen mit 21 % Westfälingern und 18 % Ostfalen fast als eine „Stadt der Fremden" aus seinem Umkreise herausragt. Noch deutlicher wäre das Ergebnis, wenn man Kaufleute und Handwerker in den Quellen trennen könnte. Weitere Erhebungen sind über Dortmund und Braunschweig gemacht worden, deren Bürgerschaft zumeist aus einem Umkreise von ca. 75 km bei der Stadt herstammte (vgl. E. Keyser, Bevölkerungsgeschichte Deutschlands[3], 274, 306). Bremen lag 1289—1519 nach dem Bürgerbuche blutmäßig „ganz eingebettet in die niedersächsische Landschaft", war keineswegs friesisch (Friedrich Prüser, Zs. d. V. f. Hambg. G. 41, 1951, 153). * Christian Reuter hat schon 1893 eine kleine Herkunftskarte der Bevölkerung Kiels 1300—1487 gegeben, leider nur die nähere Umgebung berücksichtigt (Das älteste Kieler Rentebuch, Karte; dasselbe im 1928 herausgegebenen Nordmark-Atlas, Karte 25).

Altertümlicher dürften die Einwanderungsverhältnisse in den östlichsten Städten des hansischen Bereichs verblieben sein. E. G. Krüger hat die These aufgestellt, daß man vor allem Lübeck als Zwischenstation der Weiterwanderung in die Ostseestädte (HU 58, 265) berücksichtigen müsse. Diese These hat nur für eine bestimmte Zeit Geltung und auch dann nur mit Einschränkung, denn es wird in jedem Falle schwierig sein, die Zugehörigkeit von Personen mit gleichem Herkunftsnamen zu einer Sippe zu beweisen.

Die recht weitschichtige Literatur zur Herkunftsfrage der bürgerlichen Bevölkerung Ostdeutschlands findet sich jetzt in einem Aufsatz von Erwin Assmann (ZfO 2, 230) zusammengefaßt. Nachzutragen wären drei Arbeiten von Emil Dösseler über Düsseldorf, Essen und das Land Berg als Auswanderungszentren (HU 63, 282), eine von Walther Franz über Königsberger Bürgernamen des 13. u. 14. Jhs. (HU 59, 383) und mehrere über die baltischen Städte (E. Seuberlich HU 59, 384 und Wilhelm Lenz, Jomsburg 5, 432), abgesehen von den sehr zahlreichen Editionen von Bürgerbüchern, die wir hier beiseitelassen können.

Wichtig sind für uns die nach diesen Quellen zusammengestellten Kartenbilder von der Nord-Ostwanderung des niederdeutschen Bürgertums. * Eberhard Weinauge, „Die deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Stockholm", Leipzig 1942, 117, Karte 5, verwendet „Ortsnamen, die zum Nachnamen deutscher Bürger in Stockholm geworden sind": es ergeben sich zwei Mittelpunkte der Auswanderung auf der Karte, einer um Lübeck, der zweite in Rheinland-Westfalen. * Theodor Penners „Untersuchungen über die Herkunft der Stadtbewohner im D. O. Land Preußen bis in die Zeit um 1400", Leipzig 1942, Karte 9, verzeichnet „die außerpreußischen Herkunftsorte der Einwanderer in den Städten des Ordenslandes Preußen" leider nicht nach den einzelnen preußischen Städten getrennt, so daß neben Rheinland-Westfalen und den Wendischen Städten auch Schlesien sehr in den Vordergrund tritt. Auch * Hedwig Penners-Ellwart „Die Danziger Bürgerschaft nach Herkunft und Beruf 1537—1709", Marburg 1954, gibt trotz vieler Einzelkarten keinen zusammenfassenden Überblick. * Erwin Assmanns aufschlußreiche Karte der „Namengebenden Orte der Stettiner Bevölkerung ... 1243—1352" (ZfO 2, 256) zeigt Kaufleute und Handwerker ungetrennt, so daß um Stettin herum eine bedeutende Anhäufung kleiner Auswanderungsorte konzentriert ist, während die Fernverbindungen mehr in den ziemlich gleichmäßig vom Rhein bis zur Oder verteilten Punkten zum Ausdruck kommen. Stettin nahm innerhalb der Seestädte eine Sonderstellung ein.

Wie eigenartig das Bild der Ferneinwanderung in eine deutsche Stadt des Ostens sich ausnimmt, sehen wir auf der Kartenskizze zu * Georg Adelheim „Das Revaler Bürgerbuch 1624—1710", Reval 1933. Über 1000 km weit nach Westen von Reval liegt das Abwanderungsgebiet der Revaler Oberschicht. Leider sind Kaufleute und Handwerker auf der Karte nicht getrennt; eine Nachprüfung ergibt, daß auch noch im 17. Jh. der neu zuwandernde Kaufmann ganz wesentlich aus Lübeck und seinem westfälischen Hinterlande, dazu dann auch Holland, entstammte, während der mehr bewegliche Handwerker aus ganz Mittel- und Süddeutschland nach Reval aufgebrochen ist. — Man muß selbstredend mit der Verwendung so später Quellen zur Einwanderungsgeschichte vorsichtig sein. Daß sich seit dem Mittelalter starke Verschiebungen in der Bevölkerungs-

bewegung der Hansestädte vollzogen haben, ist erwiesen: Otto Röhlk hat nach Johan Koren Wibergs Edition (1933) der Listen über die 1671—1760 eingestellten Lehrlinge in Bergen berechnet, daß damals 34 % der Zuwanderer aus Bremen kamen, aus den Wendischen Städten aber nur 32 %; 463 Lehrlinge stammten aus Bremen und nur 52 aus Lübeck. Im 15. Jh. muß das Zahlenverhältnis umgekehrt gewesen sein, Lübecks Niedergang hatte die Lage völlig verändert (Dt. A. f. Ldes. u. Volksforschg. 5, 1941, 213).

Besonders instruktiv wirkt eine Karte der Herkunftsorte Rigascher Händler 1286—1352 nach dem sog. Rigischen Schuldbuche. Es zeigt sich, daß besonders am Hellwege in Rheinland-Westfalen der Schwerpunkt der Auswanderung liegt, darüber hinaus noch an einigen anderen Straßen Niedersachsens. Die Karte erscheint demnächst im II. Bande des „Raum Westfalen". Auch über Reval im 14. Jh. liegen Karten und Vorarbeiten des Verfassers und Heinz von zur Mühlens vor, die dieses Ergebnis bestätigen. Auf die Gegend des Hellweges wiesen ferner schon die Forschungen Leonid Arbusows und Fr. v. Klockes hin (Baltische Lande I, Leipzig 1939, 364).

Es wäre zu wünschen, daß bei allen zukünftigen Editionen von Bürgerbüchern oder sonstigen Stadtbüchern des hansischen Bereichs die großen Zusammenhänge der bürgerlichen Wanderung in ihrer ständischen Gliederung mehr beachtet würden. Die Ergebnisse kämen so auch der allgemeinen Bevölkerungsgeschichte (Erich Keyser, Bevölkerungsgeschichte Deutschlands, 3. Aufl., Leipzig 1943) zugute. Vor allen Dingen aber dürfte nie eine Karte der genannten Ortsnamen fehlen.

Fritz Rörigs Anregungen ist es zu verdanken, wenn die Untersuchung der Herkunft bürgerlicher Geschlechter nicht bloß an genealogischen Einzelheiten haftengeblieben ist. Er wies hin auf die verwandtschaftliche Verflechtung der führenden Fernhändlerschicht von Brügge bis Reval und zeigte auf, wie sich Handelsgesellschaft, Ratswahl und viele sonstige wirtschaftliche und soziale Verhältnisse nur durch Klärung der Verwandtschaften und Verschwägerungen verstehen lassen (Vom Werden und Wesen der Hanse, Leipzig 1940, 32—37: Die Gestaltung des Ostseeraumes). Praktische Arbeit in diesem Sinne leisteten E. G. Krüger (s. oben) für Lübeck und vor allem Wilhelm Koppe für die Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte (HU 58, 233) und später noch für Kalmar (HGbll. 67/68, 192 ff.) und einige weitere Städte.

Außer Stadtbüchern, Schoßlisten, Schuldbüchern, Gesellenbüchern, Geburtsbriefen und sonstigen schriftlichen Zeugnissen der Archive besitzen wir nur wenige andere Hilfsmittel, um die Herkunftsfrage der bürgerlichen Bevölkerung norddeutscher Städte zu lösen. Einige Hinweise kann der Heiligenkult bieten, gewisse bevorzugte Titelheilige der Stadtkirchen, Kapellen und Altäre, doch kommt man über Allgemeinheiten hier kaum

hinaus. Ergebnisreicher ist da schon die Dialektforschung, wenn sie sich an die örtlich überlieferten Texte und Namen hält. Man hat eine sog. „Westfälische Strömung" (Agathe Lasch) innerhalb der niederdeutschen Dialektforschung festgestellt, welche die Resultate der Namensforschung zum Teil bestätigt (Gustav Korlén, HU 71, 153). Hingegen ergibt eine Untersuchung der niederdeutschen Handwerksbezeichnungen des Mittelalters, wie sie von * Märta Åsdahl-Holmberg durchgeführt worden ist (HU 71, 154), daß Ostfalen und Ostsachsen neben den wendischen Städten die Herkunftsländer der Handwerker an der Ostsee gewesen sind, nicht Westfalen. * Gerhard Masing (Dt. A. f. Ldes.- u. Volksforschg. 3, 1939, 345, Karte) konnte noch für 1700—1797 nachweisen, daß Riga seine Handwerker nur ostwärts der Weser, also nicht aus Westfalen, bezog. Es zeigt sich erneut, wie wichtig die ständische Scheidung der bürgerlichen Auswanderer für die Aufhellung der tieferen Zusammenhänge innerhalb der Bevölkerungsbewegung ist. Hier bleibt noch sehr viel zu tun übrig.

III. Verbände reisender Kaufleute und Bürger

1. Die „Fahrer" und kleinen „Hansen"

Obwohl über die verschiedenen Fahrer-Gesellschaften der hansischen Städte urkundliches Material recht spät (teilweise erst im 15. Jh.) einsetzt, kann doch kein Zweifel sein, daß diese Verbände in ihren Grundformen sehr altertümlich sind. Schon die Namen einzelner solcher Genossenschaften lassen das vermuten: die *Schleswicker* in Soest etwa, die 1291 erst erwähnt werden (HUB II, 666), deren Handelsausrichtung auf Schleswig aber nur bis zur Gründung Lübecks 1143/1158 aktuell gewesen sein kann. So muß man die Existenz eines solchen Fahrer-Verbandes der nach Schleswig handelnden Kaufleute bereits für die erste Hälfte des 12. Jhs. annehmen, wenn nicht noch früher. Schleswigfahrer gab es außer in Soest noch in Arnsberg und Attendorn. Dänemark als Handelsziel wird um 1122 in einem Utrechter Zolltarif genannt, 1165 als Reiseziel ebenfalls der Kaufleute in Medebach; Köln kennt 1246 eine dänische Brunderschaft. So darf man annehmen, daß auch die Riper Gilde in Deventer aus dem 14. Jh., die *Riper Hense* in Groningen, die Dänemark- und Ripenfahrer in Stade und Bremen wesentlich älter sind, als ihre erste urkundliche Erwähnung (vgl. die Zusammenstellung bei Vilh. la Cour, Sönderjyllands Historie I, 463, 476; W. Koppe, Rörig-Gedächtnisschrift 1953, 100 ff.).

Die Nachrichten über Schonenfahrer setzen erst Ende des 14. Jhs. ein, so in Lübeck 1365 (Mitt. d. V. f. Lüb. GA, 6, 18) und 1378, Hamburg vor 1395, Maastricht 1391, Deventer 1396, Haarlem 1416, in Dortmund noch im 14. Jh., Greifswald und Rostock erst im 16. Jh. Die Häusernamen *Schone-ör* und *Helsing-ör* 1360 auf dem Neumarkt zu Breslau mögen

auch mit einem Kreis von Schonenfahrern zusammenhängen (Paul Feit, HGbll. 1914, 305). Die *Drakörvare*, die oft in Verbindung mit den Schonenfahrern genannt werden, welche nach Dragör auf der Insel Amager bei Kopenhagen zogen, um dort Hering zu kaufen, sind zugleich belegt, aber sicher wesentlich jünger: 1370 Stettin, 1470 Wismar, dann auch Deventer und Leyden (Wilh. Stieda, HGbll. 1890/91, 135 ff; Karl Kunze, HGbll. 1895, 140).

Man muß doch annehmen, daß die ersten Zusammenschlüsse der Schonenfahrer bereits im 12. Jh. erfolgten, als der Heringsfang auf Schonen größeren Umfang zu nehmen begann oder spätestens mit den ersten dänischen Privilegien der Ost- und Nordseestädte im 13. Jh. Diese Zusammenschlüsse waren gewiß zunächst sehr lockerer Art, vielleicht nur von Fahrt zu Fahrt geschlossen; oft änderte man im Laufe der Zeit das Ziel der Reise, so daß es in Lübeck im 16. Jh. die verschiedensten, oft ganz neuen Gruppen gab, jetzt allerdings schon öffentlich-rechtliche, fest organisierte Gesellschaften; neben den älteren Bergen- und Schonenfahrern die Nowgorod-, Narva- oder Revalfahrer, die Rigafahrer, die Stockholm-, Island- und Alborgfahrer und auch Spanienfahrer im 17. Jh. Wesentlich sind hier nicht die verschiedenen Ziele der Fahrt, sondern das Prinzip des Zusammenschlusses von Kaufleuten mit bestimmter Handelsrichtung, das sehr alt sein muß.

Wenn etwa eine hansische Fernhändlerfamilie aus Dortmund, die später in Wisby und in Reval zu den Ratsgeschlechtern gehörte, den althergebrachten Familiennamen *Dunevar* führte, was soviel wie „Dünafahrer" bedeutet, so muß man den Ursprung dieser Bezeichnung in eine Zeit verlegen, als es die Stadt Riga noch nicht gab (vor 1201). Auch *Vindlandsfare* = Wendlandsfahrer ist bereits 1251 belegt (LUB I, 175); *Vlandervar* als Personenname ist in Lübeck im 13. Jh., in Hamburg 1337 nachweisbar (Jürgen Bolland, Zs. d. V. f. Hamb. G. 41, 155). Es liegt sehr nahe, die hansischen Fahrerverbände in ihrer Urform mit den skandinavischen *fármenn* zu verknüpfen, die der späten Wikingerzeit angehören. Jedenfalls bildeten altnordische Namen wie *Jorsalafar* = Jerusalemfahrer, *Selandesfar* = Själlandsfahrer, *Holmgardsfari* = Novgorodfahrer (Wolfgang Schlüter, Die Nowgoroder Schra, Dorpat 1914, Register 67) usw. ganz offensichtlich das Vorbild für die entsprechenden Bezeichnungen der Sachsen in der Ostsee.

Eine besondere Art von Fahrerverbänden sind die Sommer- und Winterfahrer, wie sie in Novgorod und Norwegen üblich waren. Hier erkennen wir noch die urtümliche Form des Zusammenschlusses nur für eine Reise: die Kaufleute wählten unter sich den Oldermann, der in der Fremde die Führung haben sollte, noch auf den Schiffen. Im Novgoroder Kontor kam ihrer Organisation eine besonders große Bedeutung zu (Leop. Karl Goetz, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, Hamburg

1916, 94, 97; dazu Walther Stein HGbll. 1918, 205 ff.). In Bergen spielen sie nur etwa zwischen 1248 und 1343 eine gewisse Rolle; man nannte die Winterfahrer hier *vetr-sætr*, d. h. Wintersitzer (Colmar Schumann, HGbll. 1889, 60). Sie blieben länger, hatten dafür umso größeren Gewinn. In Livland hing das Schicksal der ganzen Kolonie in der ersten Zeit vom regelmäßigen Wechsel der abfahrenden, überwinternden Kaufleute und der gegen Pfingsten eintreffenden Sommerfahrer ab; der Chronist Heinrich von Lettland verwertet die Ankunftstermine der Sommerfahrer für die Zeiteinteilung seiner Geschichtsdarstellung (Paul Johansen, Jbb. f. Gesch. Osteur. I, 1953, 5).

Auch andere Fahrergruppen werden uns genannt, doch besaßen sie organisatorisch keine größere Bedeutung: die *Lantvare* nach Novgorod, die gesamten unorganisierten *Umlandsfaræ* (dän.) der um die Halbinsel Jütland nach Schonen herumsegelnden Kaufleute aus den Nordseestädten (HUB I, 411—413 von 1251), dann die verbotene Wege benutzenden Schmuggler *(ranefare* und *bistervare)* usw.

Im Westen des hansischen Bereichs führen die „Fahrer"-Genossenschaften einen anderen Namen. In Groningen z. B. gab es je Fahrtrichtung der Kaufleute eine Riper, Utrechter, Kölner und Haarbergener *Hense*. Statt des Oldermanns ist der *Hensegreve* Leiter der Gruppe (Karl Kunze, HGbll. 1894, 130). Diese Bezeichnung *hense* stammt von der korporativen oder königlichen Abgabe, mlat. *hansa*, welche die Kaufleute zu entrichten hatten; folgerichtig nannte man auch den abgabepflichtigen Kaufmann im französischen Gebiet *hanseur*, so bereits um 1050 in Valenciennes (H. van Werveke, HU 72, 184 und Émile Coornaert, HU 69, 142). Dem ernannten *comes hanse* oder *comes mercatorum super hansam*, auch *doüen* oder *maieur*, stellte man einen gewählten Kaufmann als Beisitzer und Bannerträger zur Seite, den *scildraca* (H. van Werveke, 20, 30 ff.). Jede „Kleine Hanse" hatte ihr bestimmtes Reiseziel und dafür dort gewisse Vorrechte; das gilt auch für St. Omer, Middelburg, Mecheln und Antwerpen; in Rijsel gab es vier verschiedene Hansegrafen (v. Werveke, 29, 31). Der von Heinrich dem Löwen ernannte *advocatus Odelricus* 1161 ist wohl einem „Hansegrafen" der Gotlandfahrer gleichzusetzen, denn auch die Lübecker waren zur Zahlung der königlichen Abgabe der *hansa* verpflichtet und wurden 1188 erst davon befreit (Walther Stein, HGbll. 1909, 73; Fr. Rörig, HGbll. 65/66, 173 ff.).

Diese Fahrerverbände wählten sich nicht selten einen besonderen Schutzheiligen. So verehrten die Schonenfahrer in Rostock den Pilgerheiligen St. Jacob, die Elnbogen-(Malmö-) und Falsterbofahrer in Stettin die Jungfrau Maria (Stieda, HGbll. 1890/91, 136, 141), die Schonenfahrer in Hamburg St. Martha (Zs. Hamb. G. 36, 1937, 107). Besonders beliebt scheint St. Olaf gewesen zu sein, der nordische Schifferheilige, den die Bergenfahrer in Lübeck und Deventer, die Schonenfahrer in Maas-

tricht, die Wiekfahrer in Rostock und noch weitere Gilden in Riga, Königsberg, Elbing, Danzig, Zutphen, Nimwegen und Altarstiftungen in Stralsund, Greifswald und Bremen als Schutzpatron nennen (Max Perlbach und Adolf Hofmeister, HGbll. 1901, 170—178; J. Gimberg, HU 50, 313; H. v. Bruiningk, Mitt. Riga XIX, 1904, 498—504; W. Franz, HU 59, 383). St. Erich in Danzig mag nur von schwedischen Schiffen verehrt worden sein (G. A. Donner, HU 56, 329), St. Knud aber fand Verehrung sowohl von Deutschen wie Dänen in Schleswig, Wisby und Reval (Johansen, Nordische Mission, Stockholm 1951, 82—83). Manche Fahrerverbände haben also Schutzheilige gewählt, die am Zielort ihrer Reise hoch geachtet waren; daß in vielen Fällen Priester mitgefahren sind, werden wir gleich sehen.

Wie groß solch eine Fahrergruppe sein konnte, über ihren Zusammenschluß in einen Flottenverband, die Bewaffnung der Kaufleute, die Rechtsprechung unter ihnen und über den gemeinsamen Handelsbetrieb, darüber berichtet die Arbeit von Walther Stein: Zur Geschichte älterer Kaufmannsgenossenschaften (HGbll. 1910, 571—592). Später nannte man die Schiffsverbände innerhalb der geschlossen aussegelnden Handelsflotte „Admiralschaft" (belegt 1451 in Reval, L. E. C. UB XI, 158).

Kartographisch sind die gesamten Fahrerverbände und ihre Fahrtrichtungen noch nicht erfaßt worden.

2. Große Gilden, Hansen und Gesamtheitsgilden

Die Fahrerverbände in Groningen zahlen ihre Abgabe nach Gilderecht und sind der Gilde unterstellt, wie schon in Valenciennes die hanseurs der Kaufmannsgilde oder *caritet* untergeordnet waren. Walther Stein (HGbll. 1909, 110) erläutert die Termini *fraternitas et ansa* (Middelburg) und *gilda mercatoria et hansa* (England) mit dem Satz: „die Kaufmannsbruderschaften und ihre im auswärtigen Handel tätigen Mitglieder". Der Ausdruck „Große Gilde" findet sich für diese übergeordnete Kaufmannsorganisation erst verhältnismäßig spät in Dortmund (13. Jh. Mitte), Höxter (1327), Riga (1354), Reval (1363) u. a. vor, doch kann man einen gleichwertigen Begriff schon für 1033 in Naumburg annehmen, später für die „Kaufleutegilden" zu Goslar 1252, Lemgo 1245, Minden 1301 usw. (Hans Planitz, Die dt. Stadt im Ma., 76, 371, 459). Im Norden kannte man den Begriff der „Großen Gilde" ebenfalls; so hatte z. B. Schleswig ein *maius convivium* (Stadtrecht, um 1200), Drontheim eine *Miklagilde* (A. Bugge, Norges historie II, 1, 320), die angeblich auf die Zeit Olav Kyrre's (1066—93) zurückging und in Wisby gab es unter 6 (Fahrer-) Gilden auch eine *maior gilda omnium sanctorum* (N. L. Rasmusson, Gotl. Arkiv 1950, 42). Daß die Gilde für die Seßhaftwerdung der Kaufleute und die Entwicklung der Stadtgemeinde von eminenter Bedeutung ge-

wesen ist, steht außer Frage. Doch liegt die Herkunft der Gilden zeitlich weit außerhalb des hansischen Bereichs und soll daher hier nicht behandelt werden. Es gab Kaufmannsgilden bereits im Ursprungsland der späteren Hanse, daneben enthielten sie im Osten aber auch jüngere, nordische Elemente.

Es wäre auch uferlos, wollte man alle Kaufmannsgilden der Hansestädte mit ihren Gildehäusern aufzählen, denn es gibt sie fast überall. Einzelne erwecken durch ihre Zweckbezeichnung besonderes Interesse, so z. B. die 1231 in Stendal erwähnte *gulda navigantium*, welche dann 1288 neben die Bruderschaft der Gewandschneider gestellt wird und den Namen führt: *fraternitas stagna petencium, qui severre nuncupantur* (Heinrich von Loesch, Die Stendaler Seefahrer, HGbll. 1906, 335—341; vgl. auch HGbll. 1924, 123). Man denkt unwillkürlich hier an die Parallele der *mercatores hansati* der Wassergilde zu Paris aus dem 12. Jh.

Schiffergilde und Kaufmannsgilde waren aber nicht identisch; die Kaufleute-Brüderschaft in Magdeburg stand zur Brüderschaft der Schiffer im Gegensatz (Hans Leonhard, HU 55, 316) und die kleinen Schiffergilden an der Elbe und der Weser (Lauenburg 1635, Vlotho 1665) sind erst Grüdungen der Neuzeit (Karl Großmann, HU 70, 156). In Lübeck gab es anfangs zwei Bruderschaften der Seefahrer, die Nicolai-Brüderschaft (1400) und die St. Annen-Brüderschaft (1497), welche erst nach dem Hauskauf 1535 und der Reformation sich nur sozialen Aufgaben zuwandten (P. Hasse, HGbll. 1901, 188; G. Fink, HU 60, 343). In Stettin allerdings gehörte das Seglerhaus der im 13. Jh. gegründeten Seglergilde später der Korporation der Kaufmannschaft (Carl Fredrich, HU 57, 248).

Über den örtlichen Bereich hinaus konnten die Gilden durch Zusammenschluß der Kaufmannschaft vieler Städte zu weiträumigen Organisationen werden. Der Weg zu diesem Zusammenschluß ging zunächst über die Fahrerverbände verschiedener Städte, welche das gleiche Reiseziel verfolgten. Die flandrischen Englandfahrer in London schlossen sich um 1200 zur *hansa Londoniensis* zusammen, in welcher Brügge und Ypern die Führung hatten, zu der außerdem die Städte Dixmuiden, Aardenburg, Rijsel, Oudenburg, Oostburg, Damme, Torhout, St. Winnoksbergen, Veurne, Doornik, Orchies, Belle und Poperinge gehörten. Das Verbundsgericht dieser Hanse bestand aus anfangs 28, dann 36 Rechtfindern *(vinders, inventores)*. Henri Pirenne nennt sie eine Konföderation städtischer Gilden unter dem Vorsitz derjenigen von Brügge (La hanse flamande de Londres, Brüssel 1899, 171; Konstantin Höhlbaum, HGbll. 1898, 170). St. Omer, Douai und Gent hatten eigene Hansen in England, ebenso besaßen die Städte der Grafschaft Vermandois, Amiens, Corbie und Nesle eine Londoner Hanse (Höhlbaum, 159).

Die Hanse „der 17 Städte", welche später auf die Zahl 23 anwuchs, ist erst seit 1230 belegt. Nach einem Verzeichnis von ca. 1250 (oder 1270,

F. Vercauteren, HU 71, 177) gehörten dazu Kaufleute aus 10 flandrischen, 9 französischen und 3 niederlothringischen Städten (u. a. Huy a. d. Maas), dazu noch Reims. Sie diente dem Besuch der Champagner Messen (v. Werveke, 29 nach H. Laurent, vgl. HU 72).

Auch die deutschen Schiffer und Kaufleute in Flandern kannten solche „Hansen", mögen sie auch unbedeutend gewesen sein. Das Hamburgische Schiffrecht von 1292 spricht von der Hanse, die zu Oostkerken nahe bei Damme gehalten wird, das Lübische von 1299 erwähnt die „Bank" und Hanse der Schiffer und Kaufleute zu Houk, wo sich später auch die Bremer trafen und ein Haus der Osterlinge (vor 1402) entstand (K. Koppmann, HGbll. 1875, 130; W. Stein, HGbll. 1902, 92).

Wie alt die „Kölner Hanse" sein könnte, von welcher uns ein Statut des Jahres 1324 überliefert ist, wissen wir nicht. Zu ihr gehörte vorher eine unbekannte Anzahl weiterer Städte, vor allem Tiel, aber wohl auch Dortmund, Soest und Münster, die alle an den Privilegien der Kölner in London teilhatten. Charakteristisch ist, daß das Haus der Kölner in London, 1157 in ihrem Besitz bezeugt, schon 1194 Gildhalle und nicht Hansehaus, wie sonst in England üblich, genannt wurde. Es war mithin für die Kölner Hanse, die um 1281 mit der Lübecker und Hamburger Hanse in England verschmolz, die Bezeichnung „Gilde" üblich geworden (Walther Stein, HGbll. 1908, 226; 1909, 101; HUB I, 14, 40).

Ausdrücklich belegt ist uns der Begriff „Gesamtheitsgilde" *(gilda communis)* als Zusammenschluß der Fahrerverbände der deutschen Städte in der Ostsee zum Jahre 1211 (HUB I, 88). Aber schon vorher, 1201, faßt die Genossenschaft der deutschen Kaufleute auf Gotland einen allgemein verbindlichen Beschluß, dessen Übertretung 1203 mit der Todesstrafe geahndet wurde. 1188 werden in Finnland, 1191 in Nordestland überwinternde Kaufleute genannt, die als Teilhaber gotländischer Handelsrechte bereits vor 1165 Verkehr mit Novgorod, bald darauf auch mit der Dünamündung aufgenommen hatten. In Polozk sind ihre Boten um 1180 eingetroffen, der erste Handelsvertrag wurde 1210 geschlossen. Im Vertrage mit Smolensk 1229 werden als Vertreter der gotländischen Genossenschaft oder Gesamtheitsgilde vier Kaufleute aus Riga, drei aus Wisby, je zwei aus Lübeck, Münster, Soest, Dortmund und Groningen genannt, dazu noch ein Kaufmann aus Bremen. Im übrigen wissen wir von der Verfassung dieser Gemeinschaft fast nichts; sie führte den Namen *universitas communium mercatorum* 1232 (HUB I, 243), auch *universi mercatores Romani imperii Godlandiam frequentatium* (1252, LUB I, 180), das Siegel die Umschrift *Sigillum Theutonicorum Gutlandiam frequentatium* (1291; Fr. Rörig, HGbll. 64, 65 ff.). Daß diese Genossenschaft sogar Kriegszüge zur See unternahm, zusammen mit Schweden und Dänen, ist 1191/1197 belegt (Johansen, Nord. Mission, 97—99).

Aus einer Liste von 1295 und den dazugehörigen Schreiben kennen wir die Namen der Städte, welche Kaufmannsgruppen nach Gotland schickten und an der *universitas* teilnahmen; es waren: Köln, Dortmund, Paderborn, Minden, Lemgo, Lippstadt, Herford, Höxter, Magdeburg, Halle a. S., Braunschweig, Goslar, Hildesheim, Hannover, Lüneburg, Rostock, Stralsund, Wismar, Greifswald, Kiel, Stade, Reval, Danzig, Elbing, ferner noch Riga, Wisby, Osnabrück, Münster, Soest, Hamburg, Bremen, Groningen, Stettin, Demmin, Anklam, Stavoren und wohl auch Utrecht. Somit umspannte diese Gesamtgilde auf Gotland schon fast den ganzen Umkreis der späteren Hanse, wenn auch zunächst nur als Verband der reisenden Kaufleute (HUB I, 1181—1201, 1217 u. a.). Eine Karte der „gilda communis" von Gotland für den Bayerischen Schulbuch-Verlag befindet sich in Vorbereitung.

Die Zusammenkünfte der gotländischen Gilde fanden in der Marienkirche zu Wisby statt, wo jeder Gruppe bestimmte Bänke für ihre Vertreter zugewiesen worden waren. So nahm Lübeck 1263 Salzwedel in seine Bank (*sedilia et consortia*, HUB I, 593) auf. Lübeck hatte einen eigenen Oldermann auf Gotland, sonst aber hatten wahrscheinlich nur die größeren Städte, denen auch die Überprüfung und Bewahrung der St. Peters-Lade aus Novgorod oblag, einen solchen. Es waren das außer Lübeck die Oldermänner von Gotland, Soest und Dortmund (Wolfgang Schlüter, Die Nowgoroder Schra, Dorpat 1914, 66).

3. Großverbände der Handwerker

Leider besitzen wir über die ältere Geschichte der Handwerke und ihrer Organisation in den Hansestädten fast gar keine Nachrichten. Es wäre aber einseitig, wollten wir nur den Kaufmann als siedlungsbildende Kraft werten. Im Gegenteil, für die Kleinstädte des flachen Landes, für die Marktflecken, Burgorte (Suburbien), Lischken (Preußen), Hakelwerke (Livland), waren sie die maßgebende bürgerliche Schicht, denen auch in beschränktem Umfange Selbstverwaltung zugebilligt wurde. Aber auch die Kaufstadt war ohne Handwerksämter undenkbar, mochten sie auch zumeist der Oberaufsicht des Rats unterstehen.

Die Zunftbildung läuft mit der Stadtentwicklung und dem Zusammenschluß der Fernhändlergilden parallel. Seit dem Ende des 11. und Anfang des 12. Jh.s bilden sich in Italien, Frankreich, England und den Rheinstädten die ersten Handwerkerkorporationen, mögen nun sozialpolitische, religiöse oder wirtschaftliche Triebfedern dazu geführt haben. Sie heißen Innung, Amt oder *officium*, *fraternitas*, Gilde oder Zunft; ihre Vorsteher sind die Meister oder *magistri*, die gewählt oder ernannt werden, aber immer zugleich eine beschränkte, fachliche Selbstverwaltung der Zunft

mit einem eigenen Gericht im Zunfthause verkörpern (Gunnar Mickwitz, Die Kartellfunktionen der Zünfte, Helsingfors 1939, nebst Literaturhinweisen).

Da wir weder Amtsprotokolle vor dem 14. Jh., noch auch Korrespondenzen, Meister- und Gesellenbücher aus so früher Zeit besitzen, die meisten Handwerker auch keine Familien-, sondern nur Gewerbenamen führten, bleibt die Frage nach der Handwerkersiedlung im hansischen Bereich ein ungelöstes Rätsel. Wie gelangten z. B. die so überaus zahlreichen deutschen Schuhmacher nach Norwegen (Bergen, Oslo, Tönsberg, Drontheim), auf dem Land- oder Wasserwege? Wer hat sie dahin gelenkt? Wie entwickelte sich die Wanderschaftsbewegung der Handwerksgesellen im deutschen Osten? Seit wann wandern die Gesellen über Land an der ganzen wendischen Ostseeküste entlang nach Danzig, Elbing, nach Riga und Dorpat, bis nach Reval hinauf? Das Wandern des dt. Handwerkers wird im 14. Jh. erstmalig erwähnt, im 16. Jh. ist es allgemeine Pflicht.

Im 15. und 16. Jh. jedenfalls gehört das gesamte Ostdeutschland, Polen und ein gut Teil Skandinaviens zum Wandergebiet des deutschen Handwerks. Woher kamen die Gesellen und Meister? Oft hat man sie von Rats wegen verschrieben, um dem Handwerk einen Aufschwung zu geben. Ebensooft aber mögen sich Traditionskreise, die von Stadt zu Stadt, von Land zu Land Bande der Genossenschaft, der Verwandtschaft schließen, gebildet haben (Gerhard Masing, Riga und die Ostwanderung des deutschen Handwerks, HU 69, 166). Ämter im Westen schließen Bündnisse mit Ämtern ostdeutscher Städte ab, stellen ihre Schragen als Vorbilder zur Verfügung. Wir wissen, daß die Fleischer Rigas z. B. im 18. Jh. überwiegend Thüringer waren, vielfach aus Mühlhausen stammten (G. Masing, a. a. O.). Im 16., 17. und 18. Jh. unterschied man drei verschiedene Wanderschaftsbereiche („Wanderschaften"): die Seestädter, im Scherz wohl auch Seelöwen genannt, die Oberländer und die Landstädter; das waren etwa die Gebiete der drei deutschen Hauptmundarten. Die Gesellen dieser drei Gruppen hielten sich meist streng an ihre jeweiligen Wandergebiete, die nicht überschritten werden durften; geschah es doch, so waren Behinderungen und Ausweisungen die Folge (Rud. Wissell, Des alten Handwerks Recht und Gewohnheit, Berlin 1929, I, 423 ff.). Fachliches Können verbreitet sich mit diesen Zünften über ein Großteil Nordeuropas, wovon noch heute die zahlreichen mittelniederdeutschen Lehnworte im ganzen Umkreise der Nord- und Ostsee zeugen, die mit dem Handwerk zusammenhängen. Ein Wort wie „Hobel" mnd. *hövel*, findet sich z. B. in 9 Varianten als Lehnwort in der dänischen, schwedischen, norwegischen, isländischen, finnischen, estnischen, lettischen, litauischen und polnischen Sprache vor.

Die Handwerker der Hansestädte fühlten sich der Hanse eng verbunden, mochten sie auch im sozialen Gegensatz zum aus der Kaufmannschaft gewählten Rat stehen. Die Böttcher der Wendischen Städte bilden seit etwa 1321 eine Art von Kartell, das gemeinsame Beschlüsse faßt; dasselbe gilt um 1325 für die Schmiede (E. Dragendorff, HGbll. 1899, 190), 1443 für die Bäcker (A. Hofmeister, HGbll. 1889, 208) und 1494 für die Bechermacher der Wendischen Städte (Friedrich Techen, HGbll. 50, 78, 82). Die Klippenmacher (Holzschuhermacher) von Lübeck, Rostock und Wismar verfassen 1486 einen gemeinsamen Amtsrezeß (Karl Nerger, HGbll. 1900, 153). Die Kleinschmiede der niedersächsischen Städte gründen einen Verband, der Tagungen in Braunschweig abhält (A. Schulze, HU 61, 301). Ein Verzeichnis der „Amtsrezesse" von 15 verschiedenen Zünften der Wendischen Städte bringt A. Hofmeister (HGbll. 1889, 201); W. Stieda nennt sie „hansische Vereinbarungen" (HGbll. 1886, 99); auch Stettin und Stade schlossen sich solchen an, ja sogar Zünfte der Mark Brandenburg, Magdeburg, Bremen, in Livland und Skandinavien traten dem Verband bei, so daß man fast von einer Handwerker-Hanse sprechen kann.

Man wird annehmen müssen, daß innerhalb des hansischen Raumes Verbände der Handwerker in Analogie mit den kaufmännischen Fahrerverbänden schon frühzeitig bestanden haben, nachweisen können wir sie vor dem 14. Jh. nicht. Einer späteren Zeit gehört die Herausbildung der sog. „Hauptladen" und der ihnen unterstellten „Nebenladen" an. So bildete etwa das Zinngießeramt zu Lübeck eine Hauptlade, welcher die gleichen Ämter der wendischen und baltischen Städte unterstanden (J. Gahlnbäck, Zinn und Zinngießer in Liv-, Est- und Kurland, Lübeck 1929, 19 ff.). Braunschweig wurde 1570 zum Vorort für alle norddeutschen Kupferschmiede, 1571 entstand der „Braunschweiger Stapel" der Schlosser, Sporer und Büchsenmacher (Fr. Fuhse, Schmiede in der Stadt Braunschweig, Leipzig 1930, 11). Solche interterritoriale Einungen und Vereinigungen hatten bis 1784 Bestand, als sie in Preußen aufgehoben wurden.

4. Andere Organisationen bürgerlicher Wanderung und Siedlung

Aus der reichen Fülle mittelalterlicher sozialer Organisationen sind nur einzelne Gruppen zu nennen, denen bei der Wanderschaft und Niederlassung in und bei Städten eine besondere Rolle zufiel.

Die Verehrung der hl. Gertrud von Nivelles z. B. führte in den allermeisten Hansestädten, namentlich an der See, zur Entstehung von Gertruds-Gilden oder Bruderschaften. Sie machten es sich zur Aufgabe, für den armen Wandersmann, den Fremdling und den Fahrensmann, für unbemittelte Seeleute u. a. zu sorgen, ihnen in der Krankheit beizustehen

und nach dem Tode für ein ehrliches Begräbnis der „armen, elenden Leichen" Sorge zu tragen. So entstanden in den Vorstädten St. Gertruds-Kapellen mit Friedhof, dazu kleine Herbergen.

Ähnlich liegt es mit den in jeder norddeutschen Stadt befindlichen Spitälern und Armenhäusern. Meist dem Hl. Geist, dem hl. Georg oder Johannes dem Täufer gewidmet, vereinigten sie in ihren Mauern nicht bloß eine beliebige Anzahl armer, alter und kranker Leute, sondern auch die dazugehörige Bruderschaft, deren Leben durch Statuten geregelt wurde (Siegfried Reicke, HU 58, 238). Die gesunden Mitglieder der Bruderschaft begaben sich von Zeit zu Zeit auf die Wanderschaft, um Almosen für das Haus zu erbetteln. Ablässe ließen die Kirchen der Spitäler an den Festtagen zum Mittelpunkt der Wallfahrt werden, so daß beim Gezelt der Pilger fliegende Stände der Händler und Krüger aufgerichtet wurden. Neben dem Spital lag oft die Mühle des Hauses, in der auch das Korn aus den dazugehörigen Landgütern gemahlen oder aufbewahrt wurde.

Selbst solche Organisationen, wie die livländischen Schwarzenhäupter, haben teils in Schlössern, teils in den Städten als Kampftruppe zur Behauptung der Siedlung gewirkt; auch sie sind dabei ein fluktuierendes Element. Ähnliches gilt von den St. Georgsbrüderschaften, den preußischen Artushöfen und der Zirkelgesellschaft in Lübeck. Sie waren ursprünglich nicht bloß ständische Organisationen des Patriziats zur Pflege von Geselligkeit und höfischer Sitte, sondern verfolgten das Ziel kriegerischer Ertüchtigung der Jugend; man denke z. B. an die *iuvenes Lubecenses* 1246 bei der Eroberung des Samlandes (LUB I, 117).

Es bleibt zu untersuchen, wieviel Einfluß auf die Wanderung und Niederlassung der bürgerlichen Schicht auch manche andere Organisation ausgeübt hat, etwa die Arbeitsämter im Transportgewerbe (für Rostock Wilhelm Ebel, HU 65/66, 330). Manche verachteten Berufe (Leineweber, Müller) wurden gerade durch diese Mißachtung zu einem weiteren Zusammenhalt von Stadt zu Stadt gezwungen; das Mülleramt in Reval z. B. wählte sich 1690 den Stettiner Müller-Schragen zum Vorbild (Katal. d. Rev. St. A. IV, 79). Es ist bekannt, daß die Scharfrichter durch ihre Isolierung innerhalb der bürgerlichen Gemeinschaft verwandtschaftliche Beziehungen zu anderen Scharfrichterfamilien fast über ganz Europa unterhalten mußten, um ihren Kindern die Ehe zu ermöglichen.

Es wäre eine dankenswerte Aufgabe, den gleichartigen Organisationen und Verbänden des Bürgertums einmal auch räumlich nachzugehen und das Vorkommen gleicher Institutionen kartographisch festzuhalten. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß die Gleichförmigkeit nicht nur durch den engen Rahmen mittelalterlicher Vorstellungswelt diktiert worden ist, sondern auch durch die rege Verbindung der verschiedenen bürgerlichen Organisationen von Stadt zu Stadt und über Land und Meer.

5. Zusammenschlüsse fremder Kaufleute und Gäste in den Hansestädten

Schon der frühe Handel auf deutschem Boden hat wichtige Impulse aus der Fremde erhalten. Von der Römerzeit her hat sich ein Wanderhandel syrischer Kaufleute bewahrt, dessen Ausgangspunkt in Europa die Rhônemündung war. Auch die beweglichen jüdischen Händler sind ein Erbe der Antike. Innerhalb der Hansestädte wären etwa folgende Gruppen fremder Bevölkerung zu beachten:

a) die Juden

In Köln seit der Römerzeit und bei der Römermauer ansässig, nahmen sie besonders am Sklavenhandel zwischen Spanien und dem Slavenlande lebhaften Anteil; in Magdeburg schon 965 als Fernhändler nachweisbar, sind sie zugleich Wegebereiter des Großhandels gewesen (Fr. Rörig, Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte, 1952, 13). Sie vermittelten der Nachwelt auch wertvolle geographische Kenntnisse, wie die Reiseberichte des Ibrahim ibn Jakub. Zur Zeit der Hanse gab es Judenghettos und Judenstraßen in Köln im 12. Jh., in Halle 1207, Dortmund 1241, Greifswald 1264, Hameln 1277, Lüneburg 1288, Bremen 1314, Goslar 1330, Buxtehude 1340, Breslau 1347, Hildesheim 1394 usw. (vgl. E. Keyser, Bevölkerungsgeschichte 3, 318 ff.; Hans Planitz, Die dt. Stadt, 455, 457 nach Caro, Kisch u. a.). Innerhalb der preußischen Städte begegnen sie als Einwanderer aus Litauen 1435 in Danzig und werden um 1440 in der *Yodengasse* daselbst angesiedelt (Daenell II, 421; W. Stephan, Danzig, 1954, 159). Dagegen aber sind sie nur ganz vereinzelt und nicht als Ansässige im Baltikum zu finden (A. Buchholtz, Gesch. d. Juden in Riga, 1899).

In Hamburg und den Wendischen Städten sind keine festen Niederlassungen von Juden im Mittelalter, nur einzelne Zuwanderer, nachweisbar; aus Lübeck stammt jener bekannte Spruch von 1499: *tho Lubeke sin nene joeden, die besneden sin; men bedervet erer ok nicht* (Fr. Rörig, Vom Werden und Wesen der Hanse, 1940, 38).

Auch die Juden hatten eine Periode der Ostkolonisation, die mit den Verfolgungen zu Beginn des zweiten Kreuzzuges 1146/47 einsetzt und in der Mitte des 14. Jh.s ihren Höhepunkt findet, als der Schwarze Tod Judenpogrome auslöste. Diese Ostsiedlung ist vorwiegend städtischen Charakters, betrifft aber nur Polen-Litauen, nicht das eigentliche Hansegebiet. In Polen allerdings wurde die ehemals deutsche Kleinbürgerschaft mancher Stadt nun durch jüdische Einwanderer ersetzt.

Eine zusammenhängende Darstellung der Judenfrage innerhalb des hansischen Bereichs gibt es noch nicht.

b) die Friesen

Die eigentliche Blütezeit des friesischen Handels ist das 8., 9. und 10. Jh. Damals gab es friesische Stadtteile in Köln, Mainz und Worms, auch wohl in anderen Städten. Noch im 12. Jh. treiben sie Handel nach Dänemark, sind in Soest nachweisbar, zu Anfang des 13. Jh.s als Mitkämpfer Bischof Alberts von Riga auch auf der Ostsee. Um 1280 setzt Lübeck zugleich mit den Städten an der Ijssel und Südersee ein allgemeines Verbot für die Friesen durch, Gotland zu besuchen. Das bedeutete das Ende des eigenständigen friesischen Handels auf weite Fahrt.

Über den Handel der Friesen gibt es eine Darstellung von Barbara Rohwer über die Frühzeit (vgl. HGbll. 70, 132) und von Rudolf Häpke über den Ausgang (HGbll. 1913, 163—192). Eine Sammlung der Straßen-, Orts- und Personennamen friesischer Herkunft innerhalb der Hansestädte steht noch aus; verwiesen sei auf die Friesentore in Köln, Braunschweig und Hildesheim, die Friesenstraße in Goslar und Kiel, sowie auf den Stadtwall Frisewircki 1291 in Schleswig.

c) die Romanen (Walen)

Hektor Ammann bietet eine aufschlußreiche Zusammenstellung der französischen Kolonien in den Hansestädten, welche zum großen Teil mit dem Tuch- und Eisenwarenhandel von Huy und der „französischen Hansestadt" Dinant zusammenhängen (Gedächtnisschr. f. Fr. Rörig, 1953, 387 ff.). In Köln gab es zwei Walengassen, lat. *vicus Gallicorum*, belegt 1196 und 1286, es gab Häuser Dinant, Verdun und Metz. In Breslau ist 1303—1387 eine *platea Romana* oder *Gallicana* nachzuweisen, in Goslar begegnen Romanen bereits 1157, 1174 die *platea* oder *villa Romanorum*. Auch in Soest gab es *die Rumeney*, wie auch in anderen Städten ähnliche Namen; und wenn Ammann Walen, Gallici, Latini im Donauraum bis Wien und Gran, in Regensburg, Nürnberg und Prag nachweisen kann, so muß man sie auch weiter im hansischen Osten suchen. Ob der Lübecker Ratssendebote Johannes de Dowaye (= Douai) 1280/90 französischer Herkunft war, ist ungewiß; der Münzer in Reval 1363 Johan de Wale z. B. könnte Italiener oder Franzose gewesen sein (Publ. a. d. Rev. St. Archiv 3, 9), wie der Bürger Wolf de Virduin 1358 (= Verdun, Publ. 8, 54).

d) die Flamen

Bis in das 14. Jh. hinein hat Flandern auch Aktivhandel vornehmlich mit Tuch nach dem Osten betrieben, so daß wir flämischen Kaufleuten schon früh in den deutschen Städten begegnen. Eine Niederlassung der Flamen in Braunschweig und Hildesheim ist bereits 1196 bezeugt, 1238 handeln Kaufleute aus Aardenburg in Hamburg, später vor allem Genter

dort und in Lüneburg und Kiel (Heinrich Reincke, HGbll. 67/68, 57). Sie folgten den bäuerlichen Siedlern, die schon vor 1140 bis nach Naumburg an der Saale vorgestoßen waren, wo die Ortschaft Flemmingen noch heute von ihrem Wirken zeugt. So konnten die flämischen Händler das Korn in der Mark und in Ostsachsen auch von ihren Landsleuten aufkaufen und in die Heimat einführen. Die Kaufleute ließen sich aber auch in den neugegründeten Städten Stendal (1151), Salzwedel, Gardelegen nieder und begründeten in Ostsachsen eine Tuchindustrie. Insbesondere ist die Gründung von Burg (HUB I, 26, 242) auf dem östlichen Elbufer von Magdeburg ein bedeutungsvoller Schritt zur Einbürgerung der niederländischen Textilindustrie in Ostdeutschland gewesen; bei der Marktkirche zu Magdeburg legten die Kaufleute von Burg sich ein eigenes Kaufhaus an; das Recht von Burg *(ius burgense)* ist auch bei Anlage neuer Dörfer angewandt worden (1159).

In Köln bewohnten die Flandrer um 1300 eine besondere Straße *inter Flamingos* mit dem Hause Gent (1366), die nicht weit von der Walengasse gelegen war (Hektor Ammann, a. a. O., 387). Auch in anderen Städten wird es solche Niederlassungen gegeben haben. Heinrich Reincke hat die Namen der Flandrer in Hamburg für die Zeit 1270—1343 aufgezählt (HGbll. 67/68, 70 ff.). Bald nach 1325 kommt der flandrische Eigenhandel nach Osten zum Erlöschen (Hans van Werveke, HGbll. 61, 22), so daß nicht mehr mit stärkerer Zuwanderung von flämischen Kaufleuten und Webern zu rechnen ist. Ebenso alt wie der flämische, ist auch der holländische Handel nach Deutschland. Lange vor 1186 waren die Utrechter z. B. in Stade gern gesehene Gäste (HUB I, 42). Dennoch beginnt der holländische Einfluß erst in der Neuzeit in den Hansestädten, namentlich in Hamburg und Danzig, durch die seit 1570 aus den Niederlanden vor Alba flüchtenden Bürger stark anzusteigen und erreicht zu Anfang des 18. Jh.s, als die holländische Sprache fast zur Geschäftssprache des Kaufmanns in Hamburg geworden war, ihren Höhepunkt. Der Bedeutung holländischer Einwanderung wäre, trotz vieler vorhandenen Einzelschriften, einmal umfassend nachzugehen.

e) die Normannen (Dänen, Schweden, Norweger)

Nach dem Ausklingen der Wikingerzeit treten die *Nortmanni* nur sehr vereinzelt in den Hafenstädten Europas auf. Im Zolltarif von Utrecht waren die *Nortmanni* (was hier Norweger bedeutet) um das Jahr 1122 zollfrei; die Dänen aber mußten für jeden Schiffsführer *(magister navium)* vier Pfennige Zoll zahlen (HUB I, 8; vgl. W. Koppe, a. a. O. 100). In Lübeck wurden die *Normanni* (das heißt hier wiederum alle Nordleute) 1188 von jedem Zoll und der Hansa-Abgabe befreit (HUB I, 33), was in der Zollrolle von etwa 1227 erneut bestätigt wird (HUB I, 223). Hierbei unterscheidet man vier verschiedene Gruppen von Nordleuten:

die Schweden, die *Oningi* — Öländer, die Guten — Gotländer und die *Nortmanni*, womit in diesem Falle offensichtlich Dänen und Norweger gemeint sind.

Indessen nahm dieser Eigenhandel der Norweger in Lübeck immer mehr ab. Grundsätzlich hielt der norwegische König 1247—1250 noch an der Gegenseitigkeit in dem Handelsverkehr fest, mußte aber 1278 auch diese Klausel fallen lassen (HUB I, 356, 389, 390 und 818). Nach der norwegischen Fehde 1285 (das. 970) hat man zwar an der Gegenseitigkeit weiter festgehalten, aber weder in Lübeck, noch Hamburg, Bremen oder Rostock sind norwegische Handelsgäste in nennenswerter Zahl vorzufinden.

Die zahlreichen Schonenfahrer, Bergenfahrer u. a. Fahrergesellschaften nach den nordischen Landen sind ja, wie wir gesehen haben, Verbände deutscher Kaufleute, obwohl sie z. T. den nordischen Schifferheiligen St. Olaf verehrten. Eine Ausnahme bildet allein Danzig mit der St. Erichs-Gilde (s. oben), welche für schwedische Schiffsleute bestimmt war, möglicherweise auch St. Olaf in Riga. Ebenso kann man die *fraternitas Danica* in Köln, welche erstmalig 1246 erwähnt wird (Daenell, Die Blütezeit d. dt. Hanse, II, 424), nicht als Verband dänischer Kaufleute auffassen.

Nur in den Skandinavien allernächst benachbarten Hansestädten wird man mit der Anwesenheit einer größeren Anzahl von nordischen Handelsgästen, Schiffern und Einwohnern rechnen dürfen. Das galt insbesondere von Reval, das laut einer Bemerkung 1514 unter seiner dienenden Bevölkerung mehr als ein Drittel Schweden und Dänen zählte. Auch unter den Handwerkern und Kleinhändlern waren über 10 % Schweden, darunter auffalend viele Schuster (vgl. dagegen Bergen!). Man befürchtete zeitweise sogar einen Umsturz der deutschen Vorherschaft in der Stadt Reval (Johansen, Nord. Mission, 21—29). Wohnstätte der Schweden war hier vorzugsweise die Langstraße um St. Olaf, dann die Hafenvorstadt Fischermay. Die Revaler Verhältnisse müssen jedoch als Ausnahme gelten. Selbst in dem Dänemark nah benachbarten Kiel gab es trotz der „dänischen Straße" nur relativ wenige Dänen. Wo sich in Lübeck die skandinavischen Handelsgäste aufgehalten haben, ist nicht bekannt; vielleicht bei der St. Clemens-Kirche (Böttcherstraße), wenn man als Parallele an die vielen Clemens-Kirchen der nordischen Städte denkt, die aus der Verehrung dieses Heiligen als Patron der Schiffer in England und dem Norden abzuleiten sind; auch in Rostock gab es eine alte St. Clemens-Kirche (vgl. Abschnitt IV, 3), in Hamburg im 14. Jh. eine St. Clemens-Schifferkapelle vor dem Schartor. Die Fischstraße nennt W. Koppe „geradezu die Straße der Skandinavienhändler Lübecks" (Zs. d. Ver. Lüb. GA 34, 1954, 40), es waren dies aber Deutsche. Immerhin kann A. v. Brandt (Geist und Politik in der Lüb. Gesch., 1954, 212) eine ganze Reihe von skandinavischen Einwanderern oder deutschen Rückwanderern aus dem Norden 1315—1356 in Lübeck aufzählen.

Eine Frage für sich bildet die Olafs-Burse in Rostock, in welcher sich die nordischen Studenten Rostocks trafen; sie mag vom Erzbischof Olaf Engelbrektssen von Drontheim um 1505 errichtet worden sein (Adolf Hofmeister, HGbll. 1901, 177).

f) die Engländer

In den Ostseestädten finden wir englische Handelsgäste am frühesten vielleicht in Lübeck, wo es 1259 schon die *platea Anglica* (= Engelsgrube) gab, dann in Rostock 1262 als Aufkäufer von Getreide (Fr. Schulz, Die Hanse und England, Berlin 1911, 14 ff.). 1295 sichern die Stralsunder den Engländern in Gegenseitigkeit gleiche Handelsrechte zu (HUB I, 1204). Als die Tätigkeit fremder Kaufleute auf Schonen immer stärker von der Hanse eingeengt wurde, versuchten die Engländer in Stralsund Boden zu fassen. 1381 z. B. lag eine englische Handelsflotte am Gelland und ließ ihre Waren mit Leichterschiffen in die Stadt bringen (Daenell I, 64). Es scheint, daß man den Engländern sogar den Detailhandel mit Tuch gestattete und daß sie gelegentlich auch aufs flache Land zogen.

Es ist überraschend, wie ähnlich zunächst die Organisation der Engländer und Deutschen erscheint. Sie besteht in Kompanien oder Fahrerverbänden, die von einem selbstgewählten *gubernator* geführt werden, auch *alderman* genannt, den der König im Amt bestätigt. Das geschah z. B. 1391 für die Danziger Kompanie. Die Kaufmannschaft von Lynn bestand 1423 aus Preußen-, Schonen- *(Lescone)*, Bergen- und Bordeauxfahrern. Außer in London, York, Lynn, Newcastle, Boston gab es solche Preußen- und Stralsundfahrer *(Sounde)* noch in vielen anderen Städten Englands (Daenell I, 66, 75; Erik Arup, Studier i engelsk og tysk handelshistorie, 1907, 60 ff.).

Im Ordenslande Preußen kam ihnen besonders Danzig entgegen, nahm sie als Bürger auf und begünstigte ihren Gästehandel. Erst als englischerseits 1378 völliger Freihandel verlangt wurde, begannen Beschränkungen und ständige Streitigkeiten. Der Hochmeister versuchte das alleinige Stapelrecht Elbings durchzusetzen; dieses wurde zwar 1388 aufgehoben, aber zugleich der Detailhandel und 1402 der direkte Handel von Gast zu Gast verboten (Schulz, 15—16). Zeitweise gelang es den Engländern, vom Hochmeister besondere Privilegien zu erhalten, so daß sie sich vor 1421 an der Ordens- und Stadtgrenze Danzigs, am *Englischen Damm*, niederlassen konnten (W. Stephan, 166). Doch blieb das nur Episode. Die Artushöfe in den Städten des Ordenslandes sind sicher eine Entlehnung aus England, welche aber eher über englische Kreuzfahrer ins Land gelangt sein wird (W. Franz, HU 60, 285).

Am wichtigsten auf dem Festlande war die Niederlassung der englischen „Nation" erst in Brügge (1359), dann in Antwerpen, wo 1407 ein Haus erworben wurde; 1462 unterhielten die Engländer eigene Kapellen

in Brügge und Middelburg. Ein Gastspiel gaben die Engländer auch kurze Zeit in Utrecht (1464—67, Walther Stein, HGbll. 1899, 178); seit 1496 wird Brügge verlassen und es kam in Antwerpen zur Ausbildung der später so berühmten Genossenschaft der „Merchant Adventurers" (Oskar de Smet, HU 72, 138). Die große Offensive der Merchant Adventurers auf deutschem Boden beginnt mit der Niederlassung in Emden 1564, dann in Hamburg 1567, dem Einzug in das „Englische Haus" dort 1570; dem Konkurrenzunternehmen in Stade 1587, der Verlegung der „Residenz" nach Elbing 1585—1628; danach suchte Danzig die Engländer bei sich aufzunehmen, was aber fehlschlug (Paul Simson, HGbll. 1916, 87 ff.; das „Engl. Haus" in Danzig hat mit England nichts zu tun). Eine Schilderung nebst Bild des „Englischen Hauses" in Hamburg, in dem eigene Prediger wirkten, gibt Ulrich Nabel (Zs. d. Ver. f. Hamg. G. 31, 1930, 219 ff. u. Abb. 1); bei St. Michaelis lag die „Englische Planke", der Spielplatz der Engländer. Doch fanden sich englische Kaufleute in allen Hansestädten vor. Eine zusammenfassende Darstellung dieser englischen „Landnahme" in den deutschen Städten fehlt noch (vgl. E. Weise, Hambg. Wirtsch.-Chronik I, 14 ff.). Über die Rolle der Schotten in Deutschland und in Preußen im 17. Jh. gibt es zwei Arbeiten von Th. A. Fisher (The Scots in Germany und The Scots in Eastern and Western Prussia, Edinburgh 1902/03; vgl. auch R. Pauli, HGbll. 1879, 85).

g) die Russen

Die Brüderschaft der Überseehandel treibenden russischen Kaufleute *(zamorskije kupcy)* gründet im Jahre 1156 eine eigene hl. Freitagskirche auf dem Marktplatz der Handelsseite zu Novgorod (vgl. HU 70, 188). Russische Kaufleute sind 1134 in Dänemark, 1157 in Schleswig, 1188 und noch um 1227 in Lübeck gewesen (HUB I, 33 u. 223). Ob es 1165 eine Gruppe russischer „Stettinfahrer" in Novgorod gegeben haben kann, ist fraglich (HU 72, 198). Ebenso unsicher ist die Deutung des seit 1186 *(Ruzendore)* belegten „Rosentors" in Goslar, nahe der *villa Romana* (K. Frölich, HU 70, 157; 71, 151). In bescheidenem Umfange haben die Russen eigene Schiffahrt nach dem Westen aufrechtzuerhalten versucht, so finden wir sie z. B. 1424 in Wismar (P. Johansen, Gedächtnisschrift f. Fr. Rörig, 1953, 130 ff.).

Von Bedeutung aber war angesichts des konkurrenzlosen hansischen Schiffsverkehrs nur die russische Niederlassung in Städten der östlichen Ostsee. In Wisby, nach russischem Sprachgebrauch „das gotische Ufer" genannt, läßt sich 1259 ein russisches Standquartier nachweisen (L. K. Goetz, 81) und 1461 ist die Rede von zwei ehemaligen russischen Kirchen auf Gotland, von denen die eine vielleicht in Garde zu suchen ist, wo man russische Fresken vermutet. In Sigtuna am Mälar nannte man die St. Nikolaikirche noch im 17. Jh. die „russische" (Johansen, Nord. Mission, 81).

In Alt-Åbo in Finnland begegnen uns Russen als Kaufleute 1188 und man hat versucht, den Ortsnamen *Paaskunta* aus dem Russischen *pogost* = Handelshof zu erklären (Lauri Posti, HU 70, 185). In den baltischen Städten Reval, Dorpat und Riga gab es z. T. umfangreiche russische Stadtviertel, in Riga und Dorpat sogar mit zwei Kirchen, die in ihren Anfängen vielleicht auf vorhansische Zeit zurückgehen können (H. Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch, 1872, LXXV ff.). Diese *koncy* = Enden hatten zumeist eine russische Gilde mit Ältermann. Auch in Fellin, Wenden und Kokenhusen gab es kleine russische Niederlassungen. Nach der Schließung des Novgoroder Kontors begann eine Zeit aktiven Russenhandels in Livland, der sich sogar auch auf das flache Land ausdehnte (Vilho Niitemaa, Der Binnenhandel, HU 72, 147). Die merkantile Periode Schwedens brachte diesen Russenhandel zum Erliegen, doch entstand um 1640 in Riga das *Moscowitische Haus*, eine Art von russischer Handelsfaktorei. Im Friedensvertrage 1658 erhielten die Russen das Recht, Handelshöfe in Stockholm, Wiborg, Reval und Riga zu unterhalten (G. Jensch, Der Handel Rigas im 17. Jh., Riga 1930, 109).

Eine vollständige Erfassung aller russischen Handelsniederlassungen und Kaufleute in den Hansestädten steht noch aus.

h) die Wenden

Als Fernhändler gehören sie der vorhansischen Zeit an. 1124 war Stettin von 900 slavischen Familien bewohnt, das Stadtrecht von Schleswig nennt um 1200 Slaven noch als Besucher des Markts, welche Zoll zahlen sollen (HUB I, 1362). Die Lübecker Zollrolle von etwa 1227 (HUB I, 223) befreit die Kaufleute des Edelherrn Burwin vom Wendlande und seiner Söhne ebenso vom Zoll, wie Normannen und Russen, rechnet daneben aber vorwiegend mit dem Besuch von slavischen Kleinhändlern und Bauern, die kleine Warenmengen bringen, denen z. B. die Traglast auf dem Rücken zollfrei gegeben wird. Fürst Wizlaw von Rügen spricht 1224 nicht mehr von dem Fernhandel seiner Leute, sondern erwähnt nur, daß sie den Lübeckern für den Export von Lebensmitteln und Heringen ihre Schiffe zur Verfügung stellen (HUB I, 174). Die Stettiner Zollrolle von etwa 1255 benutzt zwar immer noch Gewichtseinheiten und Maße, die östlicher Herkunft waren, nennt aber Slaven nicht mehr (Erwin Assmann, Stettins Seehandel, HU 71, 113; derselbe, Stettiner Zollrolle, HGbll. 71, 51, 59). In Lübeck scheinen anfänglich Wenden vereinzelt sogar bis zur Ratsherrnwürde aufgestiegen zu sein und auch noch 1348 wird in einer Glosse zum Stadtrecht dem Wenden der Eintritt in die Bürgerschaft nicht verwehrt (O. Ahlers, HU 65/66, 316). Demgegenüber begannen sehr bald Beschränkungen wendischer Bürgeraufnahme geltend gemacht zu werden, vor allem 1409 in Lüneburg, 1466 in Ham-

burg. Wendisch als Gerichtssprache wurde als überflüssig in Magdeburg 1290, in Meißen aber erst 1424 beseitigt (Wolfgang Zorn, ZfO I, 183, 187).

Im allgemeinen kann man in der hansischen Zeit die Wenden also nicht mehr zur kaufmännischen Bevölkerung rechnen, jedenfalls nicht als Groß- oder Fernhändler bezeichnen. Auch die Handwerker verschlossen ihre Zünfte den Wenden, so die Wollweber in Schwerin 1372, vor allem aber die vornehmeren Gewandschneider in Braunschweig 1323, in Lübeck 1410, die Krämer in Lüneburg 1350 (W. Zorn, 188 ff.). So wurden die in Ostdeutschland noch übrigen Wenden in die unterste soziale Schicht der arbeitenden und dienenden Bevölkerung abgedrängt, soweit sie nicht schon vorher mit dem Deutschtum der oberen Stände verschmolzen.

Wichtig für die hansische Siedlungsgeschichte sind nicht nur die alten Handelsplätze der Wenden, die als „Wieken" neben der deutschen Neustadt vielfach weiterbestanden, sondern auch die sog. „Kietze". Es sind das dorfähnliche Siedlungen, auch Vorstädte oder Burgdörfer namentlich in der Mark Brandenburg, aber auch sonst östlich der Elbe im wendischen Bereich, in denen Fischer, Arbeiter, Aufkäufer, Gärtner usw. lebten (Herbert Ludat, HU 61, 255). Sie sind teilweise erst spät als Nebensiedlungen der deutschen Städte entstanden (Brandenburg, Frankfurt a. O., Berlin, Stettin). Eine weitere Frage geben die „Wendenstraßen" in den Städten auf, weil man annehmen möchte, daß sich in ihnen das wendische Element vorwiegend sammelte.

i) die Polen

Bei der Gründung der späteren Hansestadt Krakau 1257 durch Herzog Boleslaw wurde festgelegt, daß nur Deutsche als Bürger Aufnahme finden dürften. Diese Bestimmung hat bis 1316 Gültigkeit behalten, erst dann setzten nun wiederum die Herzöge durch, daß auch Polen Grundbesitz erwerben und Bürger werden durften. Während Ende des 14. Jh. deutsche Namen im Bürgerbuche noch dreifach überwiegen, steht um 1450 der polnische und deutsche Zuzug auf gleicher Höhe und gegen 1470 überwiegt der polnische bereits beträchtlich (W. Zorn, 185). In Schlesien scheint man dagegen Polen von vornherein gleichgestellt zu haben, doch war hier die deutsche Einwanderung weit überlegen (Dora Grete Hopp, Wiss. Beitr. 16, Marburg 1954, 8).

Im Ordenslande Preußen berechnet Erich Keyser die polnische Einwanderung nach Danzig 1364—1400 nur auf 2 %; die slavische Bevölkerung Danzigs wohnte vorwiegend in den Hintergassen und Nebenstraßen der Rechtstadt, die Kaschuben besonders beim Ordensschloß in der Gegend des Fischmarkts (Die Bevölkerung Danzigs, Pfingstblatt XV, 1928, 43, 47). Im 17. Jh. sank der polnische Zuzug auf 1,7 % ab (Hedwig Penners-Ellwart, Die Danziger Bürgerschaft, Marburg 1954, 144). — In den anderen Städten des Ordenslandes mag es ähnlich gewesen sein, in

Kulm steigen jedoch die Zahlen der neu zuwandernden Polen um 1431 stärker an (A. Semrau, Bürger, Einwohner und Gäste in den Städten des Ordensstaates, Mitt. d. Copp. Ver. 35, 1927). Theodor Penners berechnet den Anteil der Polen in Kulm damals auf über 10 %, in Thorn auf 6 % und in Elbing auf 4 % (Deutschld. u. d. Osten 16, 1942, 163; vgl. HU 69, 139). Sozial betrachtet gelang es den Polen in den preußischen Städten nicht, in die oberen Stände einzudringen. Der Mangel eines eigenen einflußreichen Bürgerstandes in Polen machte sich somit deutlich bemerkbar.

j) „undeutsche" Völker

Mit diesem Namen bezeichnete man im Mittelalter die Angehörigen der Liven, Kuren, Letten, Esten im Baltikum und gelegentlich auch der Prussen und Litauer in Preußen. Über die rechtlich-soziale Stellung der städtischen Undeutschen in Livland besitzen wir eine erschöpfende Arbeit von Vilho Niitemaa (HU 70, 130). Liven als Fernhändler werden um 1227 in der Lübecker Zollrolle (HUB I, 223) genannt, begegnen auch noch als örtliche Kaufleute im Rigischen Schuldbuch zu Ende des 13. Jh.s (vgl. Johansen, Baltische Lande I, 1939, 298). Aber in dem Schragen der Großen Gilde zu Riga wurde 1354 die Aufnahme von Undeutschen abgelehnt, obwohl die Bursprake von 1376 ihnen den Handel noch nicht verbot. Doch 1384 entzog man ihnen das Recht des Grundbesitzes in der Stadt und 1399 erließ man ganz allgemein das Verbot, Handelsgeschäfte *(wedderlegginge)* mit ihnen zu tätigen. In Riga schlossen sich auch die meisten Zünfte gegen die Undeutschen ab, während man in Reval weitherziger war, auch unter gewissen Bedingungen Hausbesitz zuließ, der nach dem Tode des Undeutschen allerdings dem Rat verfiel. Sonst ist die Stellung der einheimischen Bevölkerung in den livländischen Städten durchweg gleich; sie war diktiert durch die allmählich immer drückender werdende Erbuntertänigkeit auf dem Lande, gegen welche die Städte im Sinne einer Freizügigkeit der Bauern und Arbeiter vergeblich ankämpften. — Es bliebe noch zu untersuchen, unter welchen sozial-kulturellen Bedingungen und in welchen Straßen sich das undeutsche Element in den Städten aufhielt. Leonid Arbusow (Acta Univ. Latv. I, 1921, 88) schätzt die Undeutschen Rigas auf 20—30 % der Gesamtbevölkerung; in Reval dürfte der Anteil der Esten um 1540 über 40 % betragen haben.

Die Stellung der eingeborenen Prussen in den Städten Preußens war im Vergleich zu Livland wesentlich ungünstiger. Durch eine Verordnung von 1309 verfügte der Hochmeister ihre Ausschließung aus allen bürgerlichen Berufen; die Stadt Marienburg erließ um 1400 eine Willkür, wonach Prussen und Undeutsche kein Bürgerrecht erhalten sollten. 1418 wurde diese Willkür sogar zu einem Gesamtbeschluß aller Ordensstädte auf dem Städtetag zu Marienburg erhoben (W. Zorn, 186 ff.). Doch

scheint die Praxis anders ausgesehen zu haben, denn es finden sich Prussen als Bürger in Elbing und auch in Danzig vor. Hier z. B. wurden 1364—99 nicht weniger als 23 Personen mit dem Zunamen *Prutenus* oder *Prusse* als Bürger aufgenommen; die Schoßliste von 1377 verzeichnet 12 *Prussen* (E. Keyser, a. a. O. 38, 111). Th. Penners errechnet ihren Anteil an der Bevölkerung der Neustadt Elbing gar auf 7—9% (Deutschld. u. d. Osten 16, 167). Da aber die soziale Stellung der Prussen auf dem Lande wesentlich besser war als diejenige der eingeborenen Livländer, auch der Gang der Eindeutschung schnell vorwärts schritt, kam es nicht zur Herausbildung einer „undeutschen Frage" in den Städten Preußens. Es wäre aber noch zu klären, wie lange sich gewisse prussische dörfliche Gemeinschaften in den Städten gehalten haben und welche Rolle den Prussen in den zahlreichen kleinen Landstädten und Burgflecken, den sog. Lischken, zufiel.

k) Sonstige

Die Finnen spielten als Handelsgäste und Zuwanderer eine nennenswerte Rolle nur in Reval, obwohl sie vereinzelt auch anderweitig, z. B. in Danzig, auftreten und gegen Ende des 15. Jh.s als Schiffer Fahrten nach Lübeck unternahmen. Daß auch Karelier in Reval wohnhaft und besitzlich waren, bestätigt der Rat 1508 ausdrücklich. Ihre Anzahl läßt sich bei der Sprachähnlichkeit mit den Esten nicht ermitteln (P. Johansen, Nord. Mission, 78, 129, 187).

Armenier lassen sich im 16. Jh. ganz vereinzelt in Riga, Griechen, über Rußland kommend, in Reval nachweisen; die Armenier benutzten hauptsächlich den Handelsweg von der Donaumündung in Richtung auf Lemberg, wo sie schon vor 1356 eine Niederlassung besaßen (Riga, Kaufmannsbuch Spenkhusen; Reval, Kämmereibücher; über die Armenier in Lemberg vgl. R. Bächtold, Südwestrußland im Spätmittelalter, Basel 1951, 54).

Wichtiger für die hansische Handelsgeschichte sind die sog. Lombarden. Sie dürfen mit den italienischen Bankbesitzern nicht verwechselt werden, welche seit dem 14. Jh. ihre Filialen in Brügge eröffneten (Raymond de Roover, HU 70, 117), die auch 1413 in Lübeck ein Bankunternehmen gründeten, das wohl mit demjenigen der Medici in Florenz zusammenhängt, aber bald nach 1449 wieder einging (Daenell II, 421). Man nannte die Italiener *Walen*, wie die Franzosen. Die Lombarden dagegen waren zumeist Pfandleiher, die auf Grund von Lizenzen Darlehen zu hohem Zins gaben. Sie sind seit Anfang des 14. Jh.s in Köln und in den westfälischen Städten nachweisbar, um 1350 finden wir sie bereits in Novgorod und 1398 in Reval. Es wurden aber seitens des Deutschen Ordens und der Hanse Maßnahmen gegen sie ergriffen; das Brügger Kontor ver-

langte bald nach 1400 ihre Ausweisung, was schließlich 1412 auf dem Hansetag zu Lüneburg auch beschlossen wurde. 1414 noch in Wismar belegt, sind sie seitdem aus dem Hansegebiet verschwunden (Daenell II, 420 ff.).

Es erscheint vielleicht paradox, wenn zuletzt auch die Oberdeutschen als fremde Handelsgäste genannt werden sollen. Tatsächlich aber wurden gerade sie als unerwünschte Eindringlinge manchmal viel abweisender im hansischen Handelsgebiet behandelt als etwa Engländer oder Russen. Die Nürnberger sind in Lübeck erstmalig 1324 nachweisbar, erhalten 1332 das Privileg der Zollfreiheit und nehmen auch am Handel in Schonen teil. Bereits 1353 wird aber von seiten der Krämerzunft erbittert über ihre Konkurrenz im Detailhandel geklagt, ebenso 1406. Seit 1438 beginnt man auch in den preußischen Hansestädten über den Eindrang der Nürnberger zu klagen, die über Polen nach Osten vorgestoßen waren. 1445 hat man ihre kaufmännische Tätigkeit in Preußen durch eine Landesordnung streng eingeschränkt. Besonders scharf ging man in Livland gegen sie vor. Hier waren sie erstmalig 1457 aufgetaucht, aber alle ihre Waren alsbald beschlagnahmt worden. Es wird 1461 verboten, ihnen die östlichen Sprachen beizubringen. Aber da es ihnen allmählich gelang, durch Einheirat und Kompaniegeschäfte in Lübeck Boden zu gewinnen, haben die Nürnberger doch auch — wenn auch zumeist durch Kommissionäre — am hansischen Osthandel teilnehmen können. Sie gehörten in Lübeck vielfach der einflußreichen St. Leonhardsbrüderschaft an (darüber erschöpfend: Claus Nordmann, Oberdeutschland und die deutsche Hanse, Pfingstblatt XXVI, 1939).

Außer den Nürnbergern waren es insonderheit die Augsburger, welche sich im Norden Geltung als Händler verschafften. Um 1490 beginnt ihre große Offensive gegen die hansische Ostflanke, die sie zu umgehen versuchen. Seit 1496 durch Vertreter in Lübeck ansässig, erreicht das Handelshaus Fugger 1538 die Konzession zur Durchfuhr von Kupfer durch hansisches Handelsgebiet. Auch die Hochstetter und Welser beteiligen sich am Ostgeschäft. Aber nach 1550 geht es zurück, nicht zuletzt durch die ausbrechenden Kriege mit Rußland (Frh. v. Pölnitz, HU 72, 149). Doch muß man betonen, daß rein zahlenmäßig an Menschen und Niederlassungen diese oberdeutschen Bestrebungen nicht sonderlich beachtenswert sind.

IV. Niederlassung im Auslande

1. Handels- und Niederlassungsverträge

Obwohl die eigentliche hansische Geschichte mit den ersten Verträgen beginnt, welche im Auslande mit Fürsten, Städten oder anderen Gemeinschaften geschlossen worden sind, gibt es dennoch bis heute keine systematische Übersicht aller von der Hanse, ihren Gruppen oder ihren Einzel-

gliedern geschlossenen Übereinkünfte mit dem Auslande. Auch Privilegien sind bis zu einem gewissen Grade als Handelsverträge anzusehen, da sie immer auf gegenseitiger Leistung beruhen. Eine erste Überschau dieser frühesten Handelsverträge hier zu geben, ist trotz der umfassenden Veröffentlichung hansischer Geschichtsquellen nicht leicht möglich: weil man aussondern muß, was in den zahlreichen Urkunden eine Entscheidung von großer Tragweite, was bloß Ausführung oder Verhandlung bedeutet.

Nur die Handelsverträge mit den russischen Fürsten und Städten Novgorod, Polozk und Smolensk sind in geschlossener Reihe ediert und kommentiert (L. K. Goetz, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, Hamburg 1916). Für die anderen Handelsbereiche — Skandinavien, England, Flandern, die ostdeutschen, wendischen und polnischen Fürsten — müssen wir die Verträge erst mühsam aus den Urkundenbüchern hervorsuchen und den Kommentar dazu aus einer Vielzahl von Darstellungen herauslesen.

In der ältesten Zeit galt ein ungeschriebenes ius gentium, das die Sicherheit des Kaufmanns im Auslande gewährleistete (Planitz, Die dt. Stadt, 371: auch ius omnium mercatorum, zum J. 1033). Zum Besuche des Hafens Schleswig müssen sehr alte traditionelle Übereinkünfte bestanden haben, die aber nicht schriftlich fixiert worden sind. Man kann annehmen, daß Kaiser Konrad II. und König Knut der Mächtige dem sächsischen Handel Wege geöffnet haben; sicher bezeugt ist das Eintreten Kaiser Lothars 1133 für die in Roskilde verstümmelten Deutschen Kaufleute (advenae Teutonici), genau so auch die Beteiligung der Deutschen 1131 an dem Aufstand der Gilde zu Schleswig (Wilhelm Koppe, Gedächtnisschr. f. Fr. Rörig, 99, 113, 115). Diese traditonellen Beziehungen haben dazu geführt, daß Handelsverträge mit Dänemark oder Privilegien erst ganz spät üblich wurden; das erste erhaltene Privileg für die Lübecker in Dänemark ist von 1220 (HUB I, 148); ein etwa gleichaltriges für Köln ist verloren (HUB I, 244, Anm. 1), ebenso die Privilegien für den Lübecker Handel auf Schonen, die 1201 schon bestanden haben müßten (Dietrich Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen, 1927, XXIII). In den ersten Jahrzehnten des 13. Jh.s und später finden sich dann zahlreiche Einzelprivilegien der dänischen Könige für Hamburg, Bremen, Stade, Braunschweig, Soest u. A. vor.

Zu Gotland hatte bereits Kaiser Lothar durch einen uns nicht überlieferten Handelsvertrag Beziehungen angeknüpft. Dieser wird in der Erneuerung und Erweiterung des Vertrages 1161 durch Heinrich den Löwen erwähnt. Eine Übereinkunft der Goten mit den fremden Kaufleuten muß etwa gleichzeitig erfolgt sein, welche den Deutschen Anteil an ihren Handelsrechten in den östlichen Gebieten der Ostsee zusicherte (Dietrich Schäfer, Die Hansestädte und Kg. Waldemar von Dänemark, 1879, 33 ff.; Fr. Rörig, HGbll. 64, 5 ff.; Johansen, Nord. Mission, 87).

Mit Novgorod gab es einen „alten Frieden", der vielleicht durch Vermittlung Heinrich des Löwen zustande kam (Helmold, Cap. 86 zu 1157; E. Bonnell, Russ.-liwländische Chronographie, Commentar 48; dagegen L. K. Goetz, Handelsverträge, 16, 21), denn um 1165 handelte bereits das kleine Medebach mit *Rucia*. Der erste große Vertragsentwurf ist von 1189, der folgende von 1259, ferner 1268 usw. (Goetz, passim).

Mit den russischen Dünafürstentümern kamen die ersten Vereinbarungen nur wenige Jahrzehnte später zustande. 1210 und 1212 mit Polozk, 1222 und vor allem 1229 mit Smolensk wurden wichtige Verträge geschlossen, die ihre Gültigkeit bis zum Frieden von Kopussa 1406 mit Litauen behielten. Danach wurde der Weiterhandel nach Smolensk verboten, die Verbindung mit Polozk aber umso enger geknüpft (L. K. Goetz, 230, 345). — Über die Verträge der Livländer mit Pleskau gibt es eine Abhandlung von C. v. Stern (Jbb. f. Gesch. Osteuropas 1940, 366—426). — Unter den zahlreichen Privilegien der wendischen und slawischen Fürsten ist dasjenige König Kasimirs von Polen ca. 1360 besonders bemerkenswert, weil es den Rostockern freien Handelstransit nach Rußland und der Tartarei zusichert (HGbll. 1902, 219).

Der älteste Handelsvertrag mit Schweden, geschlossen durch Vermittlung Heinrichs des Löwen, fällt in die 1170er Jahre, ist uns aber nicht erhalten. Im zweiten Vertrage von etwa 1252 verleiht Birger Jarl den Bürgern Lübecks das Niederlassungsrecht in Schweden (HUB I, 448). Es wurde zur Grundlage der späteren deutsch-schwedischen Stadtentwicklung in Schweden und Finnland (vgl. A. v. Brandt, HGbll. 71, 85 u. a.).

Von den englischen Privilegien um das Jahr 1000 und 1157 war schon die Rede; bereits J. M. Lappenberg hat 1851 die Urkunden über den Stalhof publiziert. Für die Kölner stellte der König 1213 eine Sondervergünstigung aus (K. Höhlbaum, HGbll. 1882, 43). 1237 erhielten die Gotländer, 1266 die Hamburger und 1267 die Lübecker ähnliche Rechte, die schließlich vor 1281 zum Zusammenschluß der Deutschen in London führten. Ebenso bekannt wie die englischen Privilegien der Hanse, sind die Vergünstigungen, welche sie in den Niederlanden genoß: erst durch Zollvorschriften 1243 und 1244 für Lübeck und Hamburg, dann 1252/53 durch die großen Privilegien der Gräfin von Flandern (W. Stein, HGbll. 1902, 51 ff.; H. Reincke, HGbll. 67/68, 59 ff.).

Auf den Messen der Champagne waren die Deutschen gewohnte Gäste; ein besonderes Privileg des französischen Königs regelte darüber hinaus 1295 den Handel von 9 Städten unter Führung Lübecks mit Flandern und England (HUB I, 1173).

Das große Privileg für den Norwegenhandel wurde Lübeck und den wendischen Städten 1278 verliehen, zugleich das Recht der Erwerbung

von Kaufhöfen zugestanden. Der Handel nach Norwegen konnte damals schon auf eine fast hundertjährige Tradition (1191) zurückblicken.

Die hier gebotene Übersicht hat nur informatorischen Charakter, ist unvollständig und soll uns als Überleitung zum nächsten Abschnitt dienen.

2. Handelstätten der ersten Begegnung mit den Fremden

Es ist durchaus nicht gleichgültig, wo sich der frühe Handel und die erste Begegnung der sächsischen Kaufleute mit den Fremden abgespielt hat, denn der Ort wurde vielfach bestimmend für die Weiterentwicklung des Handels und der Siedlung. Es kommt dabei oft zur Verlegung des Platzes, bis endgültig die passende Stätte gefunden wird. Typisch dafür ist die Entstehungsgeschichte Lübecks, das zunächst an der unteren Trave als slawisches Alt-Lübeck bestand, wo die deutschen Kaufleute aller Wahrscheinlichkeit nach außerhalb des Burgwalles eine Siedlung besaßen (W. Neugebauer, HU 72, 167), die dann 1143 nach *Bucu*, dem heutigen Platz, verlegt wurde, aber 1157/58 eine kurze Zeit an der Wakenitz als Löwenstadt existierte, bis 1158/59 der heutige Ort endgültig bezogen werden konnte. Für die deutschen Stadtsiedlungen des wendischen Kolonisationsbodens ist überhaupt kennzeichnend, daß sie einen neuen Platz aussuchen, die alte Handelsstätte der Wenden verschmähen (H. Bollnow, HU 62, 276; 63, 327). Daneben allerdings bleibt der alte Ort, so weit er eine feste Burg besaß, an einem bequemen Hafen lag oder an einem Anlegeplatz beim Flußufer, bei der Mündung oder einer Furt eine wichtige Verkehrslage einnahm, stets auch für die jüngere deutsche Stadt der gegebene Anknüpfungspunkt (E. Assmann, Stettins Seehandel, 7).

Die Verlegung von Handelsplätzen und ganzen städtischen Siedlungen war im Norden nichts Ungewöhnliches: schon König Göttrik hatte 808 die Kaufleute von Reric nach Haithabu umgesiedelt. In Schleswig und Dänemark hat sich sogar ein „terminus technicus" dafür ausgebildet: man nennt diesen Vorgang „Flütten", nach einem dänischen Wort. So hat man Nästved, Malmö, Köge, Apenrade und Tondern „geflüttet", wie die Tradition behauptet, die noch die alten Orte zu nennen weiß, welche z. T. als Dörfer weiterexistieren (vgl. Christian Voigt, Flensburgs Entstehung, Zs. Schl.-Holst. G. 65, 1937, 118; Otto Scheel, HGbll. 71, 79). Lödöse ist erst nach Neu-Lödöse, dann nach Göteborg verlegt worden; Helsingfors in Finnland lag bis 1640 etwa 10 km weiter östlich an der Vanda Å und wurde erst dann auf dem gegenwärtigen Platz neu gegründet (HU 73,243). Auf das Problem der Stadtverlegung hat Herbert Fischer 1948 hingewiesen (ZRG 66, 236—260). Es hängt mit der Frage der alten Handelsplätze aufs engste zusammen.

In Skandinavien trafen sich die Kaufleute entweder im Freien oder in Städten und stadtähnlichen Ortschaften, die seit alters Handelsplätze gewesen waren: in Schleswig, Ripen, Roskilde, Viborg, Odense, Sigtuna, Oslo, Bergen, Drontheim, Alt-Åbo usw. Es bleibt zu untersuchen, welche Niederlassungsform die deutschen Kaufleute in diesen Orten, die kein Stadtrecht im westeuropäischen Sinne, auch keine Stadtmauern besaßen, sich wählten; ob sie nur zur Messezeit Zelte aufschlugen; ob sie als Gäste Aufnahme bei Geschäftsfreunden fanden oder ob sie sich eigene Gildenhäuser und Kirchen erbauten; * Walther Vogel (HU 56, 256) hat für diese nordischen Handelsorte den Ausdruck „Fahrmännerstädte" geprägt.

In Rußland fand die Begegnung fast ausschließlich in den russischen Städten statt, die als vollentwickelter Typus östlichen Rechts und östlicher Sozialstruktur bereits fertig dastanden, als die deutschen Kaufleute eintrafen. Diesen russischen Stadttypus kennen zu lernen und ihn als Milieu für die Begegnung der russischen und deutschen Kaufmannschaft einzuschätzen, gehört auch zu den Aufgaben hansischer Geschichte (vgl. L. K. Goetz, HGbll. 46, 196 ff.; P. Johansen, HU 72, 105; O. Brunner, HU 72, 197).

Dasselbe gilt in noch höherem Maße von den Städten des Westens, die ebenfalls zu Beginn der hansischen Ausbreitung als Gemeinwesen fertig ausgebildet waren. So hat denn auch die hansische Forschung sich mit besonderer Vertiefung der Geschichte von Brügge (Rudolf Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterl. Weltmarkt, Berlin 1908 u. a.), aber auch der anderen niederländischen Städte zugewandt (Werner Reese, Die Niederlande und das Reich. 1941; Jakob Strieder, Aus Antwerpener Notariatsarchiven, Berlin 1930; L. Beutin, HU 65/66, 325). Nicht minder hat das Interesse auch London als Stadt gegolten (Martin Weinbaum, HU 54, 281, 291), während in Bezug auf Frankreich das Küstengebiet der Baye im Vordergrunde stand (* Arthur Agats, vgl. HGbll. 1904/05, 188).

Besonderes Gewicht müßte aber auf die offenen Plätze des Handels gelegt werden. Bei der Feststellung der verschiedenen Häfen der Ostsee- und Nordseeküste, welche an Buchten, an Flußmündungen, an der Kreuzungsstelle von Landwegen am Unterlaufe der Ströme gelegen waren, handelt es sich nicht nur um eine siedlungsgeschichtliche Lokalfrage. Denn die „Klipphäfen" außerhalb der Städte, wie man sie nannte, waren nicht allein Verkehrspunkte einer „Bauernseglation", sondern wurden auch von den Gutsherren zur Verschiffung landwirtschaftlicher Produkte benutzt. Eine Statistik der Aus- und Einfuhr des Landes muß daher zum mindesten wissen, wieviel Häfen neben den statistisch faßbaren der Städte für den Schiffsverkehr in Frage kommen. So muß man die ganze Küste sorgfältig abtasten, um den Umfang des Klipphäfenhandels und des eventuellen Schmuggels ungefähr in Betracht ziehen können (für Mecklenburg: Karl Koppmann HGbll. 1885, 103—160; Fr. Techen, HGbll. 1908, 95—110; für Pommern: Paul Bierhals, HU 69, 136; für Livland: Vilho Niitemaa.

Der Binnenhandel, 11—17). Für die älteste, städtelose Zeit im Osten und Norden darf man darüber hinaus damit rechnen, daß auch an kleineren Plätzen Fernhandel getrieben wurde

Daher ist auch die vorhansische Zeit für uns wichtig. Um ein nordisches Beispiel herauszugreifen, soll hier auf die Bedeutung der „Holme" für den Handelsverkehr der Frühzeit hingewiesen werden. Das umflossene Eiland bot besonderen Schutz, wurde auch im nordischen Recht als Stätte des Zweikampfes *(holmganga)* bevorzugt. Das prominenteste Beispiel eines Handelsplatzes und einer späteren Stadt auf solch einem Eiland war Stockholm, mittelniederdeutschen kurzweg *tom Holme* genannt (Nils Ahnlund, HU 72, 146; Erland Hjärne, HU 71, 188). Aber ebensogut könnte man Novgorod nennen, das alte Holmgard der Wikinger, dessen „Handelsseite" vom Wolchow und einem Nebenarm umflossen wurde. Wenn die Karelier in ihren alten Liedern vom deutschen Handelsgast erzählen, so lassen sie ihn auf der Insel, *saari*, auftreten, wie auch der Handelsvertrag von 1268 die Zusammenkunft der Deutschen mit Kareliern und Ingriern auf der Insel *Berkö* vorsah (jetzt Koivisto, HUB I. 663; Kaarle Krohn, FUF XVI, 103 ff.). Auch im benachbarten estnischen Wierland vollzog sich der Handel an zwei Stellen auf Inseln, die den bezeichnenden Namen *Kaupsaar* führten und später zum Ärger der Revaler Kaufleute als Klipphäfen weiterlebten (Johansen, Nord. Mission, 150, 155). *Kaupsaar* ist eine fast wörtliche Übersetzung des altnordischen *Kaupmannaöyjar*, vorkommend bei Belfast, jetzt *Copeland Island* genannt (Joh. Alin, Köpstadsö och vikingatidens handelsplats på Brännöarna, Skr. utg. av Inst. för ortnamns- och dialektforskning II, 92, Göteborg 1920).

Die Beispiele mit „Holm" ließen sich weiter vermehren: man denke an Birka auf der Insel Björkö, an den Holm der Fischer in Schleswig, den Bremerholm in Kopenhagen, nach der Tradition erster Handelsplatz mit den Deutschen; auf dem *Hólmurinn* oder Bremerholm vor Reykjavik trafen sich die deutschen Kaufleute und Isländer schon vor 1590 (HGbll. 63, 217); man denke ferner an Holme oder Kirchholm in der Düna, wo die erste Begegnung mit den Liven stattfand; an den Holm in Bergen neben der *Tyskebryggen* oder Holm in Wisby vor dem Hafen, in Danzig der Holm an der Toten Weichsel. Neben dem Holm in Flensburg lag St. Nikolai; in Hadersleben liegt die Altstadt mit St. Severini auf einem Holm. Auch den Dänholm vor Stralsund könnte man in diesem Zusammenhang nennen, vielleicht auch die Insel Poel vor Wismar. Das muß alles einer ausführlichen Studie vorbehalten bleiben.

Genau so wichtig wie die Inseln waren im Binnenlande die Anlegestellen an den Flüssen. Fritz Timme hat mehrfach auf die Bedeutung der frühen Flußuferstädte als Umschlagplätze, als Wikorte und Kaufmannssiedlungen hingewiesen (z. B. Gedächtnisschr. f. Fr. Rörig, 1953, 417). Um ihre schiffahrtstechnische Stellung zu erkunden, müßte man die Schiff-

barkeit der Flüsse und Bäche feststellen und eventuelle Schleppstellen über Land ins Auge fassen, die auch für das deutsche Handelsgebiet wichtig gewesen sein werden. In Rußland sind an verschiedenen wichtigeren Schleppstellen der Kähne (russ. *perevoloka*) Städte entstanden; daß es auch im wendischen Bereich Ortsnamen des gleichen Ursprungs gab, bezeugt der *Priwall* bei Travemünde, aber auch Pritzwalk, Parwalk u. a. m. (Reinhold Trautmann, Die Elb- und Ostseeslavischen Ortsnamen, II, 1949, 24; Kowalenko, über Przewloka a. d. Warthe, HU 72, 212).

Über die Eigenart der Handelsstätten der hansischen Kaufleute in Westeuropa und in Rußland werden wir in den Abschnitten 6—8 Näheres erfahren. Allgemein betrachtet, ist es für die hansischen Niederlassungen im Ausland nicht unerheblich, welche Bezeichnung für den befriedeten Platz des Handels jeweils gebraucht wurde; wie weit etwa der Geltungsbereich des lateinischen Wortes *mercatus* geht, der Markt, wo er sich mit dem ost- und nordeuropäischen Ausdruck *torg* überschneidet, der z. B. in Schleswig bereits üblich gewesen ist. Ähnlich liegt es mit dem ostdeutschen Namen *Ring* für den Markt, polnisch *rynek;* und es wäre zu verfolgen, wie das mittelniederdeutsche *stat* in Schweden als *staden* das altnordische *köping (kaupangr)* verdrängte oder zur Bezeichnung für Provinzstädtchen herabwürdigte, wohingegen wieder in Finnland *kaupunki* für Stadt wertbeständig verblieb. Esten und Letten verbinden die Stadt durchaus mit dem Begriff der Burg *(linn, pilssēta)*, wie das für eine gewisse Zeit auch in Westeuropa üblich gewesen ist (9.—11 Jh.). Manche fremden Bezeichnungen wurden auch von den Deutschen übernommen, in Preußen *Lischke* nach altpr. *liscis* = das Lager, in Lettland *Palte* neben dem sonst üblichen Hakelwerk, in Estland *maye* für Vorstadt aus estn. *maja* = Haus, Lagerstätte (P. Johansen, Kötzschke-Festschrift 1927, 226 ff.), im ehemals wendischen Gebiet *Wiek*, das sorbisches Lehnwort geworden war, und *Kietze*. Auf die verfassungsgeschichtliche Bedeutung solcher Ausdrücke hat neuerdings Walter Schlesinger hingewiesen (Festschr. Th. Mayer); ihm verdanken wir auch die Parallele von *kaupangr* zu althochdeutsch *angari* = Markt.

3. Die Kaufmannskirche

Bei der Landnahme des Kaufmanns auf fremden Boden waren sehr oft zuerst religiöse Gründe maßgebend: das Bedürfnis nach einem eigenen Gotteshause.

Wie bekannt, nahmen die Fernhändler auf ihren Reisen auch Geistliche mit, denen die kirchliche Betreuung des Fahrerverbandes übertragen wurde. Außerdem versah der Priester Schreiberdienste, konnte wohl gelegentlich auch als unantastbarer Botschafter des Friedens diplomatische Aufträge erfüllen. So nennt Helmolds Slavenchronik um 1170 den Prie-

ster Gottschalk aus Bardowiek, der die Kaufleute beim Heringsfang auf Rügen betreut (ed. Schmeidler, 213); so folgt auch Meinhard um 1180 den Dünafahrern nach Livland und sang und las ihnen die Messe. Etwa 1225 läßt der Minnesänger Rudolf von Ems seinen Helden, den kölnischen Fernhändler Gerhard, in Begleitung eines Schreibers, der zugleich Priester war, nach Livland, Preußen und Rußland reisen (Leonid Arbusow, Dt. A. f. G. d. MA.s, 1944, 212). Die Winterfahrer nach Novgorod hatten das Vorrecht, einen Priester mitzunehmen, dessen Bezahlung durch die Hofkasse erfolgte, während der Priester der Sommerfahrer von ihnen selbst bezahlt werden sollte. Erledigung von Korrespondenzen galt als erlaubter Nebenverdienst der Priester (Wolfgang Schlüter, Die Nowgoroder Schra, 56).

Der Priester in Novgorod bediente die St. Peterskirche, welche außer dem Friedhof als Landkonzession auch noch eine eigene Wiese besaß, ebenso wie die St. Nikolauskirche der Deutschen in Ladoga (1268, L. K. Goetz, Dt.-russ. Handelsverträge, 133). Daß auch die Liven 1184 den Kaufleuten an der Düna gestatteten, auf der Insel Holme eine St. Martinskirche zu bauen, ist bekannt; vielleicht gab es am nordestnischen Strande in Reval die St. Olafskirche schon seit dem 12. Jh.; Adam von Bremen berichtet parallel dazu von einem Kaufmann, der um 1070 eine Kirche in Kurland erbaute (Johansen, Nord. Mission, 88).

Solche Kaufmannskirchen sind auch für die slavische Küste nachzuweisen. Schon vor 1187 hatte ein Laie, Beringer, mit Erlaubnis Herzog Bogislaus' und Bischof Konrads in Stettin die St. Jakobikirche gebaut, zu der sich die Deutschen hielten, während St. Petri für die Slaven bestimmt war (Cod. Pom. dipl. I, 61). Karl Heinz Quirin bezeichnet mit Recht diese „Kirchspiele als Zellen städtischen Wesens" (Die dt. Ostsiedlung im MA., Quellensammlung, Göttingen 1954, 36). Dasselbe ließe sich von Alt-Lübeck sagen, denn Helmold berichtet, daß man 1127 zwei Priester hinschickte, die von der *colonia non parva mercatorum* würdig empfangen wurden und bei der Kirche jenseits des Flusses, der Burg gegenüber, hausten (Helmold, 95). Auch die Frage der deutschen Anfänge Danzigs läßt sich nur im Sinne einer ersten Kaufmannskirche zu St. Nikolai (vor 1227) klären, zu der eine Gemeinde, geführt vom *scultetus* Andreas, mit deutschen Priestern gehörte (vgl. die Kontroverse Frederichs-Keyser-Stephan HGbll. 61, 138 ff.). In der St. Clemenskirche zu Alt-Rostock, welche bereits 1293 abgebrochen worden war, werden wir dagegen wohl nur eine nordische Kaufmannskirche zu sehen haben, dem im Norden besonders verehrten Schifferheiligen geweiht: daher konnte auch nicht sie zur Keimzelle der späteren Stadt werden, sondern die deutsche St. Peterskirche (Ludwig Krause, HU 50, 309; Robert Beltz, HU 69, 124). Dasselbe könnten wir in Wismar vermuten, wo auch zunächst nur ein Priester Johannes 1237 genannt wird, vielleicht an der Kirche zu Alt-Wismar (Fr.

Techen, HGbll. 1903, 123). Frankfurt a. O. entstand 1253 neben der älteren Kirchensiedlung zu St. Nicolai (Fr. Timme, ZfO 1954, 501).

Vorbild nämlich der deutschen Kaufmannskirche in den Ostseeländern dürfte die nordische Kaufmannskirche sein, die schon früh bezeugt ist. Auf einem Runenstein in Uppland wird um 1080/90 die Olafskirche in der Handelsfaktorei der Gotländer in Novgorod erwähnt (Otto v. Friesen, Upplands runstenar, 1913, 70). Nach Erik Floderus hat man neben den bekannten zwei Runensteinen der Friesen oder Frieslandfahrer in Sigtuna aus dem 11. Jh. Spuren gefunden, die auf eine Kirche hinweisen (Acta Archaeologica I, 1930, 104); daher meint er, daß die dortige St. Peterskirche (mit westfälischen Stilhinweisen) entsprechend Gildenkirche der Deutschen, St. Olaf daselbst Kirche der Gotländer und St. Nicolai, wie wir bereits sahen, Kirche der Russen gewesen sein mag. Urkundlich belegt ist die Existenz einer Gildenkirche in Nidaros-Drontheim; die dortige Margarethenkirche wurde von der *Miklagilde* = Großen Gilde erbaut (Norges historie I, 1, S. 320, Al. Bugge).

Nur durch das Vorhandensein von Kaufmannskirchen ist die erstaunliche Vielzahl von Gotteshäusern in den nordischen Städten, insbesondere Dänemarks, zu erklären. So hatte Drontheim 15, Roskilde 14, Viborg 13 und Lund gar 20 Kirchen, welche zwar kleinräumig, doch zumeist aus Stein errichtet worden waren. Ragnar Blomqvist hat für Lund versucht, die Herkunft dieser kleinen Pfarrkirchen festzustellen (HU 72, 190); zwei Kirchen unterstanden dem Patronat des Erzbischofs und Domkapitels, eine demjenigen des Königs; eine vierte gehörte einer Adelsfamilie der Nachbarschaft, in einer fünften Kirche fand sich ein Runenstein mit der Inschrift: „Toke ließ die Kirche erbauen und..." Das ist auch alles. Wer war der Erbauer der St. Botulfkirche, des angelsächsischen Heiligen, wer vor allem hat die St. Godehardkirche errichtet, die dem erst 1132 kanonisierten Hildesheimer Bischof geweiht wurde? Es können doch nur die uns schon bekannten Fahrerverbände gewesen sein, wie man das schon früher vermutet hat. In Wisby kann man nach Gunnar Bolin (HU 60, 285) die Marienkirche der Deutschen den Novgorodfahrern, die Jakobikirche dagegen den Dünafahrern zuweisen (413); Erik Lundberg geht noch einen Schritt weiter (Boken om Gotland, 1945, I, 316) und läßt die Clemenskirche den Dänen, die Olafskirche den Schweden, die Laurentiuskirche den Russen, St. Nikolai vielleicht ursprünglich den Deutschen angehören. Es ist jedenfalls nicht von der Hand zu weisen, daß beim Bau der zahlreichen Kirchen in den nordischen Städten Kaufmannsverbände maßgebend beteiligt gewesen sind.

Hans Engqvist hat bezüglich der altdänischen Stadt Viborg (Viborg Köbstads Historie IV, 1941, 5) die These aufgestellt, daß sie nur zur Zeit der Messen voll bevölkert gewesen sei, so daß ihre 13 Kirchen alle nur

während der Handelssaison geöffnet waren. Genau das gleiche wissen wir von den Kirchen der hansischen Kaufleute auf den schonischen Märkten. Die Lübecker bauten sich bereits zu Anfang des 13. Jh. die Marienkirche, welche gemeinsame Begräbnisstätte aller Kaufleute *(des gemenen kopman syn grafft)* verblieb, daneben aber hatten sowohl die Rostocker, Danziger, Stralsunder, Stettiner und Preußen eigene Kirchen oder Kapellen. Außerdem gab es für die Dänen aus Fünen eine eigene *Fynbokirke*. In ständiger Benutzung aber waren nur die örtlichen Kirchen der Pfarrgemeinden von Skanör und Falsterbo, die übrigen Gotteshäuser standen das runde Jahr leer, um sich nur während der Messe- und Fangzeit des Herings im August und September mit Leben zu füllen (Dietrich Schäfer, Das Buch des lüb. Vogts auf Schonen, 1927², CXLIV). Eine kleine „Lübecker Kapelle" wurde im 15. Jh. von deutschen Kaufleuten im Simrishamn erbaut (A. v. Brandt, Geist und Politik in der Lüb. Gesch., 1954, 211).

Wir müssen somit der kirchlichen Gemeinschaft der Kaufleute eine nicht unwichtige Rolle bei der „Landnahme" des Kaufmanns in der Fremde zuweisen. Der Name *Kaufmannskirche* ist als Eigenname für eine Erfurter alte Kirche belegt. Die 1669 gegründete Hamburger evangelische Kirche in London (R. Berger, HU 61, 281) ist schließlich genau so eine Kaufmannskirche gewesen, wie diejenigen des Mittelalters; die evangelische Hamburger Kirche auf Island in Hafnarfjördur (belegt seit 1537) wurde erwiesenermaßen sogar von der Brüderschaft der Hamburger Islandfahrer unterhalten (Sigurdur Skulason, HGbll. 63, 194).

Wenn es nicht zur Gründung einer eigenen Kirche im Auslande kommen konnte, so bevorzugte man zum mindesten gewisse fremde Kirchen und stiftete in ihnen Altäre (in London z. B. in der Allerheiligen-Kirche) oder hielt in ihnen Versammlungen ab, wie etwa in Brügge im Karmeliterkloster. Die St. Bartholomäus-Brüderschaft der Deutschen in Lissabon besaß eine Kapelle neben der Julianskirche (J. D. Hinsch, HGbll. 1888, 4) und wir dürfen annehmen, daß auch in anderen Hafenorten des Westens für die kirchliche Betreuung der hansischen Kaufleute und Schiffer Sorge getragen wurde. In Houk am Zwin (vor Brügge) z. B. erbaute man 1270/80 mit dem Gelde des Hinr. v. Koesveld eine Kirche, später ein Armen-Spital zum Hl. Geist (W. Stein, HGbll. 1902, 93).

Besonders große Bedeutung kam der Kaufmannskirche dort zu, wo die Umgebung einer andersgläubigen Kirchengemeinschaft angehörte. Das war vor allem in Rußland der Fall. Abgesehen von Novgorod, das durch den St. Peterhof einen Sonderfall bildete, fanden sich deutsche Kaufmannskirchen in Alt-Ladoga (St. Nikolai), in Polozk, Smolensk (St. Marien) und in dem bis 1386 heidnischen Wilna (Karte bei * Johansen, Novgorod und die Hanse, Rörig-Gedächtnisschr. 1953, 146).

4. Messen und Messestädte

Für die Frühzeit des Handelsverkehrs sind offene Messen in kleinen Ortschaften charakteristisch, für das späte Mittelalter und die Neuzeit dagegen große Messestädte.

In vier Ortschaften der Champagne, in Lagny an der Marne (dicht bei Paris), Provins (80 km südöstl. von Paris), Troyes an der Seine und Bar an der Aube, trafen sich die Tuchhändler Nordwesteuropas mit den Gewürz- und Luxuswarenhändlern des Mittelmeergebiets, Spaniens, Südfrankreichs und Italiens. Seit etwa 1075 belegt, erreichten diese Messen bereits im 12. Jh. eine hohe Blüte, blieben auch das ganze 13. Jh. hindurch bedeutsam, um aber nach 1284 langsam zu verlöschen. Man kann diese Messen als Warenbörsen bezeichnen, denn auch das Geldgeschäft — vertreten durch Italiener — blühte.

* Hektor Ammann hat in einem Aufsatz (Dt. A. f. Ldes.- u. Volksforschung III, 1939, 308—333; vgl. auch HU 62, 289) das Einzugsgebiet der Messen der Champagne im 13. und 14. Jh. kartographisch dargestellt. Das Ergebnis für die deutschen und namentlich hansischen Gebiete ist ziemlich dürftig, weil Nachrichten nur bruchstückhaft erhalten sind. Immerhin sind Kaufleute aus Lübeck, Magdeburg, Köln und aus den Bistümern Osnabrück und Utrecht als Besucher der Messen belegt. In Troyes gab es 1302 zwei Lübecker, Vater und Sohn, die als Bürger aufgenommen worden waren. Im übrigen muß man annehmen, daß sich die Besucher aus den norddeutschen Städten ebenso in den „deutschen Gassen" *(vicus Allemanorum, rue aus Alemanz)* oder Höfen *(court aus Alemans)* der Messeorte aufhielten, wie die Süddeutschen. Darüber hinaus hatten die Konstanzer z. B. in allen vier Orten 1289 eigene Häuser.

Daß die flandrisch-französische „Hanse der 17 Städte", belegt seit 1230, ein Zusammenschluß zum gemeinsamen Besuch der Champagner Messen gewesen ist, haben wir oben schon gesehen. Eine ähnliche Gemeinschaft mag vielleicht auch deutsche Kaufleute verbunden haben, doch ist sie nicht belegt. Durch die zielbewußte Fürsorge der Champagner Grafen für die Sicherung der Wege und für die Durchführung des „Meßbannes" und einer schnellen Rechtsprechung war sonst der Handelsgast genügend geschützt. Die Organisation der Messen, die sechsmal im Jahr stattfanden, wurde zum Vorbild für alle anderen ähnlichen Veranstaltungen in Europa. Amman weist darüber hinaus mit Recht auf die große kulturelle Bedeutung der Messen hin, auf denen sich Menschen aller westeuropäischen Länder trafen und geistige und künstlerische Anregungen weitergegeben werden konnten.

Auf den Messen zu Chalon an der Saône, etwa 200 km südlich von der Champagne, finden wir dagegen — bis auf Köln — keine norddeutschen Städte vor. * Hektor Ammann hat auch hier kartographisch vorgearbeitet und das Einzugsgebiet dargestellt (wie oben, V, 580—590).

Als sich im 14. und 15. Jh. der Messeplatz noch weiter nach Süden, nach Genf verlagerte, ist wiederum nur Köln hier nachzuweisen. 1464 gelingt es schließlich Lyon durch königliche Privilegierung, Genf den Rang abzulaufen (*Hektor Ammann, HU 72, 161).

Die Frankfurter Herbstmesse wird erstmalig 1227 erwähnt. Sie war zunächst ein Austauschplatz mit beschränktem Einzugsgebiet. Als aber 1330 durch kaiserliche Verleihung auch eine Fastenmesse hinzukam, wurde das anders. Frankfurt am Main vermittelte seit dem Anfang des 14. Jhs. in steigendem Maße den Tuchexport Nordwesteuropas, von England, Nordfrankreich, Flandern und Holland, nach Süden und Südosten. Die Kaufleute von Maastricht, Mecheln, Löwen u. a. hatten jetzt hier ihre eigenen Messehäuser, wie einst in der Champagne.

Der Handelsverkehr hansischer Gäste in Frankfurt erlebte in den Jahren 1358—92, als in Brügge Handelssperren störend auftraten, eine zeitweilige Hochblüte (Wilhelm Koppe, HGbll. 71, 46—48). Doch gab es Besucher aus Lübeck hier bereits vor 1300, die Hering, Stockfisch, Pelze, Wachs und andere Nord- und Ostwaren anboten, ebenso auch wieder in größerer Menge in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. Als Hof der Lübecker in Frankfurt kann man das Haus „Zum Lämmchen" bezeichnen (Koppe, HGbll. 71, 48). Auf der von *Hektor Ammann entworfenen Karte (vgl. HU 72, 161) des Einzugsgebietes der Frankfurter Messen werden die Belege für das 14. und 15. Jh. zusammengefaßt, sodaß wir fast alle größeren Orte der Hanse vertreten finden, bis nach Kampen, Bremen, Stade, Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Danzig, Krakau und Frankfurt an der Oder. Revaler Kaufleute ließen zu Anfang des 16. Jhs. ihre Lübecker Gesellschafter für sich auf der Frankfurter Messe einkaufen (Gunnar Mickwitz, Aus Revaler Handelsbüchern 1938, 40).

Weniger wichtig waren für die Hanse die Friedberger Messen, die ebenfalls seit etwa 1330 aufblühen. Außer Köln, Neuß, Lübeck und Krakau sind andere Hansestädte nicht vertreten (*Hektor Ammann, HU 71, 163). Auch in Nördlingen treten nur Köln, Erfurt, Braunschweig und Breslau im 14. und 15. Jh. auf (HU 72, 161). Im Laufe des 15. Jhs. erringt dann die Leipziger Messe internationale Bedeutung und gewinnt nicht nur ganz Deutschland, sondern auch weite Gebiet des Ostens bis nach Rußland hinein als Einzugsbereich für sich und entzieht sie damit der Hanse. Nur örtliche Bedeutung dagegen vermochten die Messen von Erfurt, Naumburg, Frankfurt an der Oder, Breslau und Krakau zu gewinnen.

Es kann hier selbstverständlich keine vollständige Übersicht der Messen im hansischen Bereich geboten werden. Langsam entwickelte sich aus dem einmaligen oder mehrmaligen Jahrmarkt eine Messe, die fast das ganze runde Jahr andauern konnte. Das gilt besonders für die flandrischen Messen, die für den mittelalterlichen Handel von entscheidender

Bedeutung wurden, etwa Ypern, dann vor allen Dingen Brügge. Auch Köln kann zeitweise mit einer ständigen Messestadt verglichen werden.

Brügges Bedeutung für die Hanse ist nicht hoch genug einzuschätzen, Brügge ist, wie R. Häpke sagt, die „Sonne, um welche der ganze hansische Handel kreiste". Wollte man das Einzugsgebiet der Brügger Messen umreißen, bedürfte man schon einer Europakarte; das ist bisher noch nicht nach der Methode H. Ammanns versucht worden. Man würde dabei die Beobachtung machen, daß der Nordostteil dieses Einzugsgebietes sich vollständig mit dem Bereich der deutschen Hanse deckt. Es ist bekannt, daß sich in Brügge zu Anfang des 14. Jhs. eine Genossenschaft deutscher Kaufleute bildete *(de ghemeenen koeplude uten Roomschen rike van Almanien)*, welche sich 1347 Statuten gab und sich in drei Drittel, nach den Herkunftländern, teilte. Diese Genossenschaft war einem Verbande deutscher Messebesucher in Brügge zu vergleichen, und es lag daher nahe, ihr auch den Namen einer „Hanse" zu geben, wie seinerzeit den nach der Champagne reisenden Kaufleuten der „17 Städte". So finden wir denn seit 1358 (bzw. 1343) den Namen der *hansa Theutonicorum* erst für die Kaufleute, dann auch für die Städte in Brügge belegt, von wo aus er sich allgemein verbreitet haben mag.

Ein weiteres Beispiel soll hier noch hervorgehoben werden, weil es kartographisch gut bearbeitet ist: das sind die Messen oder Jahrmärkte von Deventer (*Z. W. Sneller, Pfingstblatt XXV, 1936). Sie sind seit 1340 bezeugt, wurden zunächst viermal jährlich, dann seit 1386 fünfmal abgehalten. Sie wurden namentlich im 15. Jh. zu den zentralen Austauschmärkten für die Holländer, von wo aus ihre Tuche, Fischerei- und Molkereierzeugnisse usw. ihren Weg nach dem Süden und Osten fanden. Auf der Karte zeigt uns *Sneller das „Marktgebiet von Deventer im späten Mittelalter". Es umgrenzt mit Lübeck, Magdeburg, Erfurt, Frankfurt bis nach Gent und Brügge einen weiten Raum; jeder Ort, der Markt besucher nach Deventer geschickt hat, ist auf der Karte verzeichnet, dazu die verbindenden Handelswege. Das, was diese Karte zu einem wichtigen Dokument der Kulturgeschichte macht, ist die gleichzeitige Eintragung der Brüder- und Schwesternhäuser des „Gemeinsamen Lebens". Diese geistige Bewegung nahm ja, wie bekannt, ihren Ausgang insbesondere von Deventer; und es zeigt sich nun, daß ihr Verbreitungsgebiet sich fast genau mit dem Einzugsgebiet der Messen deckt. Dieses Beispiel bestätigt grundsätzlich die Vermutungen Hektor Ammanns über die kulturelle. kunst- und geistesgeschichtliche Bedeutung auch der Champagner Messen. schen Messen berücksichtigen. An erster Stelle stehen hier die mit dem

Das Bild wäre aber unvollständig, wollten wir nicht auch die nordi- Heringsfang jahreszeitlich verknüpften *nundinae Schanienses*, die Schonischen Messen von Skanör und Falsterbo, die seit dem Ende des 12. Jhs. stattfanden. Sie begannen am 10. oder 15. August und dauerten bis zum

9. Oktober oder höchstens bis Martini. Es trafen sich hier nicht nur Dänen und Norweger, sondern auch spätestens seit 1201 die Lübecker, dann allmählich auch die Rostocker, Wismarer und die süderseeischen Kaufleute (1251), ferner die Stralsunder, Greifswalder, Hamburger (1283) und Kieler Kaufleute. Dietrich Schäfer hat in seiner umfassenden Darstellung des Handels und Verkehrs auf Schonen leider kein vollständiges Verzeichnis aller Messebesucher gebracht, vor allen Dingen nicht das Einzugsgebiet kartographisch festgelegt, das sogar weiträumiger war, als dasjenige der Champagner Messen. Es verkehrten in der Blütezeit der Messen hier nämlich Gäste fast von der ganzen nordeuropäischen Küste: von Norwegen, England, der Normandie, Brabant, von Flandern, Holland, Friesland, Hamburg, Holstein, Lübeck und den wendischen Städten, Danzig, Preußen und Livland. Darüber hinaus aber war auch noch das Hinterland vertreten, Breslau, Frankfurt an der Oder, Stettin, Stendal, Lüneburg, bis nach Maastricht, Zutphen, Nimwegen, Deventer und Leyden.

*Dietrich Schäfer hat die Topographie der Messeorte Skanör und Falsterbo (seit 1316) und ihrer näheren Umgebung ausführlich behandelt und auf zwei Karten darzustellen versucht (Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen, 1887[1], 1927[2]), wenn auch zunächst nur schematisch. Die Ausgrabungsergebnisse 1887—1899 verwertet eine dritte Karte *Schäfers (HGbll. 1899, 92), auf der nun schon sichere Daten eingetragen werden konnten. Vervollständigt und in ansprechend gezeichneter Form finden sich die beiden Karten in *D. Schäfers populärer Darstellung „Die deutsche Hanse" (Abb. 31 u. 32) und danach bei *Walther Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt (Abb. 16, S. 237), sowie anderweitig.

Obwohl die Ausgrabungen in Falsterbo 1932—34 fortgesetzt worden sind (G. von Essen und E. Hester, HU 61, 275), können wir uns doch immer noch kein zuverlässiges Bild von der eigenartigen, gelegentlich von weit über 10 000 Menschen besuchten Messestadt machen, die nur eine „Saisonstadt" war. Weder wissen wir genau, wo die verschiedenen Kirchen der deutschen und dänischen Städte lagen, noch auch wo das *olde* oder *nyge hus* des Lübecker Vogts zu suchen ist, das mit dem kaiserlichen und dem Stadtwappen geziert war, geschweige denn können wir die verschiedenen Fitten — davon wird noch anschließend die Rede sein — genau lokalisieren. Reperbahnen, Böttchereien fanden sich neben Fischrest-*(grum)*-Verwertungen, Lagern der dänischen Fischer *(fiskerleje)* und den Behausungen der Fuhrleute, Prahmkerle *(Mündriche)* und Wraker. Einen kleinen Einblick in das bunte Budenleben der Messezeit geben die bei Schäfer (154) zusammengestellten Budenzeichen: Jungfrauenhäupter, Drachen, Mohrenköpfe, Pferde, Windmühlen, Sterne, Schwerter, Engel, Kränze, Heringe, Heringslakenkannen, Körbe, Hüte, Hellebarden, Becher, Armbrüste, Schwäne, ja sogar zwei Russen finden sich als einladende Merk- und Reklamezeichen der Händler genannt.

Den Schutz der Messebesucher gewährleistet der König von Dänemark durch seine Hauptleute in den Burgen zu Skanör und Falsterbo, die zugleich Gerichtsvögte sind. Ein Zöllner *(gjälkäre)* erhebt die Abgaben, Grundstück- und Budengelder, Marktgeld, Kruggeld und Zölle. Auch vereinbarte man gemeinsam mit dem König, den Vögten und Städten gewisse Verordnungen oder Willküren, die *Moten* genannt wurden (D. Schäfer, HGbll. 1888, 173—180). Doch hatten sich die Hansestädte bereits 1251 eigene Gerichtsbarkeit vorzubehalten gewußt, Lübeck seit 1328 auch die höchste Gerichtsbarkeit über Hals und Hand, wie 1361 allgemein alle Städte. Es hat in der Blütezeit somit über 12 Gerichtsvögte auf Schonen gegeben, die sich für die Entscheidung in komplizierten Fällen als obere Appelationsinstanz zusammenfanden; doch wurde auch an die Heimatstädte appelliert.

Recht wenig wissen wir über die anderen Stellen des schonischen Verkehrs neben Skanör und Falsterbo. Wichtig war vor allem Dragör auf der Insel Amager vor Kopenhagen, wo es „Olderleute der gemeinen Hanse" gab, einen dänischen *buvaget (byfoged)*, der dem Schloßvogt von Kopenhagen unterstellt war und Fitten von Stettin (1370), Deventer (1396), Preußen (vor 1436), Kolberg, Stargard und Treptow (1436) sowie wohl auch Wismar (1470). Wahrscheinlich ist die Kopenhagener Kompanie der Greifswalder (1356) auch mit den Dragörfahrern in Verbindung zu setzen. In Streitigkeiten der Städte untereinander wandte man sich an die Vögte der Städte auf Schonen. Eine deutsche Arbeit über Dragör gibt es noch nicht (vgl. W. Stieda, HGbll. 1890/91, 135—138; Joseph Girgensohn, HGbll. 1902, 165—180; D. Schäfer, a. a. O., Nr. 217 und S. 128, wo eine dänische Schrift von Chr. Nicolaisen erwähnt wird).

Noch weniger wissen wir über den Heringsfang auf Rügen, der schon aus dem 12. Jh. bezeugt ist (s. oben). Ob auf den rügenschen *Vitten* auch eine Art von Jahrmarkt neben dem Heringsfang abgehalten wurde, ist nicht bekannt (A. Haas, HU 56, 270).

Seit Schäfer hat sich die Forschung leider nicht mehr ausführlicher mit der topographischen Seite der Schonischen Messen befaßt. Auch ist zwar ihre handelsgeschichtliche Seite mehrfach (vgl. Curt Weibull, HGbll. 48, 141) behandelt worden, die allgemein-kulturelle Bedeutung des alljährlichen Zusammenströmens von Tausenden von Kaufleuten und Fischern aller Himmelsrichtungen an der skandinavischen Ostseeküste ist noch lange nicht voll erkannt. Außerdem war das Band gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen auf Schonen eines der stärksten Bindemittel nicht allein für die wendischen Städte und für große Teile der Deutschen Hanse überhaupt, sondern brachte auch die einmalige Konstellation eines Städtebündnisses von Holland bis Reval zustande, die Kölner Konförderation, welche bei der Verteidigung einer Wirtschaftsposition zur kriegführenden Macht wurde.

Weitere wichtige nordische Messen müssen in älterer Zeit auf Gotland stattgefunden haben. In der Chronik Heinrichs von Lettland (Cap. I, 11; II, 10; XV, 1) finden sich aus den Jahren 1191—1211 Belege dafür, daß die deutschen Kaufleute gerade zu Ostern auf Gotland dringende Handelsgeschäfte zu erledigen hatten. Es kann sich nur um eine Ostermesse in dem so kirchenreichen Wisby handeln, welche Winter- und Sommerfahrer für kurze Zeit zusammenführte, wenn sich ihre Straßen kreuzten. Das Vorhandensein einer oder mehrerer solcher gotländischer Messen würde erst verständlich machen, warum die Deutschen hier so früh zusammenströmen und eine *universitas* bilden, würde erklären, warum Gotland bei den seeräuberischen Nachbarn eine anerkannt „neutrale" Stellung einnahm, die nicht verletzt werden durfte und warum schließlich das alte Stadtrecht von Wisby und die livländischen Privilegien von zollfreiem Aufstapeln der Waren zum Verkauf am Strande sprechen (Johansen, Nord. Mission, 113, 76). Daher vielleicht auch die eigenartige Bezeichnung „gotisches Ufer" bei den Russen, denn das Messegelände lag wie in Schonen am Strande. Ob das gotländische Siegel der Landgemeinde mit der Darstellung des Agnus Dei vielleicht zunächst als Zeichen der Ostermesse in Gebrauch gekommen sein könnte, bleibt eine offene Frage.

Auch Bergen bildete durch seine Messe einen wichtigen Anziehungspunkt. Es gab hier eine Messe Anfang Mai, eine zweite Ende Juli bis Anfang August (Norges Historie II, 1, 1915, 318). In Westengland waren die St. Botulfsmärkte *(nundinae sancti Botulfi)* von Boston weitbesucht, auch von Flamen, Deutschen und Gotländern (HUB I, 333 von 1244). Es mag sein, daß die vielen Botulf-Kirchen in den Städten Dänemarks auf den Besuch dieser Märkte durch Englandfahrer hinweisen.

5. Grundstücks- und Landkonzessionen

Das freie Verkehrsrecht des Kaufmanns auf den Landstraßen setzte voraus, daß Nachtlager aufgeschlagen werden durfte und Pferdeweide erlaubt war. Auch wenn Pferde zum Verkauf mitgeführt wurden, gestattete man die Benutzung der Weide, wenn nicht Schaden entstand; so berichtet das große Privileg der Kaufleute in Livland vom Jahre 1277. Darüber hinaus scheint man gewisse Inseln in der See für die Pferdehaltung der Kaufleute reserviert zu haben. Auch war es althergebrachtes Recht, daß der seefahrende Mann sich in den Küstenwäldern nicht nur Brennholz, sondern auch Bau- und Mastenholz für seine Schiffe schlagen durfte. Dieses Recht wurde für beide Ufer der Newa 1269 von den Russen anerkannt, ebenso von seiten der Livländer 1256 ff. Weiter, man gab nicht nur im Falle eines Schiffbruchs, sondern auch für den Handel an den Landhäfen und an den Küsten Gotlands und Livlands einen

Streifen von 8 Faden frei, auf dem der Kaufmann seine Ware stapeln konnte. Wenn allerdings den Kaufmannskirchen Wiesen und Weiden verliehen wurden (in Novgorod und Ladoga), so mußte eine besondere Konzession oder ein regelrechter Kauf vorliegen (Johansen, Nord. Mission, 111—114).

Schon die Kaufmannskirche mußte auf einem rechtlich erworbenen oder geschenkten Grundstück belegen sein, soweit nicht der Priester den Platz auf eigene Rechnung kaufte (so Meinhard in Üxküll an der Düna, Heinr. v. Lettland I, 6 zu 1184). Andere Bauten des Kaufmanns, Herbergen, Buden, Ställe, mußten, soweit sie nicht auf der Marktfreiheit errichtet werden konnten, auf erworbenen oder dafür zugewiesenen Grund und Boden stehen. Das gilt vor allem für die sog. Fitten der schonischen Küste. Das Wort Fitte oder mnd. *vitte* ist aus dem Altnordischen entlehnt *(fit)* und bedeutet soviel wie einen Wiesenstreifen am Strande (D. Schäfer, Schonen, CVI), auf dem sich der Kaufmann niederlassen konnte. Er war demgemäß stets viel länger als breit: so zählte die Lübische Fitte 542 Faden in die Länge, aber nur 82 Faden in die Breite (das. CXIII), immerhin ein Landstück, das etwa 1½ km lang war; die Fitten der anderen Städte waren kleiner, die 1370 den Danzigern verliehene 266 Faden lang und 96 breit (das. CXIII). Die erste Verleihung einer solchen Fitte an die Lübecker muß schon in den Anfang des 13. Jhs. fallen, doch ist eine Urkunde darüber nicht erhalten.

Dagegen besitzen wir, abgesehen von der Verleihung 1370 an die Danziger (HR I, 1, 519), einen Beleg für die Form der Konzession aus dem Jahre 1436. Der König von Dänemark verleiht den Bürgern von Stargard und Treptow *eyne vitte . . . uppe unser vischerye to Drakör* und gestattet, *dat de brodere van sunte Augustyns orde to Stargarde moghen buwen dar ene capelle uppe dersulven vitte* (HGbll. 1902, 173). Auch hier geht also Buden- und Kirchenbau gleichzeitig vor sich.

Die Belegenheit der Fitten auf Schonen hat, wie erwähnt, *Dietrich Schäfer darzustellen versucht. Ergänzungen dazu für die anderen Städte gaben Max Perlbach und Paul Simson für Danzig (HGbll. 1901, 163—169; 1911, 365—368) und Otto Blümcke für Stettin (HGbll. 1907, 439—455). Andere Arbeiten (besonders schwedischer Verfasser) nennt Schäfer im Vorwort zur zweiten Auflage seiner Quellenedition 1927, S. XI.

Der Begriff „Fitte" wandert von Schonen als Lehnwort weiter nach Süden und findet sich auch auf Rügen (A. Haas, HU 56, 270) hier immer noch mit dem Heringsfang und Handel verbunden. Je weiter nach Osten aber das Wort als Ortsnamenteil vordringt, umso mehr wandelt es seinen Sinn: es bedeutet in Ostpreußen z. B. nur noch Fischerlager, Fischerdorf am Haff. Bis Memel ist die *Vitte* nachzuweisen, in Livland kennt man den Ausdruck nicht mehr. Immerhin ein Zeichen, wie sich auf Schonen eingebürgerte Begriffe über die deutsche Ostseeküste verbreiten konnten.

Eine andere Form der Landkonzession sind die *garten* in Norwegen (altnord. *garðr* = Hof). Die deutschen Kaufleute werden in Bergen 1191 erwähnt, aber erst 1259 erwerben sie dort auch Grundbesitz. Der Königshof in Bergen soll bereits von König Olav Kyrre, dem Gründer der Stadt, in Parzellen aufgeteilt worden sein. Im 11. und 12. Jh. waren die Besitzer zunächst norwegische Geistliche und Adlige, aber seit 1259 werden die *garten* immer zahlreicher an deutsche Kaufleute verkauft, bis schließlich alle 31 Grundstücke (von ca. 140 m Länge und 5—6 m Breite) der späteren „Deutschen Brücke", auf dem Boden der norwegischen Altstadt, in deutscher Hand sind (namentlich seit dem Brande 1476). Grundherr blieb der König, an den Erbzins zu zahlen war; jeder Hof hatte sein eigenes *Gartenrecht* (O. Brattegård, HU 70, 184). Auch die deutschen Handwerker, seit etwa 1200 in Bergen nachweisbar, erwarben einen großen Königshof namens *Wogsbotten* neben der Brücke im Jahre 1330, der alsbald in mehrere Straßen und Häuserplätze aufgeteilt wurde. Doch mußte auch hier weiter Erbzins an den König gezahlt werden.

Auf Einzelheiten der hansischen Niederlassung in Bergen und Norwegen kommen wir noch in anderem Zusammenhang zu sprechen. Bereits hier sei aber auf das Werk von *Christian Koren Wiberg, Schötstuene i Bergen, 1939, verwiesen, das eine Karte der Grundstücke an der Deutschen Brücke enthält; ergänzt wird es nunmehr durch die Arbeit von Bernt Lorentzen, die in der diesjährigen HU besprochen ist (S. 241). Vgl. auch Otto Röhlk in Dt. A. f. Ldes. u. Volksforschg. 5, 1941, 205—15.

Die Frage der Entstehung von Stadtmark und Bannmeile gehört nicht hierher, sondern ist mit der Anlage der Städte zusammen an anderer Stelle zu erwähnen. Ebenso sind die Landerwerbungen der Städte und ihrer kirchlichen Institute, die Pfandherrschaften und Schutzgebiete einem späteren Abschnitt zuzuweisen.

Noch in die Zeit der Kaufmannshanse gehört aber das Bürgerlehn. Es spielt für Altdeutschland keine wesentliche Rolle, hier waren die ständischen Vorurteile noch unüberbrückbar, ein Kaufmann als Träger eines ritterlichen Lehns eine Ausnahme. Hingegen hat der Kaufmann im Ostseeraum öfters ein Lehen erhalten, namentlich im livländischen Kolonisationsgebiet. In einem Schreiben an Lübeck bietet der Landmeister von Livland 1261 jedem nach Kurland einwandernden *militi vel honesto burgensi* ein Lehn von 60 Hufen an (Lüb. UB I, 256). Bei der Gründung Revals verlieh der Schwertbrüderorden 1230 den Kaufleuten aus Gotland 800 Haken in der estnischen Landschaft Jerwen; später noch siegelt der Vogt von Jerwen mit dem Lilienbaumwappen der Deutschen auf Gotland. Laut Vereinbarung mit Bischof Albert und dem Schwertbrüderorden erhielt die Stadt Riga seit 1226 ein Drittel des neu eroberten Landes: zunächst 1227/34 ein Drittel der Insel Oesel, dann 1231 in Kurland das Gebiet der Windaumündung und in Semgallen, auf dem Wege nach

Litauen, ein Teil von Mesothen (* Johansen, HGbll. 65/66, 13—16). Wichtig ist hierbei, daß 1232 auch den in Riga verkehrenden auswärtigen Kaufleuten und Pilgern rechtlicher Anteil am Landbesitz 1232 und der erweiterten Stadtmark 1272 verliehen wird, wobei die Rigaschen Bürger als *tutores et possesores* des Landes im Namen der Kaufleute und Pilger bezeichnet werden (L. E. C. UB I, 431). In den Stürmen der Kampfzeit um die Jahrhundertmitte ging dieser große Kaufmannsbesitz in Livland, den man auf 4000 Haken schätzen kann, wieder verloren. Die Stadt Riga prozessierte vergeblich noch bis 1490 um die Rückgabe des Landes bei der Kurie.

Ein ähnliches Schicksal erlitt die gemeinsame Aktion des Deutschen Ordens und der Lübecker zur Eroberung des Samlandes 1242—1246. Lübecker Jünglinge beteiligten sich am Kampf, samländische Edelinge wurden in der Marienkirche zu Lübeck getauft, eine Stadt zu Rigaschem Recht sollte am Pregel gegründet, dazu ein Drittel des Samlandes den Lübecker überwiesen werden. Die Eroberung ließ sich nicht halten und 1263 und 1286, als Königsberg als Stadt neu entstand, wollte der Orden von den Lübeckern nichts mehr wissen (Chr. Krollmann, HU 65/66, 335; Fritz Gause, HU, 73, 226).

Auch in Schweden muß man mit Lehnsbesitz deutscher Kaufleute rechnen, vor allem im Bergbaugebiet. Selbst im späteren Mittelalter stand der wohlhabende Kaufmann und Patrizier im Norden, im Baltikum und in Polen (Krakau!) als Lehnsträger dem Ritter in rechtlich-sozialer Beziehung gleich. Die Frage bedürfte einmal erschöpfender Behandlung.

6. Handelshöfe und Kontore

Wie die Fitte ist auch der Handelshof im Ostseebereich ein nordisches Erbe, das der deutsche Kaufmann antrat. Seit 1165 kann man sicher mit dem Besuch deutscher Handelsgäste in Novgorod rechnen, die in den ersten Jahrzehnten — jedenfalls bis 1185 — nur auf den Gotenhof als Herberge angewiesen waren. Der Hof der Gotländer in „Holmgard" ist auf einem Runenstein bereits um 1090 belegt, ging in der Blütezeit der Hanse um 1390 ganz an den deutschen Kaufmann über, in dessen Namen Reval alljährlich dem Lande Gotland die Miete entrichtete. Dieser Gotenhof — dessen Lage zwar bekannt, dessen innere Einrichtung (bis auf die Erwähnung von Salzspeichern) uns nicht überliefert ist — muß das Vorbild des späteren St. Petershofs gewesen sein. An keiner anderen Stelle im hansischen Verkehrsgebiet begegnet der Typus des umwehrten, von seiner Umgebung streng abgeschlossenen Handelshofs so eindeutig wie in Novgorod. Er repräsentiert offensichtlich noch die ältere wikingische Tradition des „Fahrmänner-Hofes", wie man den einmal auftretenden russischen Namen *Paramoni-dvor* hat übersetzen wollen (Al. Bugge und

J. Mikkola, vgl. L. K. Goetz, Dt.-russ. Handelsverträge, 86). Die Faktorei der kriegerischen Skandinavier bedurfte der schützenden Pallisaden; aber auch den Hansen haben sie in den inneren Stürmen des Novgoroder Stadtstaates oft vorzügliche Dienste geleistet.

Der St. Petershof ist niemals im Abriß oder Plan festgehalten worden, auch hat man bis jetzt keine Ausgrabungen an seiner alten Stätte versucht. Wir sind daher darauf angewiesen, sein äußeres Bild nach den historischen Quellen, vor allen Dingen dem altertümlichen und sehr ausführlichen Schragen, zu rekonstruieren. Einen allgemeinen Lageplan bringt 1893 * A. I. Nikitskij, nach ihm wiederholt W. Gurland 1913 und L. K. Gietz 1916 (S. 114). Die Belegenheit innerhalb von Groß-Novgorod ist ersichtlich aus einer Karte bei *P. Johansen, Novgorod und die Hanse (Rörig-Gedächtnisschr., 1953, 128). Die überlieferten Bauten und Wohnräume des Hofes sind von Wolfgang Schlüter im Sachregister zu dem Text der Nowgoroder Schra 1914 zusammengestellt (S. 97).

Der Novgoroder Handelshof wurde zum Vorbild auch für die anderen Kontore der Hanse, die danach strebten, eine ebenso geschlossene Gemeinschaft bilden zu können, sowohl in kirchlicher Beziehung als in rechtlicher, durch die Gerichtsautonomie, und schließlich auch in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht. Ein ummauerter Hof mit eigener Kirche, mit eigenem Gericht, eigener Waage und Warenprüfung, mit in Zölibat lebenden Kaufgesellen und Meistermännern wurde zum Idealbild der Auslandsvertretung für die Hanse, ein Idealbild, das allerdings außerhalb Novgorods nie ganz erreicht wurde. Aber sowohl in Bergen (1529) wie in London sind Versuche im Gange gewesen, die hansische Niederlassung zu befestigen und aus der Umgebung herauszuheben, was aber nie gelang.

Eine solche umwehrte Niederlassung inmitten des fremden Umlandes bildete, vom heutigen Standpunkt aus gesehen, eine sonderbare Erscheinung. Ein kleiner Staat im Staate mit ängstlich gehüteten Rechten und Privilegien, sorgfältig abgeschützt gegen jede Einflußnahme von außen. Was den Reiz der Erscheinung besonders erhöht, das ist das Eheverbot für die Kaufgesellen, ja die Ausschließung aller weiblichen Personen aus der Niederlassung. Damit wurde eine Art von Zölibat eingeführt, das die Handelskontore der Hanse in eine entfernte Parallele zu den Konventen der Ritterbrüder des Deutschen Ordens oder überhaupt der Klöster stellte.

Wie schon gesagt, dieses Idealbild ließ sich nur in Novgorod ganz, in Bergen zum größten Teil und in London bloß teilweise in die Wirklichkeit durchführen. Selbst in Rußland gab es die geschlossene Form der Handelsniederlassung außerhalb Novgorods sonst nicht. Die Herberge der Deutschen im „Lübischen Kruge“ vor Pleskau am „deutschen Strande“ des Stromes Velikaja war nur eine Einfahrt und Gaststätte; in Smolensk

gab es zwar eine deutsche Marienkirche, die bereits 1229 erwähnt wird, doch läßt sich ein umwehrter Hof nicht nachweisen; dasselbe gilt für Polozk an der Düna, wo festzustellen ist, daß die Deutschen in verschiedenen Höfen der Russen als Mieter einquartiert gewesen waren (L. K. Goetz, Handelsverträge, 285; Johansen, Novgorod, 142; H. Hildebrand, Balt. Monatsschr. 22, 1873).

Im allgemeinen hatte die hansische Niederlassung des Westens jedoch die Züge bewahrt, welche sich schon auf den Messen der Champagne herausgebildet hatten. Wohnung nahm der Kaufmann bei Geschäftsfreunden und Herbergsvätern *(hostelier)* in der Messestadt, bevorzugte als Versammlungsort gewisse Gotteshäuser und ließ sich in bestimmten Straßen nieder und erwarb im Laufe der Zeit für seine Stadt ein Haus. So sind die Verhältnisse vor allen Dingen in Brügge. Es gab hier eine Lübecker und eine Hamburger Straße, in der ursprünglich vielleicht die hansischen Kaufleute bevorzugt sich niederließen; später jedoch findet man sie in der ganzen Stadt, da sie sich in freier Wahl ihren *hostelier*, der gleichzeitig Herbergswirt, Fuhrunternehmer, Makler, Wechsler und Lagervermieter sein konnte, aussuchen wollten. Die Karmeliterkirche, 1265 mit deutscher Beihilfe gegründet, wird bevorzugter Tagungsraum; 1449 waren bei einer solchen Versammlung 600 Deutsche anwesend. Hauserwerb einzelner deutscher Kaufleute ist schon vor 1400 bezeugt; an der Stelle einer solchen „Neuen Herberge" der Deutschen wird endlich 1457—1478 das so gut bekannte Haus der „Osterlinge" erbaut (Leonhard Ennen, HGbll. 1873, 39—74; Abbildung bei *Rudolf Häpke, Pfingstblatt VII, 1911, 36—63; zwei Abbildungen bei *Heinrich Reincke in „Hanse, Rhein und Reich", 1942, 66 nebst Stadtplan Brügge 1562 u. a.).

Über die Ursprünge der deutschen Gildhalle in London haben wir schon berichtet. Sie lag an einer für den Schiffsverkehr auf der Themse recht günstigen Stelle nahe der großen Brücke über den Strom. Wie es zur Erwerbung des umliegenden Grundes bei der Gildhalle gekommen ist, wissen wir nicht genau; für dieses Gelände tritt seit dem 14. Jh. (*Werner Kurzinna, HGbll. 1912, 433) die Bezeichnung *le Steelyerde*, seit 1423 deutsch auch *de stalhove* auf, deren philologische Erklärung lebhafte Diskussion hervorgerufen hat (vgl. K. Höhlbaum, HGbll. 1877, 133; Martin Weinbaum, HGbll. 1928, 47 ff.). Die Deutung des Namens als Stätte, auf der Tuch „gestalt" wurde, d. h. geprüft und plombiert, ist am wahrscheinlichsten. Einen Plan des Stalhofs gibt bereits *J. M. Lappenberg in seiner „urkundlichen Geschichte des hansischen Stalhofs zu London" (Hamburg 1851), den wir nun in authentischer Gestalt, durch viele alte Ansichten von London ergänzt, *Siegfried H. Steinberg verdanken (Gedächtnisschr. Fr. Rörig, 1953, 159—164 nebst 8 Abb.). Ein gutes Bild des Stalhofes im 18. Jh. nach einer Lübecker Handzeichnung findet sich in der Propagandaschrift: Hanse, Downing Street und Deutsch-

lands Lebensraum, 1940/42, 91. — Auf einer Grundfläche von etwa 3/4 ha lagen ca. 90 verschiedene Baulichkeiten an drei engen Gassen. Diese kleinen Gäßchen im Stalhof sind schon 1385 überliefert, die um langgestreckte Warenschuppen, schmale Giebelhäuser in Fachwerk und der eigentlichen Gildhalle herumführten. Die Ummauerung des ganzen Grundstückes und der Bau eines Wehrturmes an der Gildhalle erfolgte erst nach 1477.

Auch in Bergen hat es nicht von vornherein einen geschlossenen deutschen Handelshof gegeben, sondern, wie erwähnt, wurden seit 1259 die Grundstücke auf der Deutschen Brücke allmählich aufgekauft und erst im 15. Jh. zu einer Einheit verschmolzen, zu der auch die benachbarten Kirchen (St. Marien und St. Martin), eine obere Straße mit Gärten, das Rathaus *(des kopmans staven)* u. v. a. zu rechnen ist. (*Colmar Schumann, HGbll. 1889, 55—125 mit Einzelplänen und Abb.; *Christian Koren Wiberg, s. oben; Bernt Lorentzen, HU 73, 241). Über die Namen der einzelnen Grundstücke, der sog. *Garten*, besitzen wir die Arbeit von Olav Brattegård (HU 69, 157). Darüber hinaus enthalten die Schriften des Hanseatischen Museums zu Bergen (bis 1954 17 Nrr.), auf die hier verwiesen sei, ausführliche Nachricht selbst über Einzelheiten der inneren Ausstattung in den Räumen der Kaufgesellen zu Bergen.

Die Bezeichnung *Kontor* für die Niederlassungen der Hanse im Ausland ist nicht alt. Das Wort selbst ist in der französischen Sprache *(comptoir)* erstmalig 1327 belegt und dürfte im 14. Jh. über das pikardische und flämische Idiom auch in die mittelniederdeutsche Sprache eingedrungen sein (Kluge, Etym. Wb.), bedeutet zunächst aber nur Zahltisch, Schubfach, dann Schreibtisch, Schreibstube und endlich seit etwa 1450 auch Handelsniederlassung der Deutschen Hanse. Vorher bezeichneten sich die Niederlassungen nur ganz allgemein mit *de gemene kopman to Brügge* oder *olderlude und wiseste to Nougarden* und ähnlich. Es ist anzunehmen, daß die Bezeichnung *Kontor* erst für London in Anwendung gekommen ist, wo bereits 1400 ein Klerk, d. h. Sekretär genannt wird (Fr. Schulz, 183); in Bergen wird ein *clerick* als Sekretär erst 1448 erwähnt, der dann, neben den seit 1455 wirksamen Frachtherren, maßgebenden Einfluß auf das ganze Gemeinwesen der Deutschen ausüben sollte (Fr. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Bln. 1900; derselbe, Die Sekretäre des dt. Kontors zu Bergen, 1939). Seitdem die Handelsniederlassungen vom *Kontor*, vom Schreibtisch des Sekretärs aus geleitet wurden, wird erst diese heute so gebräuchliche Bezeichnung üblich. In Novgorod treffen wir sie erst 1486 und 1495 an (Schlüter, Nowg. Schra, Sachreg. 97), dort wurde sie nie recht heimisch, denn die Niederlassung wurde vom Hofsknecht geleitet, nicht von einem Sekretär.

Jede der hansischen Niederlassungen im Auslande weist eigene charakteristische Züge auf. Das zeigt sich besonders in dem Klima und

fremder Sitte angepaßten Bauten, die z. T. ganz fremdartige Namen tragen. So bezeichnet man im St. Petershof das Gerichtszimmer mit *gridenisse* nach russ. *gridnica*, den Keller und Karzer *pogribbe* (russ. *pogreb)*, die Vorratshäuser *klete (kletj)*; in Bergen wiederum kannte man außer dem *Garten* = Hof, den *Schütting* (norw. *schötstue)*, das heizbare Gemach und Gästezimmer, das *Eldhus* zur Feuerung und zum Kochen, das *Bunttenhaus* für den ländlichen Handelsgast, den *bonden* (Bauern), ferner den *Schwalen*, den Gang zwischen den Häusern u. a. m. Andere fremde Namen lernte der Kaufgesell in Brügge, in London, ja schon in Danzig und Riga kennen; manche fanden Eingang auch in der Heimat, so der *Schütting* in Bremen, für die Bergen- und Schonenfahrer in Lübeck, Stralsund u. a.; die *Klete* in ganz Livland. Darüber hinaus aber brachte schon die Berührung mit den typischen Handelswaren eines Kontors eine, wenn auch kleine Kenntnis der Menschen und Verhältnisse in der Fremde mit sich: manche Qualitätsbezeichnungen der Pelze im Hansehandel waren z. B. russisch *(schevenisse, troynisse, wymeteken, lastken)*; für den Handel mit Flachs wiederum war die Bekanntschaft mit baltischen Ausdrücken erforderlich *(Puiken, Vickeler, Pinken Hede, Bauer Risten, Hilliger, Drujaner)* und in Bergen mußte man natürlich die verschiedenen Sorten Trockenfisch auseinanderzuhalten wissen *(Stockfisch, Rotscher, Rundfisch, Schraubfisch, Schorden, Königslobben, Rackfisch, Lotfisch, Rekeling, Kropeling, Raff* usw.).

Dazu kam selbstverständlich die fremde Währung, andere Maße und Gewichte, andere Staats- und Kommunalbeamte, aber auch andere Lebensformen und Geschmacksrichtungen, die den Handel entscheidend beeinflussen konnten und die man daher als Kaufmann kennen mußte. Aber auch die Bezeichnungen für soziale Formen der Selbstverwaltung in den Kontoren waren überall verschieden, wenn auch niederdeutsch. Diese Vielgestaltigkeit der hansischen Siedlung im Kleinen wie im Großen ist bezeichnend; jede Auslandsniederlassung hatte ihren eigenen genius loci.

7. Kleinere hansische Niederlassungen

Das hansische Mittelalter kannte den Ausdruck „Faktorei" nicht, er stammt erst aus der merkantilen Zeitepoche. Für die kleineren Handelsniederlassungen der Hanse im Ausland gilt dasselbe wie für die großen Kontore: man sprach von dem *gemenen kopman to N* oder später z. B. von den *olderluden des ghemenen copmans der Nowgarderfarer bynnen Revel resziderende* (1517, Lüb. St. A.) oder ähnlich. So kam es zur Bildung des Ausdrucks *resedencie*, der 1476 für die Niederlassungen in Boston, Ipswich und Lynn überliefert ist (Fr. Schulz, 167). Dem inneren Aufbau nach waren diese Niederlassungen trotz ihrer Kleinheit ebenso konstruiert wie die großen Kontore. Nach dem Statut der Kölner Eng-

landfahrer von 1324 durften schon vier Kaufleute in England sich einen *justiciarius* oder *alderman* erwählen, dem die anderen drei Gehorsam schuldig waren. So kennen wir denn auch Älterleute in Ipswich, Yarmouth, Lynn, Boston und Hull, womit aber nicht gesagt ist, daß diese Niederlassungen viele Kaufleute umfaßten (Fr. Schulz, 166).

Daher ist es auch nicht leicht, ein vollständiges Bild der kleinen hansischen Niederlassungen im Ausland zu geben. Ihre Zahl schwankte je nach Handelskonjunktur und politischer Lage, denn die Besucher waren ja nicht fest am Ort ansässig. Erik Arup hat in Ergänzung der Daten Daenells die hansischen Nebenniederlassungen in England zu schätzen versucht und kommt auf die Zahl von 15 (Kings-Lynn, Boston, Hull, Ipswich, Yarmouth, Norwich, Bristol, Newcastle, Scarborough, Colchester, Southampton, Sandwich, Falmouth und Plymouth: Studier i engelsk og tysk handelshistorie, Kopenhagen 1907, 16/17). Was Bristol anlangt, so wird man bezweifeln müssen, ob hier wirklich eine nennenswerte hansische Niederlassung möglich war (E. M. Carus-Wilson, HU 62, 299). Eine Liste der hansischen „Stalhöfe" in England gibt schon die Denkschrift des Clement Armstrong um 1535, die von Reinhold Pauli veröffentlicht wurde (HGbll. 1877, 129—132).

Weit schwieriger ist es, alle Niederlassungen hansischer Kaufleute in Skandinavien festzustellen, denn es gab wohl keine nordische Stadt des Mittelalters, in welcher sie ganz fehlten. An dieser Stelle wäre nur Dänemark und Norwegen zu behandeln, weil Schwedens Städte unter das nächste Kapitel der Städtehanse fallen, obwohl die deutsche Niederlassung in ihnen fast gleichzeitig vor sich ging; denn, methodisch gesehen, gehören die deutschen Bürger Schwedens schon zur festansässigen städtischen Bevölkerung.

Wie schon erwähnt, fanden die Märkte und der Heringsfang am Sunde nicht nur in Skanör und Falsterbo, sondern auch in Dragör statt. Darüber hinaus aber gab es fast an der ganzen Küste Fischerlager, in denen ebenfalls Hering gesalzen und verkauft wurde. Eine Schrift von 1537 zählt folgende Namen auf: Landskrona, Hven, Barsebäck, Malmö, Skåre, Trelleborg, Abekås, Ystad, Kåseberga und Simrishamm, dazu noch die Inseln Möen und Bornholm. Der Besuch dieser Fischerläger wurde 1536 den Fremden verboten (D. Schäfer, 128), vorher treffen wir aber in mehreren von ihnen hansische Kaufleute an. In Landskrona z. B. hatte der *dydeske kopman* nicht nur einen Altar im Karmeliterkloster St. Marien und war Mitglied beim Papageienschießen der St. Knuts-Gildebrüder, sondern behauptete auch 1477 bereits 150 Jahre lang in einer Kompanie das Recht des Handelns am Ort gehabt zu haben (W. Stieda, HGbll. 1889, 211; E. Arup, a. a. O. 17). Das mag richtig sein, denn 1329 bitten die *universi mercatores de civitatibus Teutunicorum, qui velificant ad opidum Elenboghen*, d. h. Malmö, die Stadt Lübeck um

eine feste Regel für die *societas*, d. h. Kompanie, welche sie gründen wollen. Auch die Kopenhagener Kompanie ging auf eine Gründung zurück, die im Jahre 1382 *de koplude van der Wysmer und van deme Sunde und van Stettyn und vort alle de gemeyne kopman uth den dudesschen steden to Copenhaven gemaket* hatte (Erik Arup, a. a. O., 17). Das Haus des alten *Tydske Kompagni* lag am Fisketorv beim *Helliggesthus*, die deutschen Kaufleute wohnten in Kopenhagen vorwiegend in der *Tyskemandegade*, heute Vimmelskaftet (Otto Mackeprang, HU 71, 193; H. U. Ramsing, HU 65/66, 341). Nach der Sammlung alter Gilde- und Amtsschragen von Dänemark (ed. Nyrop, Kopenhagen 1899/1900) gab es solche deutsche Kompanien noch in Ystad, Simrishamn auf Schonen, in Rönne auf Bornholm, in Köge und in Aalborg (Jütland), wo die *Compagniet* (jetzt Börse) auf die Papageiengilde bzw. Hl. Leichnamsgilde deutscher und dänischer Krämer zurückging, welche 1431 gestiftet wurde. Kompaniegassen gibt es noch heute in vielen dänischen Städten (Viborg, Nästved, auch Flensburg), doch sind selbstverständlich nicht alle Kompanien nur Verbände deutscher Kaufleute und Krämer gewesen. Eine dänisch-deutsche Mischbevölkerung war die Regel, was uns 1367 für Nästved und Kallundborg bezeugt ist (Ernst Dragendorff, HGbll. 1902, 221 ff.). Über die Niederlassung in Åhus auf Schonen vgl. Fr. Techen, HGbll. 1922, 178—184 und Chr. Olofson, HU 70, 181.

Die Verzeichnung der kleinen Niederlassungen hansischer Kaufleute in Dänemark stößt auf beträchtliche Schwierigkeiten. Erstens bedarf man einer Spezialkarte, um alle kleinen Städte sichtbar zu machen, zweitens müßte man Saisonhandelsplätze — am Sunde — von den ständigen unterscheiden; drittens ist eine „Kompanie" nicht ohne weiteres mit einer Faktorei der Hanse gleichzusetzen, sondern hatte vielfach nur örtliche Bedeutung; drittens schließlich ist die Teilnahme dänischer Bürger an diesen Kompanien sicher, wenn sie nicht sogar gelegentlich ganz dänisch waren. Es geht also nicht an, wenn z. B. in *Putzgers Historischem Schulatlas (alte Aufl.) nach *G. Droysens Allg. histor. Handatlas (1886) einfach gewisse Orte in Dänemark (auch Svendborg, Roskilde, Helsingör, Helsingborg, Varberg, Flensburg) durch Unterstreichung als „Städte, in denen die Hanse oder einzelne Hansestädte Niederlassungen oder Handelsvorrechte besaßen" bezeichnet werden. Am besten wäre die Verwendung einer besonderen Signatur.

Was Norwegen anlangt, so hat man zumeist der Bedeutung Bergens zuviel, derjenigen aller anderen Städte zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Erst durch die Arbeiten Alexander Bugges (VSWG VI, 1908, 190 u. a.) wurde das anders, und Johan Schreiner verdanken wir nun eine umfassende Darstellung der allgemeinen Beziehungen Norwegens zur Hanse (vgl. Maria Wetki, HGbll. 70, 35 und die Antwort von J. Schreiner 72, 64). Über die kleineren Niederlassungen der Hanse in Süd-

Norwegen berichtet O. A. Johnsen in den HGbll. 1928, 66—77: wie Lübeck sich in Bergen im Laufe des 14. und 15. Jhs. eine Monopolstellung erringen konnte, so gelang Rostock das Gleiche im Süden Norwegens, im Gebiete der sog. Wiek; die dort handelnden Großkaufleute waren fast durchweg Rostocker, während der Hökerhandel in den Händen des Stralsunder Hökeramtes lag, das z. B. 1323 besonders zahlreich an Mitgliedern war. Die Rostocker hatten in Tönsberg und in Oslo je zwei Ältermänner, eigene Warenniederlagen und Kaufmannsstuben; in Tönsberg gab es den besonderen *Rostockerhof*. Trotz städtischer Privilegien für Tönsberg und Oslo 1362 und 1346 gelang es den deutschen Kaufleuten doch, sich auch dort in einem gewissen Umfange des Detailhandels zu bemächtigen. 1368 wird erstmalig die Kompanie der deutschen Kaufleute erwähnt, 1416 nennt sie sich *de olderlude unde de kopman tho Anslo unde tho Tunsberg* (76). Daneben gab es Ladeplätze, Lieger und Höker der Hanse auch in den kleinen Städten Sarpsborg, Marstrand und Konghelle. 1538/39 wurden die Niederlassungen der Hanse an der Wiek vom Könige aufgelöst, die Holländer traten das Erbe an. — Zwei Ordnungen des Rostocker Rats für seine Kaufleute *in der Wyk, to Anslo unde Tunsberge* wurden 1452 und 1472 erlassen (Karl Koppmann, HGbll. 1888, 163). — Daß auch in Stavanger und trotz aller Verbote der Norderfahrt selbst in Drontheim (Nidaros) von deutschen Kaufleuten gehandelt wurde, steht fest (Chr. Koren Wiberg, HU 58, 173).

Alle kleinen Niederlassungen hansischer Art in Europa aufzuzählen ist hier nicht möglich. Es versteht sich von selbst, daß deutsche Kaufleute nicht bloß in Brügge anzutreffen waren, sondern auch in Gent, Ypern und den anderen flämischen Orten. J. Mees bringt Namen der Osterlinge auch in südniederländischen Städten seit 1310 (HU 60, 333). Durch die zeitweilige Verlegung nach Dordrecht, nach Antwerpen und Bergen-op-Zoom wurden dort auch vorläufige Kontorhäuser erworben *(de Cluse, de Zekel)*, bis schließlich Antwerpen zum Monopolhandelsplatz der Deutschen ausersehen wurde (1546) und es — bereits zu spät — zum Bau des sehr stattlichen Hansehauses in Antwerpen kam (1564—68). Davon gibt es zahlreiche Abbildungen, vgl. D. Schäfer, Die deutsche Hanse, 134/135; R. Häpke, Pfingstblatt VII, 50; Br. Kuske, Köln und der Nordwesten, 1941: W. Ewald, 67—89; Hanse, Downingstreet . . . 1940/42, 109; Hanse, Rhein und Reich, 1942, 75/76 usw. Vgl. auch HGbll. 1873, 37, 75 und über das *kleine Oestersche Haus* zu Antwerpen C. Wehrmann, HGbll. 1874, 107—116.

Die anderen kleinen Niederlassungen in Flandern hatten nur selten auch eigene Häuser, so z. B. Houk, wo bereits vor 1402 ein solches für die Osterlinge nachweisbar ist (Karl Koppmann, HGbll. 1875, 130). Hier befand sich aber auch die Tagungsstätte der kleinen Schifferhansen von Hamburg, Lübeck und Bremen (Walther Stein, HGbll. 1902, 92). Auch

Rostocker verkehrten hier und um 1280 wurde eine deutsche Kirche und ein Hl. Geist-Hospital gestiftet. Auch in den benachbarten Orten von Oostkerke, Monnikerede, Sluys und Damme gab es solche Niederlassungen, wenn sie auch kleiner waren.

Allen diesen kleinen Faktoreien kann nicht nachgegangen werden; oft handelt es sich nur um Lieger, eingesessene Bürger, die den Warenvertrieb der Hanse übernommen hatten, manchmal auch um Geschäftsfreunde, die sich durch *wedderlegginge* oder *sendeve* mit Deutschen verbanden. Erwähnenswert jedoch sind die kleinen Hansen der Hamburger Kaufleute, die namentlich Bier in Holland absetzten: so gab es in Utrecht angeblich 1358 eine Hamburger Hanse mit zwei Älterleuten; in Amsterdam gab es eine gleiche Genossenschaft der Hamburger, die in der Nikolaikirche *(Oude Kerk)* eine Kapelle erwarb, den *Hamburger Choor* mit dem Altar Petri-Pauli und 8 Grabstätten. Die Tagungen der Bruderschaft fanden in der Herberge zur „Goldenen Hand" statt. Auch in Staveren existierte eine solche Bruderschaft, die 1365 das Recht der Amsterdamer Niederlassung erhielt (R. Häpke, Pfingstbl. VII, 29, 64).

Je weiter nach Westen, umso schwieriger wird die Feststellung hansischer Niederlassungen an der See. Daß es solche gegeben haben muß, ist sicher, etwa in Nantes, in La Rochelle; daß auch die Schiffer der holländischen Städte, welche das Bayensalz an der Küste der *marais salants* (L. Papy, Rev. Géogr. des Pyrenées et du Sud-Ouest 1931, 121—161) zwischen Loire- und Garonne-Mündung abholten, um es in großen Flottenverbänden bis nach Reval zu bringen, irgendwo in den kleinen Orten der Bucht von Bourgneuf Rast- und Versorgungsplätze besaßen, kann keinem Zweifel unterliegen. Das Seebuch kennt hier niederdeutsch-holländische Ortsbezeichnungen (*Armborsters* = Noirmoutier. *Westpalen* = Ile de Bas, *Heysant* = Ouessant, *sant Schit, Pilgere* usw.), die * Arthur Agats, Der hansische Baienhandel, Heidelberg 1904, nach K. Koppmann zu identifizieren und auf seinen 3 Karten der *Baye* zu lokalisieren versucht hat. Nach Agats hat auch * Walther Vogel in seiner Geschichte der deutschen Seeschiffahrt (291) einen Plan der „Baie im Mittelalter" veröffentlicht. Für das ebenso wichtige Salzproduktionsgebiet der *Browasie* = Brouage, 11 km südwestl. von Rochefort, liegt noch keine ähnliche Bearbeitung vor (Agats, 22). Bis Bordeaux reichte der hansische Weinhandel mit Frankreich. Wie wichtig dieses Gebiet selbst in der Frühzeit hansischer Handelsblüte gewesen sein muß, beweist der weite Geltungsbereich des Seerechts von Oléron (1266 aufgezeichnet), das in der flämischen Fassung von Damme zum Vorbilde für die Deutschen wurde.

In spanischen Häfen sind hansische Schiffe spätestens seit 1373 gut bezeugt (Konrad Häbler, HGbll. 1894, 52), doch wissen wir von Schiffergilden, Kirchen, Liegern nichts. Allgemein bekannt dagegen ist die Bartholomäus-Bruderschaft der Deutschen zu Lissabon, welche laut einer

Urkunde von 1425 im 13. Jh. (1290?) von einem deutschen Kaufmann *Sobrevilla* (= Overstädt?) mit der Kapelle zugleich begründet worden ist. Daneben gab es 1507 eine Brüderschaft der deutschen Bombardiere (zu St. Sebastian?), eine Hl. Kreuz- und eine St. Andreas-Brüderschaft der Deutschen und Flamen am Dominikanerkloster zu Lissabon und seit 1503 finden wir auch die Oberdeutschen hier vertreten (J. D. Hinsch, HGbll. 1888, 3 ff.). Zur späteren Zeit und der Frage lutherischen Gottesdienstes in Lissabon vgl. P. W. Gennrich, Berlin 1936 und H. Kellenbenz, HU 71, 185.

Über die kleineren Niederlassungen in Rußland wurde schon oben berichtet. Auch hier werden aber noch Ergänzungen möglich sein, besonders über die Ausdehnung der Handelsreisen der Deutschen im russischen Binnenlande, die sich von Riga aus beglaubigt bis nach Suzdalj im Oberwolgagebiet erstreckten (Johansen, Gedächtnisschr. Fr. Rörig, 133). Das Handelsziel bildete das Reich der Wolgabulgaren, wo orientalische Waren lockten. Eine Ergänzung zur Arbeit H. Hildebrands über das Kontor in Polozk bildet ein Abschnitt im Buche von Wanda Maciejowska (HU 59, 396); „Vom deutschen Kontor in Kowno" berichtet Walther Stein (HGbll. 1916, 225—266).

8. Hansische Handwerkerverbände im Auslande

Im Gefolge des Kaufmanns zeigte sich sehr bald auch der Handwerker. So war z. B. der Heringshandel auf Schonen ohne Böttcher, welche Tonnen anfertigten, undenkbar. Der Handwerker folgte dem Kaufmann aber nicht nur in die neugegründeten ostdeutschen Städte, sondern auch in seine Handelsniederlassungen im Auslande.

Zu den auffälligsten Erscheinungen der hansischen Geschichte gehören die deutschen Schuhmacher in Norwegen. Es hat bis jetzt nicht geklärt werden können, warum sie gerade hier einen so günstigen Nährboden fanden, daß sie sich zu Tausenden niederließen und warum nicht ebensogut norwegische Schuster ihre Rolle hätten übernehmen können. Arbeiteten sie auch für auswärtige Märkte? Jedenfalls, kurz und gut, sie waren da. In Bergen sind sie erstmalig 1296 erwähnt, halten 1304 bereits die Ehelosigkeit ein, wie ihre kaufmännischen Landsleute, verweigern dem Bischof 1306/07 und 1311 den Zehnten und erhalten endlich 1320 die St.Hallvardskirche zugewiesen; erst 1408 wurde die Marienkirche den Kaufleuten zugesprochen. 1330 schließen die Schuhmacher einen Mietkontrakt über den Hof Wogsbotten mit König Magnus Eriksson ab, verpflichten sich, nur dort zu wohnen und 44 Bewaffnete zu stellen, wenn der König es fordert. Auf diesem Grundstück entstanden vier Straßen: die Schröder-, Goldschmiede-, Schinner- (Pelzer-) und Schuhstraße, woraus zu entnehmen ist, daß die Schuhmacher nur Wortführer einer ganzen deutschen Handwerkergruppe waren. 1447 gab es auch deutsche Bäcker

und Barbiere in Bergen, man zählte 1451 insgesamt 129 Meister (ohne Lehrjungen), davon allein 63 Schuster in über 30 Buden. Die Handwerkergilde war St. Anna, die Catharinen- und Dorotheen-Gilden blieben den Kaufleuten vorbehalten. 1330 standen sie noch unter norwegischem Recht, stellten sich aber seit 1379 unter die Jurisdiktion der hansischen Kaufleute, die ihnen 12 Obmänner setzten.

Die Handwerker waren ein unbändiges Element, immer streitlustig. Sie sperrten 1509 ihre Straßen dem Könige, waren am Überfall auf die Schotten 1523 beteiligt und erklärten 1554, daß ihnen ihre Privilegien auf die Fäuste geschrieben seien. Der dänische Statthalter Walkendorff hat sie 1559 vertrieben oder zur Ehe mit Norwegerinnen gezwungen. — Im Siegel führten sie einen Mann mit einem Adlerbanner (noch heute ist der doppelköpfige Adler das Zeichen aller deutschen Schuhmacher) mit der norweg. Umschrift: *Sigillum af Sutarstræti* = Siegel der Schusterstraße.

Wie in Bergen so gab es Schuhmacher auch in Oslo, wo sie bereits um 1200 nachweisbar sind. Sie mieten 1343—1413 und später den *Michelsgarten* = Myklagård vom Könige, der bei St. Hallvard lag. Später galt die Marienkirche als Besitzerin des Myklagård. — In Tönsberg wird der *Sudergarthen* = Schusterhof schon 1395 erwähnt, 1405 zahlt man von ihm — ebenso wie in Oslo — jährlich als Miete 100 Stiefel und 200 Schuhe dem König. — Deutsche Schuster werden 1445 in Stavanger, im 15. Jh. in Marstrand erwähnt, ja, sie haben die Kaufmannssiedlung weit übertroffen, denn wir finden sie schon 1370 in Nidaros (Drontheim) vor. wo sie eine Geldzahlung *(retterbot)* zu entrichten haben. 1412 ist ein Schragen aufgesetzt worden, der von *compani hövetlude van Bergen unde der compani hövetlude van Drontheim* spricht (De norske håndverks historie, hrsg. v. H. Grevenor, I, Oslo 1936, Abschnitt Mittelalter von Sigurd Grieg; Fr. Techen, Die deutschen Handwerker in Bergen, HGbll. 1913, 561—576).

Über die deutschen Handwerker in Schweden ist die Arbeit von Folke Lindberg heranzuziehen (HU 71, 189), die allerdings den niederdeutschen Einfluß unterschätzt (G. Korlén, Zs. hamb. Gesch. XLI, 97). Vereinzelte deutsche Handwerker fanden sich auch in London vor, und selbst in Lissabon können wir 1452 einen „privilegierten" deutschen Schuhmacher namens Michael Hermann feststellen (HGbll. 1888, 6). Nur in Novgorod gab es Handwerker bloß zum eigenen Bedarf des St. Peterhofes, Schneider, Bäcker und Brauer; es wurde 1466 dem Hofsknecht verboten, mehr als einen Schneider zu halten (Schlüter, Nowg.Schra, 140, 174; Johansen, a. a. O., 139).

Somit umfaßte die hansische Handwerkersiedlung den ganzen Raum von Lissabon bis Bergen und Livland; die Schuhmacher und Bäcker in Rom dagegen waren Oberdeutsche.

B. DIE STÄDTEHANSE

Seit 1358 kann man von Städten der Deutschen Hanse sprechen, denn damals fiel eine wichtige Entscheidung: „die niederdeutschen Städte bekundeten in ihrer Gesamtheit den Willen, fortan als oberste entscheidende Instanz für die Angelegenheiten ihrer Kaufleute zu gelten" (W. Vogel, Pfingstbl. XI, 42). In Brügge galt nicht mehr allein das Wort des Kaufmanns, sondern auch dasjenige der Städte. In Anbetracht dessen, daß fast ausnahmslos in allen niederdeutschen Städten der Rat aus Kaufleuten und Fernhändlern bestand, bedeutete dieser Entscheid nur eine organisatorische, keine soziale Neuregelung. Fritz Rörig hat als erster darauf hingewiesen, daß mit dem Aufkommen der Schriftlichkeit im Handelsverkehr sich ein grundsätzlicher Wandel vollzieht: der Kaufmann braucht nicht mehr selbst mit seiner Ware zu reisen, er schickt seine Kaufgesellen mit Briefen ins Ausland oder vertraut gar die Ware dem Schiffer allein an. In den hansischen Niederlassungen des Auslandes sah man daher den Kaufmann immer seltener, immer mehr dagegen die Jungen, Gesellen und Beauftragten der Fernhändler. Ihnen aber wollte man nicht das Schicksal der Auslandsvertretungen überlassen und so griffen die von den Fernhändlern besetzten Stadträte ein und behielten sich die Entscheidung vor.

Diese Entwicklung bahnte sich schon seit der Mitte und dem Ende des 13. Jh.s an. Aus den „Besuchenden" (frequentantes) der Ostseeplätze wurden „Verbleibende" (manentes), aus den reisenden Fernhändlern ansässige Bürger. Immer neue Städte entstehen, Lübeck nimmt die Führung in die Hand, einem ersten Bündnis mit Hamburg ca. 1230, 1241 folgen 1259 und 1264 (LUB I, 247; HR I, 7) die Bündnisse mit den Wendischen Städten, dann 1280 weitere mit Wisby und Riga, schließlich das große Landfriedensbündnis von Rostock 1284 u. a. m. Auch die westfälischen Städte schließen Bündnisse ab (1246), der Rheinische Städtebund 1252 wirkt weiter als Vorbild, Sachsens 12 Städte finden sich zusammen (1267/68) — kurzum, wirtschaftliche, organisatorische und politische Gründe führen vereint dazu, daß die Städtehanse gegen Mitte des 14. Jh.s entsteht und sich dann im dänischen Kriege bewähren kann.

Daß aber auch für die Zeit der Städtehanse die Voraussetzungen aus der Periode der Kaufmannshanse weiter galten, versteht sich von selbst. Es war kein Abbruch alter Beziehungen, sondern nur eine Fortsetzung in veränderter Gestalt. Daß daneben an vielen Stellen das alte Kaufmannsrecht weitergalt, daß sich in manchen Landschaften die Städtehanse nicht durchsetzen konnte, sondern der rechtliche Begriff der Zugehörigkeit des Einzelnen zur Kaufmannshanse, nicht der Stadt, weiterbestand, sei ausdrücklich hervorgehoben.

Über das Städtewesen und Bürgertum gibt es eine so weitschichtige Literatur, so viele vorzügliche Darstellungen, daß hier auf allgemeinere

Fragen nicht eingegangen werden kann. Das Thema unseres Aufsatzes beschränkt sich auf hansische Fragen der Siedlungsgeschichte und auf kartographische Darstellungen.

I. Hansestädte

Obwohl Walther Stein (HGbll. 1913, 233—294; 519—560; 1914, 257—289; 1915, 119—178 mit Register) das Thema der Zugehörigkeit von Städten zur Deutschen Hanse sehr ausführlich behandelt hat, kann die Erforschung der Frage noch nicht als abgeschlossen gelten. Bezüglich der größeren Städte ist Klarheit erzielt worden, aber welche und wieviele der kleinen Städte voll rechtlich auch als Hansestädte angesprochen werden können, ist, abgesehen von der Beschaffung von Belegen, auch eine methodisch umstrittene Frage. Das Recht der Kaufmannshanse galt für die kleinen Städte Westfalens und Preußens, aber ob sie sich auch als zum Bunde der Hanse gehörig betrachteten, ist jedesmal näher zu prüfen (Luise v. Winterfeld, Der Raum Westfalen II, 1, 329). Heinrich Reincke sagt bezüglich der Versuche, die Gesamtheit oder wenigstens die Mehrzahl der Hansestädte zu erfassen, daß „sie sämtlich unbefriedigend geblieben" sind (HU 65/66, 313), was auch für die Liste von 180 Hansestädten gilt, die 1940 erschien (das. 221, 311). Georg Fink schätzt die Zahl der archivalisch nachweisbaren Hansestädte auf 200 (HU 69, 112) und beanstandet die Verzeichnung von Hansestädten im Geschichtlichen Handatlas Niedersachsens von * G. Schnath (HU 65/66, 250). Es bedarf hier offensichtlich noch eingehender Spezialstudien, um alle Städte festzustellen, die zur Hanse gehörten.

II. Kartographische Darstellungen der Deutschen Städtehanse

Wie schon in der Einleitung erwähnt wurde, enthalten die älteren und auch manche der neueren Arbeiten über die Hanse keine Übersichtskarten und sonstige kartographische Darstellungen, welche dem Vorstellungsvermögen des Lesers eine Stütze bieten könnten. Das gilt für das grundlegende Werk von Dietrich Schäfer: „Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark" (1879) sowie für seine ansprechende populärwissenschaftliche Darstellung: „Die deutsche Hanse" (1902 ff.) aber auch für Ernst Daenells umfang- und inhaltsreiches Buch: „Die Blütezeit der Deutschen Hanse" (1905/6). Ebenso hat Walther Vogel in seiner „Kurzen Geschichte der Deutschen Hanse" (Pfingstblatt XI, 1915) auf eine Karte verzichtet, wie vor ihm schon Walther Stein (Beiträge zur Gesch. d. dt. Hanse, 1900). Von neueren Arbeiten sind noch ohne allgemeine Karten: Fritz Rörig, „Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte" (1928), „Vom Werden und Wesen der Hanse" (1940); Georg Fink, „Die Hanse"

(1939); Konrad Maß, „Die dt. Hanse" (1926); Fritz Schillmann, dito (1936); Vogel-Schmölders, „Die Deutschen als Seefahrer" (1949) usw. Dieser Mangel einer Karte in so vielen, z. T. vorzüglichen Werken ist natürlich keineswegs auf fehlende Einsicht oder Lässigkeit zurückzuführen, sondern auf die Schwierigkeiten, welche der Entwurf einer Hansekarte bietet. A. v. Brandt sagt voller Resignation 1954 (HGbll. 72, 99), daß „es eine uneingeschränkt brauchbare ‚Karte der Hanse' aus naheliegenden Gründen überhaupt nicht gibt".

1. Allgemeine Karten der Hanse

Vollständigkeit der Übersicht ist hier nicht beabsichtigt, wäre auch schwer durchführbar und wenig ergiebig. Die älteste erwähnenswerte kartographische Darstellung der Hanse findet sich im Werke von * F. W. Barthold, Geschichte der deutschen Hansa, Leipzig 1854, Bd. I, unter dem Titel: „Gebiet der gemeinen Deutschen Hanse, XIII.—XV. Jahrhundert. Entworfen von A. Konewka, Greifswald 1853." Die Karte reicht von London bis Novgorod, verzeichnet Kaufhöfe, Quartier-Städte, Städte des Vorranges, Gewöhnliche Hansestädte, Außenhansische Städte und Handelsstädte vor der Hanse (z. B. Bardowiek, Julin). Politische Grenzen und wirtschaftliche Zusammenhänge sind nicht berücksichtigt. Die Karte erlebte mit dem Buche zusammen 1909 eine Neuauflage. — Der Handatlas zur Geschichte von v. Spruner-Menke 1879 ließ die Hanse noch ganz unberücksichtigt. — * G. Droysens Allgemeiner historischer Handatlas (1886) zeigt auf S. 28 halbseitig die „Ausbreitung der Hansa um das Jahr 1400", dazu als Nebenkarte „Plan des hansestädtischen Stalhofes zu London im Jahre 1667" (nach Lappenberg). Kontore werden doppelt, Faktoreien einfach unterstrichen, die Namen der Städte nach ihrer Bedeutung groß oder klein gedruckt. Mit Flächenfärbung — wodurch ein völlig falscher Eindruck entstehen muß — werden die verschiedenen Städtegruppen bezeichnet, wobei irrtümlicherweise auch Holland zu dem Bereich der Niederländischen Städte gerechnet wird. — * Theodor Lindners Karte „Handelsgebiet der Deutschen Hanse um 1400" in Buntdruck, mit Unterstreichungen der Städte und mit politischen Grenzen, ist wenig erfreulich (Die deutsche Hanse, 1. Aufl. Leipzig 1899 und ff. Aufl.). — * F. W. Putzgers Historischer Schulatlas hatte in 24 Auflagen bis 1901 die Hanse nicht berücksichtigt. Mit der 25. Auflage 1901 erschienen erstmalig zwei ansprechend gezeichnete Nebenkarten: 17 b, „Die deutsche Nord- und Ostseeherrschaft im 14. und Anfang des 15. Jh.s (Blüte der Hanse und des Deutschen Ordens)" und 18 a, „Rückgang der deutschen Ostseeherrschaft (der Hanse und des Deutschen Ordens)". Sie bedeuteten für die damalige Zeit einen beachtlichen Fortschritt und trugen durch die weite Verbreitung des Buches zur Bekanntmachung hansischer

Geschichte sehr wesentlich — auch im Auslande — bei. Auf Quartiereinteilung und Flächenfärbung wird verzichtet, Kontore und Hansestädte sind durch verschiedenartige Unterstreichung hervorgehoben; dazu kommen noch die politischen Grenzen, vor allem des Deutschen Ordensstaates. — Auf S. 39 des Handels-Atlas zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie hersgg. v. * A. Scobel, Leipzig 1902, erschien dasselbe Kartenbild, nur in anderer Farbengebung, da es derselbe Verlag (Velhagen und Klasing) war: „Ausbreitung der Hanse zur Zeit der höchsten Entwicklung". Wenn diese Karte im Jahre 1901 als Fortschritt gelten mochte, so konnte sie doch 30 Jahre später nicht mehr befriedigen. Walther Vogel (HU 56, 260) beanstandete 1931 vor allem die Einbeziehung der holländischen Städte zur Hanse; Hektor Ammann wies auf allgemeine Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten hin (VSWG 19, 269) — doch hat der Verlag aus diesen Kritiken keine Konseqenzen gezogen, so daß auch die 63. Auflage 1954 — wie S. H. Steinberg in der anschließenden Hansischen Umschau dieses Bandes ausführlicher erläutert — mit ihrer Karte „Deutsche Nord- und Ostseeherrschaft — Die Hanse" nicht den neuen Ansprüchen gerecht wird.

* Walther Vogel hatte schon 1915 den Weg gewiesen, welchen hansische Kartographie beschreiten sollte, indem er den Stoff aufgliederte, ihn wirtschaftlich und verkehrstechnisch unterbaute. In seiner Geschichte der deutschen Seeschiffahrt (Berlin 1915) brachte er zahlreiche Nebenkarten, z. B. „Kreuzfahrt der friesischen Flotte 1217/18" (139) und die schon besprochenen Karten Schäfers von Schonen und Agats von der Baye, dazu noch eine Reihe von Verkehrskarten und eine große Wirtschaftskarte, auf die wir unten noch zu sprechen kommen werden. Seine ganzseitige (267) Darstellung der „Städte von der deutschen Hanse und ihre Niederlassungen im Ausland" erfüllt allerdings die gestellten Erwartungen nicht vollständig. Denn die angewandte Fett- bis Haarschrift zur Unterscheidung der wichtigen von den unwichtigen Hansestädten und sogar auch der „Butenhansen" ist nicht deutlich genug; die Kontore sind unterstrichen, gleichzeitig aber auch die kleinen Niederlassungen.

Erst 1932 hat * Walther Vogel eine Karte der Hanse entworfen, die, wie er auch selbst meinte (HU 58, 236), zuverlässig und übersichtlich zugleich war. Es handelt sich um die Ausfaltkarte in der Propyläen-Weltgeschichte Bd. 4 zwischen S. 296 und 297: „Die Deutsche Hanse im 14. und 15. Jh.", welche als Illustration zu Fritz Rörigs schönem Aufsatz „Die europäische Stadt" gedacht war. Es ist hier tatsächlich ein Höchstmaß kartographischer Treue erzielt worden, soweit es Signaturen und Umfang erlaubten. Statt die kaum faßbare Fülle aller Hansestädte Norddeutschlands zu registrieren, hat Vogel die viel näherliegende Frage beantwortet: wer gehörte hier denn n i c h t zur Hanse? Es sind: Emden, Oldenburg, Leeuwarden, Aachen, Leyden, Utrecht, Amsterdam, Rotter-

dam, Antwerpen, Brügge; dann im Norden: Oldesloe, Rendsburg, Itzehoe, Krempe, Schleswig, Flensburg, Celle, Nienburg, Verden; im Süden: Marburg, Eisenach, Kassel, Siegen, Jena; im Osten: Schwerin, Neubrandenburg u. a. mecklenburgische Städte, dann Narva. — Kontore und Niederlassungen sind deutlich geschieden, für jede Städtegruppe, je nach Bedeutung und Größe, verschiedene Signaturen gebraucht: führende Fernhandelsstädte, mittelgroße Fernhandelsstädte, Städte von örtlich beschränkter Bedeutung, auch die Nicht-Hansen gliedert er in Groß-, Mittel- und Kleinstädte. — Dazu kommt noch eine Spezialkarte (Umfang Brügge-Rostock-Erfurt) über das am dichtesten mit Städten bedeckte Gebiet Norddeutschlands. Hier muß man sich allerdings fragen, ob da nicht eine Spezialkarte der schonischen, dänischen, schwedischen und südnorwegischen Messen, Märkte, Häfen und Städte mit ihren deutschen Kompanien wichtiger gewesen wäre. — Nachgedruckt wurde die Karte Vogels (mit kleinen Veränderungen, z. B. Verzeichnung der Städtegruppen) im Sammelwerk von * Hans Friedr. Blunck, Die nordische Welt, Berlin 1937, S. 187: „Die deutsche Hanse im 14. u. 15. Jh.", das im gleichen Verlag erschien; mit französischer Beschriftung ist sie als Beilage zu F. Ganshofs Werk „Le Moyen Age" (HU 72, 106) 1953 erneut verwertet worden (206/207: „La Hanse Allemande au XIV-eme et au XV-eme siècle").

Ein Versuch, andere Wege zu gehen und neue Systeme der Kartographie zu erproben, schlug 1928/32 fehl. Gerhard Lüdtkes und Lutz Mackensens „Deutscher Kulturatlas" bot jedenfalls auf dem Gebiete des Städtewesens und der Hanse nichts Wertvolles oder Neues, wie das Walther Vogel in einer vernichtenden Kritik (HU 58, 236) feststellen mußte. Im zweiten Bande sub „Geschichte 27 II 15, 100" legt * Gerhard Hilger die wenig besagende Karte „Die Entwicklung des Städtewesens" vor, mit Zeittafel, unterstreicht Bischofsstädte grün, Reichsstädte rot. Als Nr. 102 folgt „Höhe und Niedergang der Hanse", wozu eine Zeittafel hochtrabend „Entwicklungsphasen" verspricht, aber nur Spreu und Irrtum bringt („1479. Der Heringsfang bei Schonen wird als unrentabel eingestellt" u. a.). Der Karte fehlen geographische Konturen, dafür gibt es rote Pfeile, welche die „Stoßrichtung" politischer Bewegungen andeuten sollen. Eine Unterscheidung großer und kleiner Städte fehlt, sie wird nachgeholt auf einer schematischen Karte (112) von * R. Elsasser: „Städte im 15. Jh.", die aber mit unzuverlässigen Zahlengrößen (z. B. Lübeck 30 000) operiert. Auch die Karte von * Kurt Flügge: „Handelsstädte des Hochmittelalters" (118) ist nicht befriedigend; Messestädte werden unterstrichen, Mitglieder der Hanse rot bezeichnet. Im Kommentar weist der Verfasser auf das Fehlen von eigentlichen Handelsstädten im Osten hin (?!). Es ist sehr bedauerlich, daß dieser an sich lobenswerte Versuch eines „Kulturatlasses" an den ungenügenden wissenschaftlichen Vorarbeiten gescheitert ist.

Was nämlich sonst für die allgemeine kartographische Darstellung der Hanse getan worden ist, hebt sich nirgends über das von W. Vogel erreichte Niveau hinaus. Das gilt selbst bezüglich der für Heinrich Reinkes Aufsatz „Hanse" von * Hedwig Rades entworfenen Karte „Ausbreitung der Hanse in Nord-, Mittel-, West- und Ost-Europa. Ein Überblick aus dem 13. bis 16. Jh." (in: Hanse, Downing Street und Deutschlands Lebensraum, Berlin 1940[1], 1942[2], 12/13). Durch die fast gleichartige Signatur für Hansestädte und „Märkte im Verkehr mit der Hanse" wird ein übertriebenes Bild entworfen, das dem unbefangenen Leser einen falschen Eindruck von der Hanse übermitteln kann; Kontore sind verzeichnet, andere Niederlassungen nicht. Kalmar, Narva, Warschau, Ripen, Oslo, Dordrecht, Utrecht werden irrtümlich als Hansestädte bezeichnet. Gut dagegen ist die Eintragung der Schiffahrts-„Linien", die nach der Wichtigkeit in 4 Gruppen aufgeteilt werden; nur kommen sie auf der Karte nicht zur Geltung und müßten eigentlich als Diagramme oder schematische Tabellen auf einer besonderen Seite stehen. — In ähnlicher Weise versucht auch * Johannes Klöcking 1950 (800 Jahre Lübeck, 54) Verkehr, Hansestädte und sogar die „Aufgliederung der Hanse im 15. Jh." auf einer Karte zu vereinigen. Er unterscheidet „Wertgutverkehr über Lübeck-Hamburg", „Ostwestlicher Massengutverkehr und Sonderlinien". Die Quartiere der Hanse sucht er durch Flächenraster kenntlich zu machen. Das Gesamtergebnis ist nicht erfreulich. — Der „Hamburger Geschichtsatlas", hrsg. v. * Karl Wölfle 1926, versucht die 70 wichtigsten Hansestädte auf dem Hintergrund der politischen Einteilung anzubringen, fügt noch Seewege und Straßen hinzu, so daß die Übersicht leidet. Finnland wird fälschlich zu Rußland gerechnet (Karte 35: „De stede de (!) Dudesche Hanse, ihr Bereich und ihre Stellung").

Aus der Fülle sonstiger kartographischer Versuche können nur einige weitere genannt werden. * Karl Pagel, Die Hanse (1942[1], 1952[2]) hat auf dem Innendeckel schematische Hansekarten mit Verkehrswegen anbringen lassen, die aber zu wenig bieten (vgl. A. v. Brandt, HU 72, 99). Bei * Ernst Hering, Die Deutsche Hanse (Leipzig 1940 und ff. Auflagen), ist eine Karte vorgebunden: „Wirtschaftsraum und Schiffahrtsstraßen der Deutschen Hanse", auf welcher auch die gesamte wirtschaftliche Produktion zur Darstellung kommen soll, wodurch Unvollständigkeit und Unübersichtlichkeit entsteht. Über Wirtschaftskarten der Hanse wird weiter unten ein besonderer Abschnitt berichten. Die Atlanten von * Harms (1950) und * Böhm-Deuerlein (1951) sind von mir bereits in der HU 71, 154 ausführlich besprochen worden; über den Geschichts- und Kulturatlas von Harms ist außerdem unten HU 73 der Bericht von S. H. Steinberg zu vergleichen. — Die Hansekarten von * A. Sanders (1939 u. 1942, vgl. HU 65/66, 314 und 69, 159) sind äußerst mangelhaft. Wenig ergiebig ist auch die Karte „Die Hansestädte und die großen Kontore der Hanse"

im Sammelwerk „700 Jahre Hamburger Hafen" (1939, S. 13). Von den beiläufigen Kartendarstellungen bei * Axel Schmidt, Dominium maris Baltici (1936, S. 15), * Konrad Gatz (vgl. HU 70, 148), * A. Hillen-Ziegfeld (Der deutsche Osten, 1936) ist wenig oder gar nichts zu sagen; die allgemeine Darstellung der „Spätmittelalterlichen Städtebünde" bei * Renate Riemeck und Hans Voigt, Kl. Geschichts-Atlas, Oldenburg 1950, Nr. 16, ist korrekt. Bedauerlich bleibt die Entgleisung im Kartenanhang zu * Martin Gerhardt und Walther Hubatsch: Deutschland und Skandinavien im Wandel der Jahrhunderte, Bonn 1950, Nr. 4 „Deutschland und der Norden 1402", wo ein apokryphes „Gebiet der Hanse" in Schweden und Holland eingezeichnet worden ist.

Ein Rundblick über ausländische Geschichtsatlanten ist nicht ergiebig. Zumeist wird die Hanse überhaupt nicht berücksichtigt, allenfalls beiläufig auf einer Karte des Römisch-deutschen Reichs erwähnt. Der französische Schulatlas von P. Foncier (Géographie historique, Paris 1888) z. B. verzeichnet auf der Deutschlandkarte des 14. u. 15. Jh.s die Hauptorte der Hansequartiere (S. 63) und gibt dazu sub Nr. 245 Erläuterungen, die von 80 Städten der Hanse berichten. * F. Schrader, Atlas de géographie historique, Paris 1896, hat auf Karte 27 eine kleine Nebenkarte über die Hanse mit Erläuterungen von Georges Blondel angebracht, aber im allgemein gebräuchlichen Atlas général von Vidal de la Blache, der seit 1909 viele Auflagen erlebt hat, ist die Hanse nicht berücksichtigt. Höchst sonderbar behandelt die Hansefrage die amtliche Edition der Documentation française, Paris 1950, besorgt von René Roux: Problèmes historiques des états Allemands, wobei zwecks Behandlung der Territorialfragen um Bremen neben Friesen und Chauken auch die „principales villes affiliées à la Hanse au XIV-eme siècle" gebracht werden (!). Die Karte in der Arbeit von * Régine Pernoud 1948 (vgl. Besprechung von L. Beutin, HU 70, 149) ist ganz schlecht, „Le domaine allemand de la Hanse" erstreckt sich bis Konstanz und Salzburg. Frédéric van der Meer, Atlas de la civilisation occidentale, Paris 1952² versucht auf Karte 27 ein westliches Kulturgebiet der Hanse im 15. Jh. abzugrenzen, ein fragwürdiges Unterfangen. — Dagegen sind die Daten im italienischen * Atlante Storico von Baratta, Fraccaro und Visintin (1952) korrekt, wenn auch die Hanse nur auf einer Wirtschaftskarte (Il commercio medievale, S. 13) auftritt; man unterscheidet „capoluoghi dei distritti della Lega Anseatica", „citta", „colonia all'estero" und „citta con fondaci e privilegi della Lega Anseatica". Vorbild war im wesentlichen Putzgers Atlas. — An englischen Darstellungen lagen vor: das Werk von J. W. Thompson 1931 (HU 57, 230), das laut W. Vogel auf S. 157 eine Anzahl falscher Hansestädte anführt, sonst aber ein korrektes Bild gibt und „The Shorter Cambridge Medieval History II" (1952), S. 853, mit einer sehr kleinen Kartenskizze „The Hanseatic League and the Teutonic Order". — Auf

die Wirtschaftskarte des Hammonds Advanced Reference Atlas, New York 1952, kommen wir in anderem Zusammenhang zu sprechen; sie räumt der Hanse einen beachtlichen Raum ein. — Der schwedische Historisk Atlas für Schulen, verfaßt von Adolf Schück (Aufl. 1948), bringt zwar eine Karte des Nordens und der Ostsee um 1450 (S. 10), ohne aber die Hanse überhaupt nur zu erwähnen. Dagegen findet sich auf derselben Seite eine Nebenkarte mit einer guten Rekonstruktion des mittelalterlichen Visby. * Kjell Kumlien fügt seiner populären Schrift „Sverige och den Tyska Hansan" (1943) auf S. 17 eine Karte des Handelsbereichs der Hanse bei, die in seinem großen Werk „Sverige och Hanseaterna" (1953) auf S. 11/12 wiederkehrt. Sie enthält im wesentlichen nur die Namen einiger Hansestädte von London bis Novgorod. — Auch der große Atlas of Finnish History von Eino Jutikkala (1949, vgl. HU 70, 185) beschränkt sich nur auf Finnland. In der ausführlichen Geschichte Finnlands von * Jalmari Jaakkola, Bd. VI, 1944, findet sich eine sehr kleine Übersichtskarte (S. 225) „Hansakaupunkiverkko", das Netz der Hansestädte (vgl. HU 70, 184). — Der sowjetrussische historische Atlas von * Kosminskij und Levandovskij (Atlas istorii srednich vekov, Moskau 1951) enthält als Nebenkarte zur Darstellung „Zentraleuropas im 15. Jh." auf S. 35/36: „Die wichtigsten Zentren und Seewege der Hanse im 15. Jh.". Hansestädte sind unterstrichen, Kontore mit gestrichelter Linie. Die Daten sind im allgemeinen richtig. — Aus der neuesten polnischen Literatur sei hier das Werk von Marian Małowist genannt: Studia z dziejów rzemiosla w okresie kryzysu feudalizmu w zachodniej Europie w XIV i XV wieku, Warschau 1954. Es enthält u. a. im Kartenanhang eine „Skizze des hanseatischen Handels im 14.—15 Jh.", welche Kontore und Hansestädte korrekt verzeichnet, auch Breslau und Krakau. Kartentechnisch bietet die Skizze aber nichts Neues, was man auch von allen anderen ausländischen Versuchen, die Hanse darzustellen, getrost sagen kann.

Wenn wir die bisherigen kartographischen Darstellungen Revue passieren lassen, merken wir alsbald eine durchgehende Erscheinung: das Bestreben ist zumeist, eine Zustandskarte zu geben, ein Idealbild der Hanse während ihrer Blütezeit zu entwerfen. Damit aber entfernt man sich von der historischen Treue und Exaktheit, denn die Geschichte ist in steter Bewegung — und das gilt namentlich für die Hanse. Eine allgemeingültige Karte der Hanse für den ganzen Zeitraum der Blüte von 1358—1535 zu zeichnen, ist nicht möglich, denn es gibt hier ständig Veränderungen, deren Registrierung zu einer unübersehbaren Anhäufung von Daten und Linien führen würde. Zudem ergibt sich aus dem Bestreben, ein solches Idealbild der Hanse zu entwerfen, unweigerlich eine Überbewertung ihrer politischen und organisatorischen Seite, etwa durch eine Vielzahl von Unterstreichungen der Städte und Kontore oder gar

durch Flächenfärbung der hansischen Quartiere. Dabei bleiben die eigentlichen Grundlagen hansischer Macht — die wirtschaftlichen Beziehungen — völlig im Hintergrunde. Eine Lösung der Kartenfrage ist nur möglich, wenn man vom „Idealbild" der Hanse abrückt und Querschnitte versucht, die zeitlich begrenzt sein müssen und gleichzeitig eine Widerspiegelung der inneren Bewegtheit des hansischen Verbandes bieten.

Man wird mir vielleicht vorhalten, ich sollte nun als Kritiker selbst zeigen, wie denn so eine Hansekarte richtig auszusehen hätte. Ich darf darauf hinweisen, daß mehrere Karten zur Geschichte und Wirtschaft der Hanse von mir für den Bayerischen Schulbuch-Verlag ausgearbeitet worden sind, wobei A. v. Brandt als Korreferent beteiligt war; sie werden voraussichtlich in Jahresfrist erscheinen. Der vorliegende Aufsatz soll nur über schon geleistete Arbeit berichten, Anregungen und Hinweise geben, kann nicht selbst mit Karten illustriert sein.

Es wäre eine anziehende Aufgabe, einmal einen hansischen Geschichtsatlas auszuarbeiten, der alle aufgeworfenen Fragen befriedigend zu lösen versuchen müßte und damit einen Überblick der Wirtschaft, der Verkehrswege, Handelsbeziehungen und der Siedlung der Hanse geben würde. Auf einer, zwei oder drei Karten allein läßt sich das umfassende Material zur hansischen Kartographie nicht bewältigen, wir brauchen dazu eine Kartenfolge mit Kommentar.

2. Karten von Teilgebieten des hansischen Bereichs

Die Quartiereinteilungen der Hanse haben immer wieder dazu verlockt, wie wir oben schon sahen, sie auch kartographisch festzulegen. Allerdings haben die ständigen Schwankungen in der Zugehörigkeit kleiner Städte zur Hanse und die verschiedene Gruppierung der Hansestädte dieser Aufgabe erhebliche Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Am besten durchforscht, aber auch am kompliziertesten ist die Lage Westfalens. Schon Bernhard Niehus hatte über die „Organisation der Hansa in Westfalen" eine grundlegende Studie veröffentlicht (HGbll. 1879, 49—65), eine kartographische Darstellung wurde aber erst 1931 im „Raum Westfalen" (I, Karte 8) von * E. Schulte versucht: „Das Westfälische Quartier der Hanse", mit einem Verzeichnis der Städte des Westfälischen Hansequartiers auf der Umrandung; auch das Kölner Drittel ist eingetragen. Gegen die hier vorliegende Überschätzung der Anzahl zugehöriger Kleinstädte wendet sich im zweiten Bande ebendesselben „Raums Westfalen" (II, 1, 328) 1955 * Luise von Winterfeld und lehnt die Zahl von 102 westfälischen Hansestädten als zu hoch gegriffen ab; sie stellt gegenüber den etwa 300 stadtrechtlich verbundenen westfälischen Städten nur 66 Hansestädte und 24 zugewandte Orte für das 16. Jh. fest, immerhin eine erstaunlich hohe Zahl. Die dazugehörige Karte „Das West-

fälische Quartier der Hanse 1556—1621" unterscheidet „Vororte" (Köln), „Vierstädte" (Dortmund, Soest, Münster, Osnabrück), „Prinzipalstädte" (Coesfeld, Unna, Hamm, Lippstadt, Paderborn, Warburg, Lemgo, Bielefeld, Herford, Minden) und eine größere Anzahl von „Beistädten" und „zugewandten Orten" und bringt die Beziehungen der westfälischen Städte untereinander kartographisch ausgezeichnet zum Ausdruck. Wie umständlich, wie umstritten und letzten Endes wie unerheblich die Frage der Quartierorganisation auch sein konnte, das zeigen die gleichfalls von * Luise v. Winterfeld entworfenen Arbeitskarten: „Westfalen im Bundesentwurf der Hanse von 1554"(307), „Das westfälische Hansegebiet im Londoner Statutenbuch 1554" (316) und „Das westfälische Hansegebiet im Antwerpener Statutenbuch 1560" (317); die Karten spiegeln eindrucksvoll „das Tauziehen" Kölns und Lübecks um die Vorherrschaft wider. — Etwas anders sieht das Bild aus, welches uns von * Wolf-Herbert Deus 1949 entworfen wird (Die Soester Fehde, 115): „Soest im Herzogtum Westfalen" hat 1447 mehr zugewandte Städte als im 16. Jh., alle liegen im Bereich des Herzogtums; doch ist es nur ein kleiner Ausschnitt, der geboten werden soll. — Als Ergänzung dient eine Karte von * Bernhard Riering (Veröff. d. Prov.-Inst. f. westf. Ldes. u. Volkskde. I, 7, 171—208, 1955), welche die Frage der Zugehörigkeit westfälischer Orte viel weiter faßt: „An der Auswanderung und am außerwestfälischen Handel beteiligte Orte des westlichen Münsterlandes", die aber zunächst nur die nähere Umgebung von Coesfeld untersucht.

Für das im Westen anschließende Drittel von Köln finden sich befriedigende kartographische Darstellungen noch nicht (vgl. Bruno Kuske, Köln und der Nordwesten, 1941). In der Propagandaschrift „Hanse, Rhein und Reich" (1942) hat * Hedwig Rades eine geschickt kombinierte Karte „Der Rhein und die Reichsgrenzen im Mittelalter" entworfen, welche zugleich Reichsstädte, Zollstätten, Mitglieder der Hanse und Hansekontore aufführt. Im westfälisch-niederrheinischen Bereich ist die Karte unvollständig, im Westen werden dagegen durch ähnliche Signatur auch Nicht-Reichsstädte anzugliedern versucht, wozu das beistehende Verzeichnis (36) der 146 Reichs- und Hansestädte fragwürdige Quellen nennt.

Eine nicht voll befriedigende Karte der niederländischen Hansestädte bringt * O. Hollweg 1942 (HU 69, 143), ohne kleine und große Städte deutlich genug zu unterscheiden. — Niedersachsen ist durch die Forschungen * Georg Schnaths gut vertreten. Er machte schon 1929 die überraschende Entdeckung, daß der spätere „Niedersächsische Kreis" sich mit dem Gebiet des sächsischen Städtebundes und des Wendischen Drittels der Hanse deckte (HU 54, 326), daß man also zur administrativen Einteilung des Reichs auf die von den Hansestädten geschaffene Einheit mit der Wesergrenze zurückgriff. In erweiterter Form erschien die Karte

„Die Hansestädte“ als Nr. 74 b im Geschichtlichen Handatlas Niedersachsens 1939, bearbeitet von * Ernst Riechers und * Georg Schnath, wozu Georg Fink Ergänzungen und kritische Bemerkungen veröffentlichte (HU 65/66, 250). Die Karte nennt die 1426 zum Sachsenbund gehörigen Städte, aber nur im Westteil Sachsens, und unterstreicht sie, den „Vorort“ Braunschweig dreifach, um ihre Qualität als Hansestadt zu kennzeichnen, fügt auch hin und wieder Klammern oder Fragezeichen hinzu, wo die Zugehörigkeit unsicher erscheint.

Für den Ostraum der Hanse finden sich ähnliche Karten nicht. Als Hilfsmittel für die Klärung der Zugehörigkeitsfrage pommerscher Städte kann die von * R. Holsten bearbeitete Karte 47 des Wirtschafts- und verkehrsgeographischen Atlas von Pommern, hrsg. vom Geogr. Inst. der Univ. Greifswald, Stettin 1934, gelten. Sie verzeichnet als „Mutterstädte“ Stettin 1243, Greifswald 1250, Stralsund 1231, Kolberg 1255 und die dazugehörigen „Tochterstädte“ und Kleinstädte mit dem Jahr der Stadtrechtsverleihung.

Eine ähnliche Übersicht für den weiter östlich gelegenen Küstenabschnitt vermittelt die Karte „Ostpommern in herzoglicher Zeit“ von * Karl Kasiske (Das deutsche Siedelwerk des Mittelalters in Pomerellen, Königsberg 1938, 65), auf der die deutschen Städte und Gerichtsgemeinden (Stolp, Danzig, Dirschau, Gerdin, Neuenburg) und auch Orte, an denen vermutlich kleinere bürgerliche Ansiedlungen bestanden haben (Schwetz, Konitz), verzeichnet sind. — Für den polnisch-rotreußischen Raum können die Karten * Kurt Lücks (Deutsche Aufbaukräfte in der Entwicklung Polens, Plauen 1934) Material liefern; es sind: „Städtegründungen zu deutschem Recht in Großpolen (13. u. 14. Jh.)“ auf S. 28/29 und „Deutsche Besiedlung Kleinpolens und Rotreußens im 15. Jh.“ auf S. 112/113, wozu ein ausführlicher Kommentar über Namen deutscher Lokatoren, Anteil deutscher Bürger u. v. a. gehört. Hansestädte waren unter den genannten nur Breslau, Guben (?), Thorn, Krakau.

Für den Bereich der baltischen Staaten gibt die als Tafel I des zweiten Bandes des „Handwörterbuchs des Grenz- und Auslanddeutschtums“, Breslau 1936, erschienene Karte * Paul Johansens „Die deutschen Siedlungen Alt-Livlands um das Jahr 1535“ zunächst eine Grundlage, auf welcher „Großstädte“, „Ummauerte Städte“, „Offene Orte mit Stadtrecht“ und „Flecken (Hakelwerke)“ verzeichnet sind. Verkleinert und vereinfacht findet sich dieselbe Karte unter dem Titel „Livlands Städte zur Hansezeit“ in HGbll. 65/66, 31; zu einem Gesamtbilde der deutschen und halbdeutschen Städte, Handelshöfe und Niederlassungen im nordöstlichen Raume der Ostsee von Kalmar und Stolp bis Novgorod und Moskau wurde sie 1953 unter dem Titel „Die Hanse und Nordosteuropa um 1470“ (Gedächtnisschrift Fr. Rörig, 148) erweitert. L. K. Goetz hatte sich 1916 noch mit einer allgemein-geographischen Übersichtskarte des

Gebiets begnügt (Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters). Unbefriedigend ist die Karte III im Ostland-Atlas, hrsg. vom Reichskommissariat für das Ostland, Riga 1943: „Die Aufrichtung der deutschen Herrschaft im Ostseeraum um 1200", bearbeitet von Joh. Papritz und H. Laakmann, ebenso die kartographisch bescheidenen Versuche Sven Svenssons 1951 (HU 71, 201).

Die vorliegende Übersicht zeigt, wieviel auf dem Gebiet der Kartographie hansischer Städtegruppen noch zu tun übrigbleibt.

3. Städtebünde, Landfriedensbündnisse, Tohopesaten

Daß die Hanse als solche kein Städtebund im eigentlichen Sinne des Wortes war, ist bekannt. Innerhalb der Hanse gab es jedoch eine ganze Anzahl auf längere oder kürzere Zeit geschlossener Bündnisse der Städte untereinander, aber auch mit benachbarten Landesherrn, wie wir schon oben gesehen haben. Diese Bündnisse, die etwa seit 1230 (Lübeck—Hamburg) beginnen, einmal auch kartographisch festzulegen, wäre eine dringende Aufgabe. Es ist bis jetzt auf diesem Gebiet nur wenig geschehen. Der „Geschichtliche Handatlas der Rheinprovinz" von * H. Aubin und J. Niessen, Bonn-Köln 1926, gibt nur eine Karte (31) des rheinischen Bundes von 1254. Neuerdings erst ist ein schöner Ansatz zur Kartographie der westfälischen Städtebünde von * Gerhard Pfeiffer gemacht worden (Der Raum Westfalen II, 1, 1955, 77 ff.). Es erschien die Karte: „Städtebünde des 13. Jh.s in Westfalen" (93), die Auskunft gibt über die Mitglieder des Ladbergener Bundes 1246, des Werner Bundes 1253 und des Rheinischen Städtebundes 1254; ferner eine Darstellung „Landfriedensbund von 1385" (115). — Man wird die Anfänge der Hanse nie verstehen, wenn man nicht auch die ersten Städtebündnisse geographisch zu fassen versucht, ihr Ausgreifen von der Holsteinischen Landenge (1241) über die ganze Ostsee (1280) und als Landfriedensbündnis 1284 bis nach Norwegen hinauf. Darüber hinaus wären die sächsischen Städtebündnisse zu verfolgen und die Beteiligung an den sog. Tohopesaten des 15. Jh.s. Ebenso ist der Krieg der norddeutschen Städte gegen König Waldemar IV. in seinen einzelnen Phasen nur verständlich, wenn man die Zahl der Bundesmitglieder der Kölner Konföderation 1367 mit derjenigen der Unterzeichner des Stralsunder Friedens 1370 genau vergleicht.

An dieser Stelle müssen auch die wenig geglückten Versuche, hansische Kriegshandlungen kartographisch darzustellen, kurz vermerkt werden. Im Hamburger Geschichtsatlas von * Karl Wölfle betreffen die Karten 36 und 37 den „Krieg der Hanse mit Waldemar IV. von Dänemark (1361—1370)" und die „Kämpfe der Hanse mit dem nordischen Unionsreiche (1397—1435)"; hansische Kriegsfahrten sind eingetragen, Siege

durch Kreuze, Niederlagen durch Striche bezeichnet, was allzu schulmäßig wirkt. Wenig besser sind die entsprechenden Karten im Nordmark-Atlas (Schleswig-Holsteins Geschichte und Leben in Karten und Bildern, hrsg. v. * Otto Brandt und * Karl Wölfle, Kiel 1928, K. 34 u. 35): „Schleswig-Holstein, Dänemark und die Hanse zur Zeit Waldemars IV. Atterdag" und „Kampf der holsteinischen Grafen um Schleswig in der Zeit Margaretas und Erichs von Pommern 1410—1435". Die Wendischen Städte sind doppelt unterstrichen, ein Pfeil deutet „Hansezüge", eine Wellenlinie Züge der Vitalienbrüder an. — Es wird nicht glücken, einen längeren Krieg befriedigend in dieser Form darzustellen. Ergebnisreicher wären da Einzelkarten der Schlachten, insbesondere zur See, um die Kriegstaktik der hansischen Koggenführer zu erläutern.

III. Gemeinschaften gleichen Stadtrechts

Unter der Vielzahl von Bindungen, welche die Städte des deutschen Nordens und Ostens zusammenhielten, gehört das gleiche Stadtrecht, was die Wichtigkeit anlangt, zum mindesten an die dritte Stelle. Wenn es die Form der gemeinsamen Appellationsinstanz schuf, konnte es sogar zu einer gewissen Abhängigkeit der Tochterstädte von der Mutter des Rechts führen.

Man hat daher versucht, diese Mutterstädte mit den Tochterstädten auf Karten durch Linien zu verbinden und so ein fortschreitendes Bild der Stadtrechtswanderung nach dem Osten zu erhalten, das in vieler Beziehung demjenigen der Ausbreitung der Klöster ähnelt. Die ersten Karten der Verbreitung deutschen Rechts wurden 1926 von * E. Frh. v. Künßberg in seiner „Rechtssprachgeographie" und von * W. Weizsäcker im Sammelwerk „Staat und Volk" nach der Punktmethode veröffentlicht, es folgte 1934 * Hermann Aubin (Die deutschen Stadtrechtslandschaften des Ostens, M. Friedrichsen-Festschrift, Breslau), der es mit der Flächenfärbung versuchte, ohne auf Einzelheiten einzugehen. Eine wesentliche Vertiefung der kartographischen Darstellung erzielte * W. Weizsäcker durch eine Karte der deutschen Stadtrechte in Böhmen und Mähren (Dt. A. f. Ldes. u. Volksforschg. 1937, I, 104/105), welche die zeitlich verschiedenen Vorstöße des Magdeburger Rechts (I—III) in den böhmischen Raum zeigt. * Kurt Baron Maydell (Jomsburg 2, 1938, 506—519) versucht deutschrechtliche Dorfsiedlung im Osten als Hintergrund für eine große Karte „Die Verbreitung des deutschen Rechts nach dem Osten und Nordosten bis 1600" zu verwerten und unterscheidet durch Raster-Signatur geschlossene und nur sporadische Verbreitung des dörflichen deutschen Rechts. Die Stadtrechte gliedert er in drei Gruppen: niederdeutsches, mitteldeutsches und oberdeutsches Recht, wobei er Lübeck, Magdeburg und Nürnberg-Wien damit meint. Das ist grundsätzlich falsch, denn

stammte Lübecks Recht nicht letzten Endes aus Köln? Und inwiefern ist Magdeburg nicht niederdeutsch? Die unterschiedslose Eingliederung des Rigischen Rechts unter Lübeck zeigt das Fehlen feinerer Abstufungen auf der Karte noch deutlicher, wie überhaupt die Einbeziehung des gesamten Mittel-Ostraums für das vom polnischen Staate geförderte abgewandelte Magdeburger Recht (bis Poltava!) eine zeitliche und örtliche Verzerrung des Bildes hervorruft. Für den neuzeitlich-polnischen Teil der Magdeburger Rechtsverbreitung hätten andere Signaturen verwendet werden sollen, wie auch für das Kulmer Recht in Preußen. — Nach der Punktmethode, auch ohne feinere Abstufungen arbeitet die Karte der Verbreitung des deutschen Stadtrechts nach dem Osten, welche 1936 von der Stadt Magdeburg herausgegeben worden ist (Magdeburg in der Politik der deutschen Kaiser). Auch die Karten von * Gertrud Schubart-Fikentscher 1942 (HU 69, 115) leiden unter dem Fehler allzugroßer Generalisierung, der wiederum das von Hamburg beeinflußte Rigische Recht zum Opfer gefallen ist, wenn auch die geleistete Inventarisierungsarbeit anerkannt werden muß. Auf das weitschichtige Schrifttum über die Verbreitung der Stadtrechte soll hier im übrigen nicht eingegangen werden, ein Hinweis nur auf Ferdinand Fabricius, Über das Schwerinsche Recht (HGbll. 1894, 1—45), weil es meist übersehen wird, auf das Dortmunder Recht für Memel 1252 (Luise v. Winterfeld, HU 65/66, 335) und auf Eugen Wohlhaupter, Das Recht Schleswig-Holsteins und der Norden 1943 (Zs. Schl.-Holst. G. 70/71, 49—116) möge hier erlaubt sein.

Ferner bleibt noch zu beachten, daß Lübeck nicht nur seit 1294 zur obersten Appellationsinstanz für den St. Petershof in Novgorod, sondern seit dem 15. Jh. auch zum Oberhof für das Kontor in Bergen und die schonischen Messen wurde; das müßte auf den Karten gesondert vermerkt werden. — Schließlich wäre es an der Zeit, neben den deutschen Stadtrechten auch die Geltungsbereiche des schwedischen Stadtrechts von König Magnus Eriksson 1350 (HU 72, 131; 140), des Schleswiger Rechts mit seinen Tochterstädten seit etwa 1200 (HU 71, 150) und des norwegischen Stadtrechts von König Magnus Hákonarson von 1276 (HU 71, 144) zu verzeichnen.

Nur zum Zweck nationaler Propaganda hat die Schrift „Hanse, Downing Street usw." 1940 auch eine Karte der „Ausbreitung des deutschen Stadtrechts im Osten" aufgenommen (125), die nach v. Maydell von * Hedwig Rades ausgearbeitet worden ist, aber das Rigische Recht immerhin berücksichtigt. Auch die Karte der „Ausbreitung der deutschen Stadtrechte nach dem Osten" in * Harms Geschichts- und Kulturatlas 1950 bedeutet noch keinen Fortschritt, obwohl das Kulmer Recht abgezweigt worden ist. Die Verbreitung des Lübecker Rechts wird völlig falsch verzeichnet; vor allem aber fehlt jeglicher Hinweis auf die Rechtsprovinzen des altdeutschen Mutterlandes. — Schwach ist die Karte „Das Rechtsbild

des deutschen Mittelalters" von * Trudel Limbeck im Dt. Kulturatlas II, 135—141 (1932).

Erst das „Raumwerk" Westfalen brachte 1931 (Bd. I, Karte 5) eine Übersicht der „stadtrechtlichen Verflechtung Westfalens" von * E. Schulte, die auf die Vielschichtigkeit des Problems erstmalig hinweist. Im zweiten Bande 1955 ist dieser ergiebigere Forschungsweg weiterverfolgt worden. * Luise v. Winterfeld entwarf die Kartenbilder für den Geltungsbereich der Oberhöfe Dortmund (202/03), Soest (214), Münster (219) und die in Dortmund pflichtigen Gerichte (201), dazu die sehr aufschlußreiche Gesamtübersicht der drei westfälischen Rechtskreise (224/225). Als Ergänzung dazu bietet uns * Franz Petri „Die stadtrechtliche Verflechtung im Rheinland" (226), mit den Stadtrechtskreisen von Köln, Aachen, Kalkar, Kleve und Geldern. Schon vorher hatte * Carl Haase zu seinen „Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechts im Mittelalter" (1953, HU 72, 122) eine von Ralf Voigt gezeichnete Karte der „Stadtrechtsverflechtungen im Raum um Bremen" gegeben, welche die verschiedenen Rechtskreise von Bremen, Osnabrück, Münster, Minden, Goslar, Braunschweig, Lüneburg, Hamburg und Lübeck im Elbe-Weserraum abzugrenzen sucht.

Daß aber mit diesen formalen Unterscheidungsmerkmalen bloß nach der geographischen Herkunft des Rechts letzten Endes doch nur ein oberflächliches Bild der Rechtsgleichheit oder -ungleichheit erzielt werden konnte, ergab sich sehr bald. Heinrich Reincke wies den Weg (HGbll. 69, 14) zu einer vertieften Schau stadtrechtlicher Entwicklung; * Carl Haase hat dann in einem Aufsatz (HU 72, 172) vor der Überschätzung des anfangs gewonnenen Bildes gewarnt und als Gegenbeispiel eine kleine Karte geboten, auf der innerhalb des westfälischen Stadtrechtsraumes die allgemeinen Grenzen der Schöffenverfassung zum Stadtrecht ohne Schöffen und der historische Rechtszug Köln-Soest-Lübeck-Hamburg eingetragen werden, dazu die Verbreitung des Dortmund-Münsterschen Ehegüterrechtssystems. Im einzelnen ausgeführt und kartographisch dargestellt werden die „Typen ehelicher Gütergemeinschaft in Westfalen" 1955 von * Luise v. Winterfeld (Raum Westfalen II, 193). Erst mit dieser verfeinerten Methode können echte, innere Zusammenhänge des rechtlichen Lebens und Denkens im hansischen Bereich erschlossen werden.

IV. Vergleichende Topographie der Hansestädte

Das von Erich Keyser herausgegebene „Deutsche Städtebuch" bietet für Fragen der Stadt- und Wirtschaftsgeschichte, der Statistik, des geistigen Lebens u. v. a. ausgezeichnete Anleitung, Sammlung und Literaturhinweise. Aus naheliegenden Gründen war dagegen ein Eingehen auf die

städtische Topographie zumeist nicht möglich. Es scheint auch ein uferloses Unterfangen zu sein, die Fülle der Begriffe und Namen im städtischen Bereich Norddeutschlands zu bewältigen und sie einheitlich zu deuten. Dennoch glaube ich, daß man mindestens eine Auswahl von Namen und Ortsbezeichnungen innerhalb einer Gruppe von Nachbarstädten gleicher Mundart und gleichen Alters zusammenstellen könnte, ohne die Übersicht zu verlieren. Es würden sich dann wie von selbst Deutungen anbieten, um welche die Lokalforschung schon seit Jahrzehnten vergeblich bemüht ist.

Um eine gewisse Ordnung durchzuführen, könnte man sich folgende Einteilung denken: 1) Institute und ihre Ortslage: Markt, Verteilung der Buden, Stadt- und Marktkirche, Tuchhalle und Gewandhaus, Rathaus, Kaak und Pranger, Roland, Stadtwage, Weinkeller, Münze, Schreiberei, Salzspeicher, Zoll und Pfundkammer, Büttelei, Abdeckerei und Scharfrichterwohnung, Gildehäuser, Klöster, Spitäler und Armenhäuser mit allen ortsüblichen Bezeichnungen. Es würde sich zeigen, daß relative Gleichheit in der Ortslage der Institute vorhanden gewesen ist (etwa der Spitäler im Hintergrunde, an einer Stadtmauer, abseits der belebten Straßen, ebenso der Schmiede, Scharfrichter, Marställe, zentral war dafür die Lage der Buden, Rathäuser und Gilden usw.). Wir verdanken Karl Frölich wichtige Beiträge zur Rechtstopographie der Hansestädte, vgl. Z²RG 52, 1938, 275 f.; HU 70, 150; Stätten mittelalterlicher Rechtspflege im niederdeutschen Bereich, Gießen 1946. Eine Verbreitungskarte der Rolandbildsäulen bringt * Wolfgang Stammler im Deutschen Kulturatlas II 1932, No. 142.

2) Namen der Straßen, Plätze, Anhöhen, Gassen, Durchgänge, Fleete, Brunnen im eigentlichen Stadtbezirk innerhalb der Mauer. Es gibt hierüber schon eine Fülle von Einzelarbeiten, z. B. Lübeck: Wilhelm Brehmer, Zs. Lüb. GA 6, 1—48; Hamburg: F. C. Gaedechens, Hist. Topographie, Hmbg. 1880; Wismar: Fr. Techen, Nordelbingen 5, 1, 547 ff.; Münster: Bernhard Holtmann, HU 70, 195; Soest: H. Schmoeckel, HU 55, 308; Stralsund: Otto Francke, HGbll. 1879, XXXI—LI; Stettin: H. Lemcke, hrsg. v. C. Fredrich 1926²; Danzig: Walther Stephan, Marburg 1954; Riga: H. Biernath, Diss. Kgsbg. Pr. 1929 und L. Feyerabend, HU 61, 309; Goslar: Karl Frölich, HU 70, 157; Kopenhagen: Otto Mackeprang, HU 71, 193; Dänemark überhaupt: Hugo Matthiessen, Gamle Gader, vgl. HGbll. 1917, 444 usw usw. — * Karl Frölich hat seine Goslarer Studien bewußt auf eine weite Grundlage der „Verfassungstopographie des Mittelalters und der vergleichenden Straßennamenforschung" gestellt und hierzu noch einen weiteren, allgemeiner gehaltenen Beitrag geliefert: Um die mittelalterlichen Straßennamen, HU 71, 151.

Es brauchen hier wohl nicht erst viele Beispiele genannt zu werden, um die siedlungsgeschichtliche Bedeutung der Straßennamen zu erläutern, das ist schon lange gut bekannt. Die Straßennamen der Handwerker, der Fischer, der Kaufleute, der fremden Gäste — sie alle spiegeln den Verlauf der Stadtentstehung wider. Viele Namen bleiben rätselhaft, auch wenn man ihren Wortsinn erkennen kann; so die zahlreichen Königstraßen (A. v. Brandt, HU 71, 152), die meist nichts mit dem König zu tun haben, z. B. in Riga und Reval. Auf die Rosenstraßen als Stätten der Prostitution hat Frölich hingewiesen; dasselbe meint er auch für die Gassen mit *Katte* und Katze annehmen zu können. Die „Kaufstraßen" im Baltikum finden eine merkwürdige Parallele in England (London, Winchester) und Schweden, die in sehr frühe Zeiten verweist (Ragnar Blomqvist, Lund 1941, 98 und HU 72, 190). Zu untersuchen wäre auch die Herkunft schlichter Ortsbezeichnungen wie „auf dem Sande" (Stade, Lüneburg, Harburg, Riga, Reval), die einen älteren Markt oder Handelsplatz zu bezeichnen scheinen, ähnlich wie „der Berg" in Hamburg. Was bedeutete ferner z. B. „der Klingenberg", dem wir öfter begegnen? Überhaupt sind die kleinen Nebenmärkte zu beachten, die Kohl-, Holz-, Pferde-, Heu-, Fisch- und Grünmärkte, weil sie wichtige topographische Aufschlüsse über das alte Wegenetz geben.

3) Häusernamen, Stadttore, Turmnamen. Über hansische Häusernamen in Breslau berichtete Paul Feit bereits 1914 (HGbll. 1914, 303—309), über solche in Lübeck W. Brehmer (Mitt. Lüb. GA 3 u. 4). Der sehr verbreitete Begriff „Burg" (auch in Dänemark, Ripen) für Bürgerhaus braucht nicht immer ein Scherzname zu sein, sondern geht vielfach auf wirkliche Befestigung zurück, wie die vielen „Steine" in Gent (z. B. *Gerardsteen*), die „Kemnaten" in Braunschweig (K. Steinacker, Jb. d. Br. GV II, Bd. 8), die „Steinwerke" in Osnabrück (R. Poppe), aber auch wie die befestigten Steinhäuser in Wisby, die vielleicht älter als die Stadtmauer sind. Die Namen der Türme gehen meist auf Personen zurück, welche sie erbaut hatten oder neben ihnen wohnten und sie bewachten. Doch enthalten sie auch ältere Hinweise auf die Topographie der Stadt. Scherznamen für Türme waren weit verbreitet, aber nur innerhalb gewisser mundartlicher Zonen. Eigenartig ist das Verbreitungsgebiet des Grundworts „Pforte" (mnd. *porte*) für Stadtor. Im skandinavischen Norden, in Wisby und in Alt-Livland allgemein üblich, finden wir „Pforte" in Deutschland als Bezeichnung des Stadtttors nur im ostfälischen Bereich und Teilen Westfalens; Lübeck-Hamburg kennt nur *dor*. Kam also *porte* nach Riga aus Skandinavien-England oder aus Westfalen?

4) Kirchspieleinteilung („Leischaften") und Quartiereinteilung („Viertel") beachten und vergleichen, Immunitäten („Freiheiten"), Steuerbezirke (Schoß) und Stadtteile mit gesondertem Eigentumsrecht verzeichnen, alles

das gehört selbstverständlich auch in das Gebiet hansestädtischer Topographie.

5) Flurnamen im Bereich der Vorstadt. Auch hier auffallende Gleichheiten im ganzen norddeutschen Raum bis weit in den europäischen Nordosten hinauf. Die Schlagbäume (bom) vor den Toren, die Bleichen, die Reperbahnen, Rosengärten, Vogelsang, Papageienbäume, Schützengärten, Galgenberge, Rabenberge, Schinderkuhlen, Jerusalem- und St. Gertrudskapellen, Leprosorien (St. Jürgen, St. Johannis, St. Lazarus), Gerhöfe, Stadtmühlen, Kupferhammer gibt es fast überall, wo die mitteleuropäische Stadt Wurzel geschlagen hat. Es ist das halbstädtische Vorland der Stadt, schon aufgeteilt in Gartengrundstücke, besetzt mit Scheunen, Herbergen, Ställen, Kalköfen, Ziegeleien, welche den Bürgern gehören und die allmähliche Verstädterung des umliegenden Landes bewirken. Vielfach nannte man die Vorstädte vor der Stadtbefestigung „auf dem Schilde".

6) Flurnamen im Bereich der Stadtmark. Hier würde es sich um Grenzzeichen, Landwehr, Viehweide, Gehege, Holzrechte, Wiesen usw. handeln. Auch hier sind Namen örtlicher Verbreitung auszusondern: so kennt man von Bremen bis Danzig den Ausdruck „Werder" für Flußinsel, von Memel bis Narva aber nur noch „Holm", das in dieser Bedeutung ein Lehnwort aus Skandinavien ist. Die Frage ferner, wie weit die Verbreitung des Begriffs „Koppel" geht, wie die Nutzungsrechte an der Stadtmark innerhalb der Bürgerschaft aufgeteilt waren, (Fr. Techen, Bürgerrecht und Lottacker zu Wismar, HGbll. 1918, 169—204), wie weit die „Bannmeile" reichte und das Geltungsgebiet des Stadtrechts, sind keineswegs unerheblich.

Das Material für diese vergleichende Topograhie erscheint zunächst unübersehbar, denn zu der Fülle schriftlicher Quellen kommen nun auch die Bodenfunde hinzu, seitdem die „Stadtkernforschung" so große Fortschritte gemacht hat. Doch gibt es schon eine ganze Anzahl von Vorarbeiten, z. B. den ausgezeichneten Niedersächsischen Städteatlas (I: Braunschweig 1922, II: Hildesheim, Hannover, Hameln 1933, ferner 1935: Osnabrück, Einbeck, Northeim), die topographischen Arbeiten über Hamburg von Heinrich Reincke (1951), F. Lenz über die räumliche Entwicklung der Stadt Lübeck (1936), O. Fahlbusch über Göttingen (1952, HU 72, 163), Fritz Timme über Braunschweig (HU 69, 128), Ludwig Krause über Rostock (HU 50, 309), H. U. Ramsing über Kopenhagen (1940, HU 65/66, 341), Paul Johansen über Reval (HU 71, 117), John Leighly über die livländischen Städte (HU 70, 188) usw.

Unerläßlich ist dazu die Sammlung alter Stadtpläne, die, zusammen mit den schriftlichen Stadtgeschichtsquellen und Bodenfunden, erst die sichere Grundlage für die alte Namensform und topographische Lage abgeben. Erich Keyser konnte 1929 schon ein Verzeichnis von 1524 Stadtplänen von 53 west- und ostpreußischen Städten vorlegen (HU 54, 322),

Hans Dörries veröffentlichte Studien zur älteren bremischen Kartographie 1928 (Brem. Jb. 31, 32). Auf dem Historikertag zu Warschau wurde 1933 ein Verzeichnis alter Stadtpläne und neuer Rekonstruktionen vorgelegt, besonders zahlreich für Deutschland und Belgien (HU 59, 332). Wo diese Vorarbeiten geblieben sind, ist nicht bekannt, ihre Fortsetzung um so dringlicher.

Daß auch die Häuser- und Bevölkerungszahl zur vergleichenden Topographie gehört, versteht sich von selbst. Darüber berichtet das Deutsche Städtebuch ausführlich genug, wenn auch immer wieder Kritik der Zahlen am Platze ist (Heinrich Reincke, Bevölkerungsprobleme der Hansestädte, HGbll. 70, 1 ff.). Nicht zuletzt ist die Sprachforschung hinzuzuziehen, welche erst die topographischen Namen zuverlässig zu erklären in der Lage ist.

V. Hansische Stadtsiedlung

Mancher wird zu dieser Überschrift bereits ein Fragezeichen setzen wollen. Hat es hansische Stadtsiedlung gegeben, d. h. haben die Kaufleute mehr oder weniger unabhängig von den Landesherrn Städte geplant und gegründet? Und damit stehen wir mitten in einer seit Jahrzehnten heftig debattierten Streitfrage, deren für und wider noch immer nicht erschöpft zu sein scheint (s. zuletzt: Luise v. Winterfeld, Gründung, Markt- und Ratsbildung deutscher Fernhandelsstädte, Veröff. d. Prov.-Inst. f. westf. Ldes.- u. Volkskde., 1955, I, 7, 7—93).

Es ist hier nicht der Ort, die ganze Frage wieder aufzurollen. Daß Fritz Rörig 1921 mit seinem „Markt von Lübeck" einen methodisch und inhaltlich ganz einzigartigen Vorstoß in noch völlig unbekanntes Gelände gewagt hat, ist heute unbestritten. Es ist sein Verdienst, kommenden Generationen den Weg gewiesen zu haben, wie man totes Stadtbuchmaterial, wie man allergeringste, unwesentlich scheinende topographische Forschungen auf einer Fläche von knapp einem Hektar zu einem Anliegen hansischer Geschichte machen kann. Daher wollen auch wir es nie verschmähen, selbst kleinste Details der Stadtsiedlung zu berücksichtigen, um aus ihnen wesentliche Züge der sozialen und wirtschaftlichen Ordnung hansischen Lebens und seiner treibenden Kräfte herauszulesen.

Um der fruchtlosen Debatte über den Markt von Lübeck zu entgehen, sollen hier zwei andere Fälle von 1242 und 1252 zur sachlichen Feststellung der Möglichkeiten frühhansischer Stadtsiedlung dienen. Es sind die bekannten Gründungsprojekte der Lübecker im Samlande und der *mercatores imperii*, vertreten durch Lübeck und Hamburg, in Flandern, welche uns die Realitäten zeigen, mit denen man damals rechnete. Beide Fälle sind urkundlich belegt und somit nicht etwa gelehrte Hypothesen der Gegenwart.

1242 bietet der Landmeister Deutschen Ordens aus Preußen in einem Briefe den Lübeckern an: *unam civitatem liberam Rigensium civium libertate aptam portui navium marinarum fundare in Samlandia, ubi locum inveneritis competentem* (LUB I, 98). Hierzu überläßt der Orden zunächst den Bauplatz: *locum vobis libenter concedimus* und Landbesitz im Samlande, verspricht ferner sich weder in das Gericht *(judicium)*, noch auch in andere weltliche Angelegenheiten einzumischen. Er behält sich den Raum einer eigenen *curia* vor, ebenso das Patronat der Stadtkirche *(parochia)*, die Bestätigung der *consules* und des *judex* im Amt. Schließlich verpflichten sich die Bürger zu einer jährlichen Zinszahlung von einem Kölner Pfennig und 2 Pfund Wachs je Person und zur Kriegsfolge gegen die Heiden, wenn sie ins Land einfallen (Fritz Gause, ZfO 1954, 518; Chr. Krollmann, Zs. Westpr. GV 54, 1912). Dieses Projekt zeigt, was die Lübecker im günstigsten Falle einem Landesherrn gegenüber aushandeln konnten, der auf ihre Mitwirkung Wert legte. Man kann von hier aus gewisse vorsichtige Rückschlüsse auch auf die Gründung Lübecks ziehen.

1252 wird der Gräfin Margareta von Flandern und dem Hennegau von den Boten der *mercatores imperii*, dem Lübecker Ratsherrn Hermannus Hoyere und dem Hamburger Stadtsekretär Jordanus (von Boitzenburg), folgender Vorschlag gemacht (ed. Walther Stein, HGbll. 1902, 71): *ut villam novam constituere possint in terra nostra inter portum nostrum de Dam et Mudam usque Zinfal.* Die Kaufleute sollen sich auf dem überwiesenen Lande *(in terra assignanda) mansiones et domos* erbauen, in denen sie mit Frau und Gesinde *(cum uxoribus et familiis)* zu wohnen verpflichtet sind. Handelsfreiheit wird verliehen, vorbehaltlich des an die Grafen zu zahlenden Zolles. Die Stadtwage verwendet flandrische Maße, wird aber den Kaufleuten übertragen. Rechtsschutz wird gewährleistet, doch durch einen flandrischen Richter oder *bailli*, der aber nicht zugleich Zöllner sein darf. Als oberste Instanz scheint man ein gemeinsames Schöffengericht von Gent, Brügge und Ypern geplant zu haben. In einem Zusatz schließlich will sich die Gräfin den Bau von Verkaufshallen *(halas)* in Damme und Neu-Damme vorbehalten, in denen allein gekauft und verkauft werden darf (vgl. auch HUB I, 421—432). — Auch aus diesem Fall lernen wir die Möglichkeiten einer hansischen Städtegründung kennen, dieses Mal allerdings im Westen unter wesentlich eingeschränkten Bedingungen, die weit unter dem Angebot einer ostdeutschen Kolonialmacht lagen.

Diese Projekte wurden nicht verwirklicht, was grundsätzlich nichts an der Sachlage ändert. Denn, wenn nicht nur der Deutsche Orden, sondern selbst eine Landesfürstin des dichtbesiedelten und fortgeschrittenen europäischen Westens mit den Lübeck-Hamburger Kaufleuten als Städtegründern verhandelt, so bedeutet das doch, daß diese bereits mehrfach

mit Erfolg an anderen Stellen ähnliche Projekte durchgeführt hatten. Sonst hätten sich die Flandrer mit ihnen überhaupt erst gar nicht eingelassen: man sieht ja, wie vorsichtig abwägend sie vorgehen, zäh verhandeln und nur unter dem Druck der überaus günstigen Angebote der Deutschen sich zum Nachgeben entschließen. Es mußte mindestens ein Beispiel allgemein bekannt geworden sein, das den überraschenden Erfolg der Lübecker Städtegründer der damaligen europäischen Öffentlichkeit klar gezeigt hatte.

Welches Beispiel das war, können wir auf Grund der gegenwärtigen Forschungslage nicht sagen, denn es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die alle näher untersucht werden müßten. Es ist aber sicher kein Zufall, daß annähernd in demselben Jahr 1252 ein Siedlungsvertrag der Lübecker mit Schweden zustandekam, der zur Grundlage der spätmittelalterlichen Stadtsiedlung in Schweden werden sollte. Der Satz des Birger-Jarls-Privilegs für die Lübecker: *si qui vero de vestra civitate moram nobiscum facere voluerint et in regno nostro habitare* kennzeichnet die betreffende Urkunde (HUB I, 448) als Niederlassungsvertrag. Das wesentlichste Lockmittel war hier wie in Livland völlige Zoll- und Abgabefreiheit der Kaufleute, was ihnen im Westen nirgends zugestanden wurde. Mit Recht bezeichnet Adolf Schück (HGbll. 55, 78) diesen Vertrag als den staatsrechtlichen Ausgangspunkt der bürgerlichen deutschen Einwanderung nach Schweden, die den Grundstock für den späteren schwedischen Mittelstand bilden sollte. Etappe auf diesem Wege war nicht allein die planmäßige Gründung der Kaufmannsstadt Stockholm bald nach 1252, sondern auch die Neufundierung der innerschwedischen Städte Uppsala, Västerås, Arboga, Örebro, Söderköping, Linköping, Skenninge, Skara und Lödöse noch im 13. Jh. (Schück, 83). An der Siedlungsstruktur dieser Städte erkennt man deutlich den Vorgang der Neuangliederung einer deutschen Bürgersiedlung an schon vorhandene ältere Kerne; eine eigene Kirche entstand inmitten eines neuen, viereckigen Marktplatzes, oft der Maria geweiht, und sogar die Rolandsäule fehlte nicht. Die alten Marktplätze in den langen Straßen der frühmittelalterlichen „Fahrmännerstadt" des Nordens waren unmodern geworden. Schöne Beispiele solcher schwedisch-deutscher Doppelstädte bieten die Stadtpläne von Skenninge, Söderköping u. v. a. im Jahrbuch des schwedischen Touristenvereins 1951 (HU 71, 191), nähere Daten die Schriften von Adolf Schück, Nils Ahnlund und über Söderköping * Sven Ljung (HU 71, 189). Kalmar mag älter sein (um 1200?), ebenso bildet Åbo in Finnland wohl einen Sonderfall; beide Städte aber waren stark verdeutscht. Der topographischen Zweiteilung der schwedischen Städte entspricht die verfassungsmäßige, die Aufteilung des nach westlichem Vorbild neukonstituierten Stadtrats in zwei Hälften, eine schwedische und eine deutsche. Diese verfassungsmäßige Teilung der Nationen im Stadtregiment war im schwedischen

Stadtgesetz Kg. Magnus Erikssons von etwa 1350 verankert und galt bis 1470; sie mag ihr Vorbild in der nach schweren Konflikten durchgeführten Stadtregimentsteilung in Wisby um 1280, 1288 gefunden haben (Kjell Kumlien, Sverige och Hanseaterna, 1953, 119, 220, 224).

Es müßte einmal eine genauere topographische Untersuchung der schwedischen und nordischen Städte nach diesem Gesichtspunkt der Zweiteilung durchgeführt werden. Daß sie erstaunlicherweise auch für eine baltische Stadt, Reval, zutrifft, ist wohl nur so zu erklären, daß hier vor 1230, vor Anlage der deutschen Stadt am altestnischen Marktplatz und bei St. Nikolai, eine skandinavische Handelsniederlassung bei St. Olai existierte. Hier zeigt sich die alte Kirchspielseinteilung der Stadt als wichtige Grundlage der Siedlung; erst um 1265 kam es zur Vereinigung und Ummauerung beider Teile und zur Anlage eines gemeinsamen, großen Marktplatzes; doch behielten die ursprünglich skandinavischen Gilden (St. Olaf, St. Knud) verfassungsmäßig immer eine Sonderstellung (* Paul Johansen, HU 71, 117).

Nach alledem kann doch kein Zweifel daran sein, daß es so etwas wie „Hansische Stadtsiedlung" wirklich gegeben hat. Selbstverständlich entsteht eine Stadt nie allein, sondern nur im Zusammenwirken mit dem umliegenden Lande, seinen Fürsten oder den Landgemeinden. Die Bedingungen der bürgerlichen Landnahme konnten verschieden sein: immer aber mußte der Fürst mit einer unternehmenden Gruppe, die das Risiko zu tragen bereit war, verhandeln. Man hat Fritz Rörig wegen des Ausdrucks „Unternehmerkonsortium" Vorwürfe gemacht, als er ihn für Lübecks Gründung verwenden wollte. Das Wort mag unzeitgemäß klingen; aber es gibt eben das wieder, was von ausschlaggebender Bedeutung ist: die Unternehmer-Kaufleute waren es, welche das Risiko wagten und ihr Vermögen und Lebensglück aufs Spiel setzten, der Fürst hingegen riskierte wenig oder nichts, konnte nur gewinnen.

In Lübeck läßt sich eine solche Unternehmergruppe nicht direkt belegen, in Hamburg dagegen wird sie erwähnt: 1189 übergibt Graf Adolf III. seine Burg mit dazugehörigem Lande an der Alster dem *Wiradus de Boyceneburg incolendam sub iure fori*, ohne Grundzins, mit eigenem Niedergericht nach Lübischem Recht, mit Zollfreiheit, zwei Jahrmärkten, dazu Wiesen, Wald und Weiden (Hamb. UB I, 285); zum Schluß der Urkunde bezeichnet der Graf den *Wiradus et sui cohabitatores* als Kontrahenten des Vertrages. Die Familie der *de Boicenburg* war noch ein Jahrhundert später im Rat vertreten. Es handelt sich offensichtlich nicht um den einen Lokator allein, sondern um eine Gruppe unter Führung von Wiradus (Heinrich Reincke, Veröff. d. St. A. Hamburg III, 35). Ähnlich lag es bei dem Gründungsversuch einer Stadt im Samlande, worüber schon oben berichtet wurde. Der Deutsche Orden nennt im Vertrage 9 Lübecker namentlich, denen er Landgut verleiht (HUB I, 343),

das waren offensichtlich die Unternehmer. Ebenso verfuhr der Schwertbrüderorden 1230 bei der Gründung Revals: er berief 200 Kaufleute aus Gotland, verlieh aber 40 von ihnen Landgüter in der benachbarten Provinz Jerwen (Paul Johansen, Nord. Mission, 42). Diese 40 müssen die eigentliche Gründergruppe gebildet haben.

Man wird den Zusammenhang Lübischen Rechts zwischen zahlreichen Städten der Ostsee viel realer auffassen müssen, als das bisher geschehen ist: die Rechtsgenossinnen waren wirklich Tochterstädte Lübecks, von ihr gegründet und gefördert. Daß es eine umfassende Gemeinschaft von Kaufleuten Lübischen Rechts auch außerhalb Lübecks schon frühzeitig gab, die Stadtgründungen durchführen konnte, scheint in dem Satz einer Urkunde von 1259/60 zu liegen (HR I, 7), welche vom Schutz zur See spricht *in subsidium omnium mercatorum, qui iure Lubicensi gaudent et regentur.* Es bleibt zur Frage hansischer Stadtsiedlung gewiß noch viel zu erforschen übrig; auch die Spätzeit sollte nicht vernachlässigt werden (vgl. Kurt Forstreuter, Kauen, eine deutsche Stadtgründung, Jomsburg 6, 1942); aber Ansatzpunkte zur Klärung sind bereits heute erkennbar.

Einen weiteren Ansatzpunkt zur Erforschung der Stadtsiedlung müßte die rein technische Seite des Gründungsvorgangs bilden. Im Grunde wissen wir noch gar nichts darüber, wie denn die vielen hundert neuen Städte, welche während des 13. Jh.s in Norddeutschland entstanden, geplant, vermessen, nivelliert, durch Gräben entwässert und mit holzgebrückten oder gepflasterten Straßen versehen wurden. Wer waren die technischen Leiter der Sache, woher stammte ihr technisches Personal? Wer stellte die Arbeitskräfte zum Graben und Planieren, der Landesherr, auf Grund seines Aufgebotsrechts zum Burgenbau? Es gibt hierüber aus dem 13. Jh., soviel mir bekannt, nur die eine Stelle aus dem Lippiflorium (ed. Althof 1900, Vers 467 ff.): *Assunt fossores, loca mensurantur in amplum et longum, rumpit fossa profunda solum. Accumulatur humus, extollitur agger in altum et forti vallo cingitur ipse locus. Lignea materies primum loca munit, ut ipsa paulatim moles saxea consolidet. Conditur oppidulum* ... Die Erzählung behandelt Lippstadt, um 1185 von Bernhard II. zur Lippe gegründet, ist aber erst um 1260 niedergeschrieben. Für Lippstadt hat * Hellmut Delius 1926 die Größe der Hausgrundstücke zu errechnen versucht; * F. Lenz hat dann die Größe (25 mal 100 Fuß) auch in Lübeck und Freiburg i. Br. feststellen wollen (1936, HU 61, 303). Wir stehen hier noch vor den allerersten Anfängen der Erforschung der Stadtplanung des Mittelalters (vgl. auch W. Gerlach, HGbll. 60, 208—221; * Alfred Püschel, Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der ma. Kolonialbewegung, 1910).

Eine Karte der nach Ostmitteleuropa vorschreitenden Stadtsiedlung hat * Wolfgang Ebert entworfen und 1937 in der Geschichte der ostdeutschen Kolonisation R. Kötzschkes veröffentlicht: „Ostdeutsche Städtegrün-

dungen". Er trennt die Städtegründungen nach den Jahrhunderten (bis 1200, 1300, 1400, 1600, nach 1600) und kennzeichnet auch Orte vorstädtischen Lebens, Zollstätten, Burg und Markt. Österreich, Schweden und Livland werden nicht erfaßt. Der kleine Maßstab der Karte und die Vielzahl der farbigen Punkte verhindern eine wirkliche Übersicht, die nur nach geographischen Räumen geordnet möglich wäre. Zur Frage der Bedeutung der Stadtsiedlung für die Germanisierung des Ostens hat sich H. Spangenberg 1935 geäußert (HU 60, 316 mit Ergänzungen Fr. Rörigs). Spezialkarten zur Ausbreitung der Städtegründungen nach deutschem Recht in Pommerellen und Polen haben * Karl Kasiske 1938 und * Kurt Lück 1934 geliefert, worüber schon oben berichtet wurde.

VI. Territorialbesitz der Hansestädte

Die ersten Landkonzessionen an Kaufleute gehören noch der frühhansischen Zeit an, wie wir sahen; es gab im 13. Jh. sogar auch Ansätze zur Territoriumbildung durch Lehnsbesitz Rigaer, Gotländischer und Lübecker Kaufleute.

Indessen beginnt der eigentliche Territorialbesitz der hansischen Mächte erst mit der Niederlassung der *frequentantes* an einem bestimmten Ort, mit der Stadtgründung und der Verleihung einer Stadtmark. Jede Stadt bedurfte eines, wenn auch nur bescheidenen eigenen Territoriums, auf dem sie Gerichtshoheit, Marktfreiheit und allmählich auch andere Gerechtsame ausüben konnte.

Die Spezialfrage der Stadtmarkverleihung und ihre Größe ist noch nicht in weiter Sicht behandelt worden. Ob man zunächst von der „Bannmeile" ausging, ähnlich wie bei der Burg, ist noch zu erweisen; in dem Recht von Arras (12. Jh.) findet sich erstmalig die städtische Bannmeilengerichtsbarkeit *(banlieu)* erwähnt (H. van Werveke, HU 62, 294); belegt ist die Bannmeile auch im Osten, z. B. für die Gründung Revals *(miliare);* für das kleine Leal in Estland wurde nur die halbe Bannmeile berechnet (L. E. C. UB I, 207; III, 156), wie auch für die Altstadt Königsberg 1286 (Preuß. UB I, 483). Die zukünftige Stadtmark wurde im Osten vom Stadtherrn teils käuflich erworben, teils zwangsenteignet (so in Riga und Hapsal, Johansen, Nord. Mission, 110). Stettin erhielt 1243 hundert Hufen Acker, 30 Hufen Weide, dazu die Fischerei innerhalb einer Meile; Frankfurt a. O. 1253 124 Hufen Acker und Weide, dazu 60 Hufen jenseits der Oder (Kötzschke, Quellen zur G. d. ostdt. Kolonisation, 128, 130). Die Stadt Greifenhagen bekam 1254 von Herzog Barnim von Pommern 100 Hufen Acker, 100 Hufen Weide und Wald (Pomm. UB II, 35).

* Heinrich Reincke hat in einer aufschlußreichen Kartenfolge (Zs. Hambg. G. 38, 1939, 28—116, 5 Tafeln) gezeigt, wie sich Hamburgs

Territorium aus geringen Weide- und Holzungsrechten zu einer geschlossenen Stadtmark 1258 (Taf. 2) entwickeln konnte und wie schließlich um 1465 (Taf. 3) die ganze Norderelbe gewonnen worden ist, dazu die Walddörfer u. a. m. Besonders eindrucksvoll wirkt die Hinzuziehung des Besitzes städtischer Stiftungen und Hamburger Bürger, dazu der Klöster und des Domkapitels auf der Karte: es erweist sich, daß es Hamburg gelungen war, das eigentlich gräflich-holsteinische Landgebiet weit weg von den Toren der Stadt abzudrängen. Über die Eigentums- und Hoheitsrechte an der Alster s. HU 72, 176. Hansische Geschichte im wahrsten Sinne des Wortes gibt die Karte (Taf. 5) „Übersicht über die territorialen Verhältnisse der Hansestädte im 15. Jh." wieder. Hier ist der ganze Raum von Lübeck bis Emden erfaßt und das Lübecker, Hamburger und Bremer Gebiet zusammenhängend eingezeichnet, dazu die Flußgebiete unter städtischer Hoheit und gewisse Einflußzonen. Man sieht, wie Besitz an den wichtigen Schiffahrtsstraßen und den Kanälen (Alster-Trave, Stecknitz) erworben worden ist; man erkennt, wie wenig daran fehlte, daß die drei Hansestädte eine Art von Dominium an der deutschen Seeküste hätten ausüben können. Doch waren die dazwischenliegenden geistlichen und weltlichen Reichsfürstentümer mit ihren Ritterschaften zu mächtig, nur Dithmarschen auf hansischer Seite. — Eine ältere Karte von * Karl Wölfle „Die Landbrücke nach Lübeck und die Sicherung der Elblinie im 13. und 14. Jh." (Hamb. Geschichtsatlas 1926, No. 31) ist durch Reinckes Arbeit überholt.

Für Lübeck besitzen wir die minutiöse Arbeit von * Georg Fink über Lübecks Stadtgebiet mit 4 Karten (Gedächtnisschr. Fr. Rörig 1953, 243 bis 296). Besonders die Berücksichtigung des Lübecker Streubesitzes in West-Mecklenburg und Ost-Holstein, der Pfandherrschaften, Stiftungen und Klöster zeigt Lübeck 1330—1570 (Taf. 2) als tatsächliche Herrin eines weiten Landumkreises, wenn auch die rechtlichen Grundlagen des Besitzes verschiedener Natur sein mochten. Auch die Anfänge (bis 1329), der Niedergang und der heutige Zustand des Territoriums werden kartographisch dargestellt. Daneben kann die ältere Karte von * Johannes Klöcking (1950, S. 48, HU 71, 104) nicht mehr bestehen, doch hat sie den Vorzug, auch das Wegenetz zu berücksichtigen („Territorialpolitik Lübecks und seiner Schwesterstädte zur Sicherung der Wege"); mitberücksichtigt werden die Territorien von Wismar, Lüneburg und Hamburg. Als Vorarbeit hat die gründliche Dissertation von * Albert Düker (Hamburg 1932) zu gelten; hinzu kommt noch die methodisch wichtige Auseinandersetzung Fritz Rörigs über die Hoheits- und Fischereirechte in der Lübecker Bucht (Zs. Lüb. GA 22, 1925 und Berlin 1949).

Das Territorium Bremens ist auf Karte 152 des „Atlas Niedersachsens", bearbeitet von K. Brüning, Bremen 1950 abgebildet worden; es ist als „Gebietsentwicklung der Stadt Bremen von 1381 bis zum Erwerb

der Reichsfreiheit 1646" von *Walter Rosien entworfen. Eine ältere Karte „Bremens Niederweserherrschaft" findet sich bereits in der Heimatkunde von *Franz Buchmann (1934[4], S. 387). Die Geschichte der bremischen Herrschaft Bederkesa (seit 1381) behandelt Kurt Allmers, wobei auch die sonstige Territorialpolitik Bremens einbezogen wird (HU 58, 263).

Weitere Arbeiten zur Territorialgeschichte einzelner Hansestädte: Soest: Ida Köster, Die Soester Börde, das Territorium der Stadt Soest 1281—1809; eine Karte der Börde findet sich auf S. 53 des Büchleins von *W. H. Deus, Die Soester Fehde (1949). Braunschweig: *H. Germer, Die Landgebietspolitik der Stadt Br. bis zum Ausgang des 15. Jh.s, HU 63, 316. Danzig: *Erich Keyser, Das Gebiet der Stadt Danzig, ZfO 1952, 568—571. Elbing: Elisabeth Schwenke, Der Elbinger Territorialstreit, Elb. Jb. 11, 1—119. Riga: August von Bulmerincq, Die Besiedlung der Mark der Stadt Riga, Mitt. Riga XXI, 202 usw.

Eine Spezialfrage bilden die hansischen Pfandherrschaften. Die Insel Öland war 1362—66, Schonen 1370—85, die mecklenburgische Herrschaft Wittenburg 1368—70, die Stadt Stockholm 1395—98 hansische Pfandschaft (vgl. Ernst Daenell, Die Kölner Konföderation 1367 und die schonischen Pfandherrschaften, 1894, und Albert Düker, a. a. O. 26 ff.). Doch verstanden die Kaufleute es nicht, große Territorien vorteilhaft zu verwalten und behielten sie daher auch nicht dauernd in der Hand.

VII. Handelswege zu Lande und über See

An und für sich unterstanden die Landwege, die „freien kaiserlichen Straßen", nicht den Städten, sondern dem Könige und den Reichsfürsten. Nichtsdestoweniger waren es die Kaufleute, welche diese Straßen am meisten benutzten und am stärksten an ihrer Sicherung und Besserung interessiert sein mußten. Durch direkte oder indirekte Steuern, durch Zölle und Stiftungen floß auch das meiste Geld für den Wegebau von den Städten zu.

Die Rekonstruktion des Wegenetzes der hansischen Zeit ist eine der vordringlichsten Aufgaben der Wirtschaftsgeschichte. Denn der Warenaustausch vollzog sich nicht auf irgendwelchen imaginären Linien von Land zu Land, wie manche Kartenbilder das vortäuschen, sondern ganz real auf bestimmten Strecken, deren baulicher Zustand und deren Sicherheit für die Rentabilität des Handels von entscheidender Bedeutung sein mußte.

Es ist hier aus räumlichen Gründen unmöglich, ein vollständiges Quellen- und Literaturverzeichnis über den Verlauf der Verkehrswege des Mittelalters in Nordeuropa zu geben. Einige wichtigere Arbeiten für den hansischen Bereich sollen genannt werden, dazu kartographische Dar-

stellungen des Wegenetzes. Hierbei kann man zwei Arten von Darstellungen scheiden: solche, die den Verlauf der Wege genau und geographisch getreu wiedergeben und andere, die sich mit allgemeinen Strichen und Linien begnügen. Leider ist die letztere Sorte zugleich die zahlreichste; sie gehört als tabellarische Form oder Diagramm eher zur Wirtschaftsgeschichte, nicht zur eigentlichen Kartographie.

1. Landstraßen

Zunächst die Landwege, beginnend mit dem „Herzen der Hanse", mit Lübeck: Friedrich Bruns, Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters (HGbll. 1896, 41—87), wozu im Manuskript eine umfangreiche Fortsetzung vorliegt; K. Koppmann, Die ältesten Handelswege Hamburgs (Zs. V. Hambg. G. 6, 1875, 406—427), dazu ergänzend: Gertrud Schrekker, Das spätmittelalterliche Straßennetz in Holstein und Lauenburg (1933/35, HU 58, 265), alle Arbeiten leider ohne Karte. Eine solche findet sich in allgemeinen Zügen bei * W. Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt (1915, 184, No. 14), dann für die ältere Zeit (13. Jh.) bei * Gert Hatz 1952 (HU 72, 114), für die Spätzeit bei * Johannes Klöcking (s. oben, S. 84), jedoch nur für den engeren Raum Holstein und West-Mecklenburg. Für Ost-Mecklenburg, das Land Stargard, gibt es die Arbeit von * W. H. Deus (HU 59, 375), für die Mark Brandenburg eine von * Johannes Mundt (HU 57, 219). Den Anschluß nach Mitteldeutschland gibt das großangelegte Werk „Die Verkehrswege, Kulturräume und Kulturströmungen im mitteldeutschen Osten" hrsg. von * W. Ebert, R. Kötzschke u. a., Halle 1936. Die Heerstraßen auf Braunschweig um 1500 behandelt * Werner Spiess (HU 63, 316), diejenigen Süd-Hannovers und der angrenzenden Gebiete * Adolf Herbst (HU 51, 157). Das spätmittelalterliche Straßennetz Niedersachsens hat * Hans Dörries im Geschichtl. Handatlas Niedersachens (1939, K. 74 b) dargestellt, ferner * G. Schnath die dortigen Verkehrswege im 18. Jh. (K. 79), Weserzollstätten, Post- und Landstraßen um 1780. Einiges über Bremens Verkehrswege findet sich bei Johanna Müller (Brem. Jb. 30/31, 1926/28), über Entwicklung und Organisation des Salzverkehrs Lüneburg—Lübeck bei Bernhard Hagedorn (Zs. V. Lüb. GA, Bd. 17).

Das Wegenetz Westfalens — abgesehen vom Hellweg — ist noch nicht genügend bearbeitet. W. Müller-Wille bietet 1942 nur Grundzüge (Die naturlandschaftliche Gliederung Westfalens, Westf. Forschgg. 5), Bernhard Ortmann 1949 (HU 71, 156) wesentlich nur vorgeschichtliche Daten. Hubertus Schwartz hat in seiner Geschichte von Soest (1949, 11) auf die wichtigsten Verbindungsstraßen dieser Stadt hingewiesen; wie er mir brieflich mitteilt (15. 11. 54) berücksichtigen die neueren Darstellungen (z. B. H. Rothert u. Niemeier, Westf. Zs. 1954, 30) nicht genügend den

wichtigen Weg von Soest nach Süden (Rüthen—Brilon—Corbach—Frankfurt), dessen Verkehrsstrom neben dem Hellweg zur Grundlage für Soests Blüte im 12. und 13. Jh. wurde. Außer * Hans Joachim Seeger 1926 (HU 52, 140) hat vor allem Bruno Kuske das Wegenetz Westfalens in kurzen Zügen skizziert (Wirtschaftsgesch. Westfalens 1949, 158), dazu auch eine reiche Spezialliteratur genannt (211). Sehr übersichtlich ist die Karte * Z. W. Snellers 1936 (Pfingstblatt 25): „Handelswege von Amsterdam nach Augsburg, Frankfurt und Leipzig um 1598"; die alten holländischen Straßen behandelt Fr. Leyden (HU 62, 267; 63, 288).

Für den polnischen Osten besitzen wir die Arbeit von * St. Weymann 1938 (HU 72, 216) und eine Skizze der Handelswege in Polen von * Karl Maleczyński 1930 (HU 57, 234), für das anschließende rotreußische Gebiet von Lemberg bis zum Schwarzen Meer und bis zur Ostsee eine Übersichtskarte von * Lucja Charewiczowa 1925 (HU 52, 221). Einen aus Elbing nach Plock an der Weichsel und weiter nach Süden verlaufenden preußischen Handelsweg, die spätere *via Ruthenicalis*, behandelt A. Semrau (HU 58, 221), sonst muß man über Preußens Handelswege in der älteren Darstellung Th. Hirschs über Danzig 1858 u. a. nachschlagen; für den Ostteil Preußens und für Litauen gibt es die bekannten Wegeberichte der Kundschafter des Deutschen Ordens. Was Livland anlangt, so wären die schon erwähnten Karten * P. Johansens (1936, 1953) zu nennen, dazu eine Skizze der Handelswege durch Estland in der Mitte des 17. Jh.s von * Arnold Soom 1940 (Verh. d. Gel. Estn. Ges. 32). Nur sehr allgemein sind die Daten bei Fr. Balodis (HU 69, 165) und A. Spekke 1951 (HU 71, 203 nach * H. Moora, Die Eisenzeit in Lettland, S. 169).

Für den Norden schließlich gab schon Alexander Bugge eine Übersicht der Verkehrswege im frühen Mittelalter (VSWG IV, 1906, 227 bis 274); eine verläßliche kartographische Darstellung der Wege Schwedens bietet Adolf Schücks Historisk Atlas (S. 11/12), für den russischen Osten der Atlas istorii srednich vekov von Kosminskij und Levandovskij (Moskau 1951, Karte 18). Das Wegesystem des Mittelalters in England hat F. M. Stenton behandelt (HU 61, 269).

Bei diesen Darstellungen bildet zumeist das gegenwärtige Straßennetz den Ausgangspunkt. Es ist demgegenüber methodisch gesehen daran festzuhalten, daß nur die gleichzeitigen Quellen zuverlässigen Aussagewert besitzen. Daher ist es ein Hauptanliegen der Wegeforschung, ältere Reiseberichte, Tagebücher, Reisekostenrechnungen der Ratssendeboten und Handlungsgesellen, Postvermerke auf Briefen, Urkunden über Brückenbau etc. zu sammeln und zu sichten (vgl. z. B. den Wegebericht im Kontorbuch des J. Stöve HGbll. 1937, mit einer Karte dazu von * Eduard Schulte S. 58: Danzig—Antwerpen und -Groningen, sowie Münster—Eisenach). Eine Übersicht der bekannten Reisebücher 1577—1606 gab * August Wolkenhauer (HGbll. 1908, 151—195) nebst einer Wegekarte

Neapel bis Antwerpen. Eine wertvolle Ergänzung dazu bildet das „Raiszbuechlin" des Jörg Gail von Augsburg, welches 1563 genauere Wegstrecken in Norddeutschland verzeichnet (A.-W. Lang, HU 71, 155) u. a.

Jede größere Handelsstraße führte auch einen eigenen kennzeichnenden Namen. Wir nannten schon den „Hellweg", das bedeutet schlechthin „der große Weg"; *helewech* hieß auch in Livland jede große Landstraße. Daneben gab es die *vlämische Straße* (Bremen—Antwerpen), den Hessenweg (Amsterdam — Münster — Paderborn — Marburg/Lahn), die Eisenstraße, den Kohlenweg, Kurfürstenweg, welche alle durch Westfalen verliefen (Br. Kuske, a. a. O., 160). Sehr bekannt waren die Salzstraßen, die Hohe und Niedere Straße im mitteldeutschen Gebiet, der Ochsenweg in Jütland, die Lübeck—Hamburger *trade* usw. Die Namen geben Auskunft über Richtung und Alter der Straßen und die hauptsächlich beförderten Güter. Von der *via Ruthenicalis* über Elbing—Weichsel nach Rotreußen (Lemberg) war schon oben die Rede; eine *via Ruthenorum* wird bei Dorpat, eine *via Semigallorum* bei Riga erwähnt, die „Preußische Straße" in Novgorod und der „Hämeen-tie" beim *portus Tavestorum* in Finnland (Häme = Tavastland) geben deutlich die Handelsrichtung der Wege zu erkennen. Und wenn es 1261 an der litauisch-livländischen Grenze eine „via" mit dem Namen *Kopwech* gab (L. E. C. UB I, 363), kann über den Zweck der Straße wohl kein Zweifel bestehen. Die Sammlung solcher Straßennamen des Fernhandels ist sicher auch ein Anliegen hansischer Siedlungsgeschichte.

Die Organisation des Handelsverkehrs auf den Straßen durch den Kaufmann ist wenig erforscht. Über das Personen- und Frachtfuhrwesen in Schleswig-Holstein schrieb Hermann Lütjohann 1939 (HU 65/66, 328), über die Frachtbauern Westfalens Bruno Kuske 1949 (a. a. O. 161). Es scheint nach den Forschungen Jakob Strieders (HU 47, 291) festzustehen, daß ein Großteil des Frachtverkehrs zwischen Antwerpen und Süddeutschland von hessischen Bauern durchgeführt wurde, namentlich den auf der halben Strecke wohnenden Dörflern von Frammersbach im Spessart; daher auch der Name Hessenweg für diese Straße. * Gunnar Mickwitz konnte dieselbe Feststellung für das ferne Estland treffen: auf der halben Strecke zwischen Reval und Dorpat wohnten die Frachtbauern *(vorlude)* des Fernverkehrs, wie es eine Karte gut veranschaulicht (Aus Revaler Handelsbüchern, 144). Es gilt solche Forschungen auch für andere Gebiete durchzuführen.

Wichtig für die Benutzung der Landwege durch den Kaufmann war die Frage der Unterbringung auf der Reise, der Zustand der Herbergen. Über Herberge und Gastwirtschaft in Deutschland bis zum 17. Jh. hat Johanna Kachel eine Arbeit veröffentlicht (VSWG-Beiheft 1924). Das ländliche Krugwesen im Deutsch-Ordensstaate behandelt H. Steffen 1916 (Zs. d. westpr. GV 56), die Krughaltung in Estland im 17. Jh. Arnold

Soom (Der Herrenhof in Estland, Lund 1954, 134). Die Beziehung der an den Landstraßen errichteten Krüge zum Fernverkehr ist noch kaum beachtet worden.

Schließlich noch die Frage der Unterhaltung und Brückung der Wege durch die Städte oder durch bürgerliche Stiftungen. Alexander Knoll (Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, I, Leipzig 1925) hat eine Reihe von Daten über solche Stiftungen aus Lübeck, Minden, Münster, Greifswald, Reval, Braunschweig usw. zusammengetragen. Es bestand die allgemein bindende Vorschrift in den Hansestädten, in jedem Testament *to wegen unde to stegen* ein Legat zu machen. Die eingekommenen Summen wurden entweder dem Landesherrn übergeben (so in Reval) oder an eine kirchliche Organisation (Münster, die Leischaft) übertragen, damit die Brückenbauten ausgeführt werden konnten. Auch gab es eine kirchliche Brüderschaft der Brückenbauer, dazu die fachlichen Verbände der Pflasterer. Auch hier bleibt noch viel zu tun, ehe die Frage des Wegebaus als geklärt betrachtet werden könnte.

2. Flußwasserstraßen und Kanäle

Die Feststellung, ob ein Strom schiffbar ist oder nicht, gehört zum Bereich der Geographie; die Geschichte muß diese Daten von ihr übernehmen. Indessen wird es bei den im Laufe des letzten Jahrtausends eingetretenen Veränderungen im Wasserstande — sei es durch Hebung oder Senkung der Erdoberfläche, sei es durch künstliche Maßnahmen, Eindeichung, Regulierung, Ableitung, Entwaldung usw. — immer die besonders schwierige Aufgabe der Siedlungsgeschichte sein, den jeweiligen Zustand einer Wasserstraße festzustellen.

Über die meisten schiffbaren Flüsse Norddeutschlands und der Niederlande besitzen wir Arbeiten, die ihre Verwendung für den Schiffsverkehr im Mittelalter zum Gegenstand haben; Trave: Friedrich Bertheau (Zs. d. Ver. Lüb. GA 18) und Johannes Klöcking (HU 71, 172); Elbe: A. Wieske (HU 53, 250); über die Schiffahrt bei Magdeburg H. Schulze (HU 59, 375) und über die für Hamburg sehr wichtige Frage der Reichweite der Flut H. Reincke (HU 70, 152); Oder: W. Tietze, Die Oderschiffahrt, Leipzig 1908; Weser: Paul Wegner (HGbll. 1913, 93—161), Martin Krieg (HGbll. 60, 66—88) und über die Nebenflüsse Aller, Leine und Oker: A. Peters 1913 mit einer Stellungnahme dazu von Paul Wegner (HGbll. 1914, 358—364); Rhein: Bruno Kuske, Die Rheinschiffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 17. bis 19. Jh. (Beitr. f. d. G. d. Niederrheins 20, 1906, 250—354), wobei auch Organisationsfragen der Flußschiffahrt mit Pferden entlang dem Leinpfade behandelt worden sind; Ems-Mündung nebst Wasserstraßen bei Groningen hat *Bernhard Hagedorn für das Jahr 1594 kartographisch dargestellt: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt II, 1912.

Die für den Verkehr mit Flandern so wichtige Binnenfahrt durch Holland, Seeland und Stift Utrecht auf Ijssel, Rhein, Lek, Vecht, Waal und Maas hat * Walter Vogel ausführlich beschrieben (HGbll. 1909, 13—36). Die geographische Entwicklung des Rheindeltas bis 1500 hat Arnold Norlind behandelt, wenn auch nicht ganz befriedigend (vgl. W. Vogels Rezension HGbll. 1913, 295). Ergänzungen zu Vogels Darstellung kamen von G. Nanninga 1921 und 1926 (HU 52, 166, 222). Dieser Seeweg „binnen Dünen" ist mehrfach kartographisch dargestellt worden. z. B. * Walther Vogel, Gesch. d. dt. Seeschiffahrt 1915 (233, Abb. 15) und danach Hanse, Rhein und Reich 1942 (S. 64/65). Den Lauf der Schelde von der See bis Rupelmonde im 15. Jh. hat J. Denucé festzustellen versucht (HU 60, 326).

Von ganz entscheidender Bedeutung für Brügge und seinen Messeverkehr war die Frage des Zugangs zur See durch den Zwin, der immer wieder zu versanden drohte. Rudolf Häpke wies auf die Entstehung von Sluys und seiner Schleuse hin (HGbll. 1904/05, 63—80), namentlich aber war es * A. de Smet, welcher in drei Arbeiten 1933, 1935 und 1937 die Frage ausführlich behandelte (HU 59, 333; 62, 296; RB 14, 859) und die Entwicklung des Wasserweges erst über den portus Sincval, dann Oude Zwin und später Zwin und Reie geschildert hat, besonders auch die Anlagen zwischen Brügge und Damme; über die einstige Mündung des Oude Zwin berichtete J. de Langhe (HU 61, 264). Schließlich erwiesen sich alle Baggerungen vergeblich, Brügge versandete; eine reizvolle Schilderung vom „vie et mort du pays du Zwin" gibt 1951 * Jean-Didier Chastellain (HU 71, 176).

Eine zusammenfassende Darstellung solcher Baggerungs- und Kanalisierungsarbeiten des hansischen Mittelalters gibt es noch nicht. Eine der ältesten künstlichen Wasserstraßen war die Lieve, welche Gent mit der See verband; ein Projekt für ihren Bau gibt es bereits 1251 (J. Boes, HU 55, 278). Ein Anliegen der beiden Städte Hamburg und Lübeck war die Überwindung der Holsteinischen Landenge auf dem Wasserwege. Die Fahrt über die Stecknitz wurde 1237 eröffnet, 1390—98 durch Kanalbau erweitert (Dietrich Schäfer, HGbll. 1909, 115—121); die Schalfahrt zum holzreichen Umland des Schaalsees in Mecklenburg blühte im 16. Jh. (L. Krieg, Jb. V. Mecklbg. G. 79, 1914). Pläne, die Alster und Trave zu verbinden, kamen nie voll zur Ausführung: Bürgermeister Bremer von Hamburg begann den Bau 1448, vollendete ihn nicht, und erst ein späterer Versuch 1525/29 war erfolgreich, 1550 aber wiederum in Frage gestellt (H. Reincke, HU 71, 170; * Wilh. Melhop, Die Alster, 1932). Lüneburg vertiefte die Ilmenau 1392, Hannover die Leine, Braunschweig die Oker, Soest und Herford Lippe und Werre (E. Daenell II, 447 ff.). Über die Entwicklung des Kanalbaus ist zu vergleichen: M. Eckoldt, in: „Die Wasserwirtschaft" Jg. 43, 1952, 32—39.

Auch der Osten verdient in dieser Hinsicht Beachtung. Über den Handel auf Weichsel und Warthe berichtet Johannes Papritz (HU 69, 167) und Detlef Krannhals (HU 69, 140), über die Memel Johann Remeika (HU 54, 286) und * Kurt Forstreuter (HU 58, 210), über die Düna Hans Georg von Schröder (HGbll. 1917, 23—156) und über deren Mündungsgebiet Carl von Stern 1937 (HU 63, 324). Kanalbauten kennen wir bei Riga schon 1226, den Mühlgraben *(fossatum novum)* zwischen Düna und Jägel- oder Stinsee (L. E. C. UB I, 80); bei der Stadt Spandau gestattet der Markgraf von Brandenburg 1232 die Anlage eines *canale fluvium, quod vulgari nomine fluttrenne appellatur* (HUB I, 247); 1418 baut man bei Danzig einen Weichselgraben (Hirsch, Danzig, 161). Daß man im Mittelalter die Wasserstraßen vom Peipus über Embach und Pernau in die See (der Weg Pleskau-Dorpat-Fellin-Pernau) noch für den Schiffsverkehr verwenden konnte, bezeugt eine Urkunde von 1513 (Riga, Ges. f. GA, Ms. 961), laut welcher der Ordensmeister von Livland, der Bischof und Domkapitel von Dorpat mit der Stadt Dorpat einen Vergleich über diesen Weg abschließen, Zollfreiheit verheißen und die „Richte zu räumen und zu graben" erlauben; auch 1560 war die Flußfahrt noch möglich (C. Schirren, Archiv L. E. C., NF 5, Nr. 633).

Es können hier nur zufällige und bruchstückhafte Daten geboten werden; zur Baggerungsfrage überhaupt vergleiche man die Arbeiten von Heinz Conradi 1940 und 1944 (HU 70, 140 und HU 69, 130). Zu erwähnen wäre jedenfalls auch die Bepfahlung der Sandbänke bei den Flußmündungen z. B. bei Neufahrwasser vor Danzig, bei Hungerburg vor Narva, wo Reval die Arbeit machen ließ und daher auch das *palgelt* dafür erhob; in Danzig entwickelte sich das Pfahlgeld allmählich zu einer allgemeinen Steuer von einkommenden Schiffen. Wichtig war auch die militärische Sicherung der Wasserwege, wozu Territorialbesitz und Burgenbau der Städte beitragen, aber auch die Ausbildung einer gewissen „Wasserschutzpolizei", als welche z. B. in Reval die Leichterschiffer, die sog. Mündriche, dienten. Ihnen oblag die Verfolgung von Seeräubern und Dieben, die Überwachung der Hafenanlagen und die Beförderung von Briefen und Botschaften (Johansen, Nord. Mission, 128). Ähnliche Aufgaben mögen auch den Stader „Ratsschiffern" und den Hamburger „Fährschiffern" zugefallen sein, obwohl sie in erster Linie dem Personen- und Frachtverkehr dienten (K. Richarz, HU 72, 175). Doch besaß jede größere Seestadt für die Jagd nach Seeräubern meist auch ein Kriegsschiff, eine „Barse" oder gar ein „Holk".

3. Die Seewege

Die Vorstellung, als wenn das offene Meer früher beliebige Fahrtmöglichkeiten für ein flachgehendes Schiff bot, aus denen man nur die geradeste herauszusuchen brauchte, ist grundfalsch. Im Gegenteil, es gibt

einen vorgeschriebenen Kurs zur See nicht erst heute; Himmels- und Windrichtung, Fahrwasser und alte Tradition bestimmten schon im Mittelalter den Seeverkehr und legten ihn auf gewisse Linien fest. Diese Linien zu erkennen ist ebenso Aufgabe der hansischen Siedlungsgeschichte, wie die Erforschung der Land- und Flußwege.

Als Quellen zur Feststellung der älteren Seewege dienen die See-Itinerare, von denen das erste uns durch Adam von Bremen um 1075 überliefert ist: es schildert die Segelfahrt von Ripen nach Cincfal (Brügge) in Flandern und weiter von dort nach England, der Bretagne, Spanien, Lissabon, Gibraltar, Marseille, Messina und Akkon im Heiligen Lande (Lib. IV, I. Scholion 99). Eine Abschrift dieser Segelroute findet sich auf den Schlußblättern der sog. Liber-Census-Daniae-Handschrift in Kopenhagen, aus der Mitte des 13. Jh.s, wozu aber noch eine zweite Segelanweisung hinzugefügt wurde, die viel wertvoller für uns ist: sie reicht von Dänemarks Ostgrenze in Schonen (Utlängan) bis nach Reval und stammt vielleicht aus dem Besitz des 1260 gestorbenen Bischofs Thorkill von Reval (P. Johansen, Die Estlandliste des L. C. D., 1933, 152, 162). Diese Reiseroute schildert uns den Seeweg von Dänemark bis nach Estland, wobei zunächst die schwedische, dann die finnische Küste in Sichtweite bleibt; erst von hier aus wagt man an zwei Stellen die Überquerung einer größeren, offenen Meeresbucht, des *mare Estonum* (= Finnischer Meerbusen). Am Strande entlang dieses Seeweges fanden sich zahlreiche Wachthäuser, wie die Ortsnamen auf -böte und vård- noch heute anzeigen (* Adolf Schück, HU 71, 188); die Fortsetzung des Weges an der finnischen Südküste bis zur Newamündung versuchte * Jalmari Jaakkola durch „Koggen"-Ortsnamen zu belegen (Gesch. d. finn. Volkes, 1942, 21), * Gunvor Kerkkonen (HU 69, 158) verband damit schwedische Siedlungsfragen. Dieser sicher schon altnordische Küstenweg blieb lange im Gebrauch; so segelten z. B. die ersten Kreuzfahrer nach Livland über Schonen und Wisby nach Riga (Heinr. v. Lettlds. Chronik VII, 1 und VIII, 4: 1203/04) und die Lübecker 1468 nach Reval über Finnland (HU 70, 186).

Daß man aber, um Preußen zu erreichen, schon im 9. Jh. über die offene See südlich von Langeland, Laaland, Falster und dann Bornholm segelte, ist aus Wulfstans Reisebericht 880/890 bekannt. Aus dem Bericht seines Zeitgenossen Ottar kann man entnehmen, daß die Fahrt durch Skagerrak und Kattegat nichts Ungewöhnliches war; auch die friesischen Flotten Bischof Alberts von Riga müssen um Kap Skagen herumgesegelt sein (Heinr. v. Lettld. XIV, 3 von 1200-15). Insofern ist die Behauptung, erst seit 1251 gebe es „Umlandsfahrer", weil sie dann erstmalig urkundlich erwähnt werden (HUB I, 411), nicht aufrechtzuerhalten. Die Segelkunst der Wikinger fand natürliche Nachfolge bei Friesen und Sachsen.

Wenn also die Umlandsfahrt nicht erst eine Entdeckung der Süderseestädte gewesen sein kann, so war doch der direkte Weg von Lübeck nach Bornholm - Wisby - Riga oder Reval, bzw. Bornholm - Rixhöft - Heisternest - Hela - Danzig etwas Neues im 12. und 13. Jh. Nicht in dem Sinne, daß hier noch nie ein Schiff verkehrt hätte, denn den Rügenschen Wenden dürften alle Küstengewässer von Lübeck, Dänemark, Norwegen bis nach Preußen wohl vertraut gewesen sein. Neu war indessen ihre Verwendung für den europäischen Güter- und Transitverkehr und ihre Sicherung für den Kaufmann. Diese Sicherung war erst zu erzielen, als Rügen unterworfen (1169), als die mecklenburgisch-pommersche Küste befriedet und für die deutsche Einwanderung geöffnet worden war.

Die wichtigste Quelle für den hansischen Seeverkehr ist das sogenannte Seebuch (ed. Karl Koppmann, Bremen 1876), dessen Grundlagen nicht voll geklärt sind; es scheint eine italienische Quelle von 1444 und eine französische von 1483 in Frage zu kommen (W. Behrmann, Über die niederdt. Seebücher, Göttingen 1905). Doch ergibt sich aus dem geographischen Bereich des Seebuchs unschwer, daß es im eigentlichen Sinne für die Bayenflotten gedacht war, für den Salztransport von Portugal, Frankreich bis nach Danzig, Riga und Reval. Lübeck und die Trave wird nicht einmal erwähnt, es fehlt auch Mecklenburg, Pommern, Schweden und Finnland. An der Atlantikküste, in der Nordsee und im Kattegatt rechnet das Seebuch mit Meilen oder *kenninge* als Streckenmaß; von Schonen ab verwendet es jedoch das nordische System der *weke sees* (anord. *ukæ-sio*). Überhaupt spürt man deutlich, daß der Abschnitt XII über die Ostsee später eingefügt worden ist; doch ist in allen Teilen des Seebuchs gleicherweise auf die Himmelsrichtungen Bezug genommen, so daß die Orientierung nach dem Kompaß vorausgesetzt wird. Insofern ist die Bemerkung des Italieners Fra Mauro 1458: „auf diesem Meer fährt man weder nach der Karte, noch mit dem Kompaß, sondern mit dem Senkblei" unrichtig, möge sie auch die Bedeutung des Lotens für das flache Ostsee-Fahrwasser richtig erfassen (vgl. Walther Vogel, HGbll. 1911, 1—32: Die Einführung des Kompasses in die nordwesteurop. Nautik; Heinrich Winter, Die Nautik der Wikinger, HGbll. 1937, 173—184).

Aus dem Seebuch, das den ganzen Schatz seemännischer Erfahrung schriftlich weitergeben sollte, entwickelte sich das „Leeskartenboek", das in verschiedenen verbesserten Auflagen 1532, 1541, 1551 und 1558 im Druck erschien (A.-W. Lang, N. A. f. Niedersa. 1953, 5/6; Koppmann, VII). „Paßkarten", Seekarten in unserem Sinn, gehören erst einer späteren Zeit an, doch hatte man bereits 1551 Küstenansichten und -profile zum Text hinzugefügt.

Es kann hier nicht das ganze umfangreiche Thema der Seebücher und Seekarten behandelt werden, ebensowenig ist hier Raum für eine umständliche Schilderung der Seewege nach diesen Quellen. Siedlungs-

geschichtlich wichtig ist die Kenntnis des genauen Verlaufs der Seewege deshalb, weil wir so die Berührung des Kaufmanns und Schiffers mit den Küsten verfolgen können. Diese, oft nur oberflächliche Kenntnis der Küsten und Küstengewässer und Küstenprofile mit ihren Bergen, Türmen und Wäldern fand einen Niederschlag in der Namengebung, die unser besonderes Interesse beanspruchen darf, weil es die erste, fast unbewußte Inbesitznahme fremder Länder bedeutet, wenn auch nur durch den Augenschein.

In der Ostsee kann man deutlich drei Perioden der seemännischen Namengebung bis in die Neuzeit hinein unterscheiden: zunächst die älteste wikingische Periode, aus welcher zahlreiche Namen in die nächste, die mittelniederdeutsche, übernommen wurden. Es sind die Namen auf -holm, -ö (Hiddensee, die Oie), -näs (Heisternest, Domesnäs, Arnis), -wiek, -förde, -sund usw. Doch gestaltet der Niederdeutsche das Namenwesen dann in seiner Zeit so gründlich um, daß selbst die Skandinavier ihre althergebrachten Bezeichnungen nach seinem Brauche verwenden: aus Anund wird Anholt, aus Aos — Ahus, aus Gutland — Gotland usw. Neu bürgert sich das Wort „ort" für Landspitze, neben dem altnord. nes, ein, ebenso grund, boddem, gatt, haken, dep (Tief), strom und andere Bezeichnungen des Fahrwassers (K. G. Ljunggren, Undersökninger över nordiska ortnamns behandling i medellågtyskan, Lund 1937). Dieser Zeit der mittelniederdeutschen Namengebung folgt die dritte, die holländische Periode, welche im 16. Jh. ihren Höhepunkt findet und zur Transskription der niederdeutschen Namen ins Holländische führt, namentlich durch die ausgezeichneten nautischen Karten des Lucas Waghenaer. So spiegelt sich in der Namengebung der Schiffersprache gleichzeitig das wirtschaftspolitische Schicksal der Ostsee wider.

Eine vollständige Sammlung aller mittelniederdeutschen Bezeichnungen für das Fahrwasser des hansischen Bereichs wäre sehr erwünscht; die ältere Arbeit von Ernst Deecke (Niederdeutsche Namen von Seeörtern aus den Zeiten der Hansa, Lübeck 1858) genügt schon lange nicht mehr; das Werk von B. C. Damsteegt berücksichtigt nur die niederländischen Namensformen, die vielfach sekundär sind (Nederlandse Namen op Zeekarten uit de 16. en 17. eeuw, Amsterdam 1942).

Doch blieb es nicht immer nur bei der Namengebung der am Schiff vorüberziehenden Küstenstrecken, sondern man versuchte das Fahrwasser durch Pfähle, Tonnen, durch Baken oder Leuchttürme kenntlich zu machen und zu sichern. Bereits im Privileg Kaiser Friedrich II. für Lübeck 1226 wird der Stadt ein Grundstück in Travemünde verliehen, *ubi signum ejusdem portus habetur* (HUB I, 205); 1316 steht hier ein Leuchtfeuer (Lüb. UB II, S. 1080). Ein Seezeichen, vielleicht schon eine Feuerbake, durfte Lübeck mit Erlaubnis der Könige von Dänemark in Falsterbo errichten *(signum aliquod discretivum pro vitando periculo navigantium,*

HUB I, 195 nach 1225). Die Stadt Stralsund wollte 1306 auf Hiddensee einen Leuchtturm bauen (Dietrich Schäfer, HGbll. 1876, 167—173). Hamburg hatte sich 1299/1300 vom Lande Hadeln die Erlaubnis geben lassen, auf der „Nige O" ein Werk zu errichten, nach welchem man die Insel hinfort Neuwerk nannte; bis 1309 entstehen die Grundmauern des wehrhaften Turmes, der zur *bakinge* diente, als Leuchtfeuer, zugleich aber auch eine Besatzung hatte und den Handel schirmen sollte (Erich von Lehe u. a., HU 72, 164). Reval erbaute mit Erlaubnis des Bischofs von Oesel auf Dagerort 1514 einen *piler edder kenninge*, einen pfeilerartigen, massiven Turm, auf dem man weithin sichtbares Feuer anzünden konnte, das vor dem gefürchteten Neckmannsgrund warnen sollte (Johansen, Nord. Mission, 127). Man kann aus dem Seebuch ersehen, daß dem Schiffer immer wieder angeraten wurde, sich nach Türmen auf dem Lande zu orientieren (z. B. bei Helsingör, XII, 15); manche der städtischen Kirchtürme wurden sicherlich mit der Nebenabsicht hoch erbaut, um dem seefahrenden Manne „eine schöne Kenninge" zu geben (z. B. St. Olai in Reval, Johansen, Nord. Mission, 134; man sah den Turm schon in 10 Seemeilen Entfernung).

Seetonnen werden, soweit bekannt, erstmalig 1358 in der Maasmündung ausgelegt und durch Feuer kenntlich gemacht (HUB III, 414); zu ihrer Erhaltung muß der Kaufmann Tonnengeld zahlen, wie auch vielfach Bakengeld für die Leuchtfeuer erhoben wurde. Auch im Sund scheinen nach dem Seebuch im 15. Jh. Seezeichen ausgelegt worden zu sein (Kap. XII, 10), die Hamburger versahen die Elbe bis zu ihrer Mündung mit Tonnen und Seezeichen 1440—1450 (Kurt Ferber, Zs. d. Ver. Hmbg. G. Bd. 18) und in Reval baten die Schiffer der Bayenflotte 1470 um Anbringung zweier Tonnen auf dem Middelgrund, was auch ausgeführt wurde (Johansen, Nord. Mission, 192). Über Seezeichen und Lotsen an der Mecklenburgischen Küste ist zu vergleichen: Friedrich Techen, HGbll. 1906, 301 ff.: danach gab es eine Seetonne vor Warnemünde schon 1288, ein Leuchtfeuer daselbst 1348, vor Wismar aber erst im 16. Jh. In der Neuzeit hat die Stadt Enkhuizen 1607 eine Karte über die Seezeichen am Vliestrom an Hamburg geschickt (R. Häpke, Niederld. Akten u. Urk. II, 1015); das war aber bereits in einer Zeit, als man nach guten nautischen Seekarten segeln konnte.

Über das Lotsenwesen kann hier nicht näher gehandelt werden; vom Eigentumsrecht der Städte an der Küste, der Reede und dem „Strom" haben wir schon oben gehört (Fr. Rörig, über *strom* vgl. jetzt auch H. Tschentscher HU 72, 177). Strandrecht und Strandraub sind soeben in einer ausführlichen Darstellung Vilho Niitemaa's eingehend untersucht worden (Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter, Helsinki 1955, 416 S.). Es steht jedenfalls fest, daß das Bürgertum seine Rechtsanschauungen und Sicherheitsmaßnahmen an allen Küsten Nordeuropas zur Geltung bringen konnte.

VIII. Wirtschaftsgebiete der Hanse

Wirtschaftsgeschichte kartographisch darzustellen ist recht schwer, weil die wirtschaftliche Lage in ständigem Wechsel begriffen ist und weil man stets nur Einzelheiten herausgreifen kann, an denen das Gesamtbild sichtbar werden soll, was leicht zu Verzeichnungen führt. Daher ist nur eine verfeinerte, vielseitige Methode wirklich erfolgreich, die zahlreiche Karten beansprucht.

1. Stapelplätze und Wirtschaftsverkehr

Seitdem Köln als erste deutsche Stadt um 1150 versucht hatte, einen Stapelzwang für vorbeifahrende Kaufmannsgüter auf dem Rhein durchzusetzen, begann der Kampf um das Stapelrecht zwischen den Landesherrschaften und den einzelnen Städten, der erst in der liberalen Aera abflauen sollte. Im Ergebnis entwickelte sich ein regelrechtes System von Stapelplätzen in Deutschland, das sehr wesentlich auch auf den natürlichen Gegebenheiten beruhte, indem Orte, welche sowieso zum Wechsel des Fahrzeugs, zum Umsteigen vom Land- in den Seeverkehr, zum Passieren der Grenze oder bloß zur Rast geeignet waren, bevorzugt Stapelrechte erwerben konnten. In Ermangelung einer festen Zollgrenze des Reichs hatten diese Stapelstädte gleichzeitig die Aufgabe, Ein- und Ausfuhr in Zeiten der Not zu lenken und zu kontrollieren.

Über das „Stapel- und Niederlassungsrecht" besitzen wir die erschöpfende Darstellung von * Otto Gönnenwein (Weimar 1939, Qu. u. Darst. z. hans. G., N. F. XI), welche alle nötigen Daten auch über das Stapelrecht hansischer Städte bringt. Angeheftet ist eine „Karte der Stapelplätze in Flandern, Brabant und Holland, der Nord- und Ostsee-Häfen, sowie der Ströme der norddeutschen Tiefebene und des Ostens", auf der die wichtigsten Stapelplätze in Fettdruck hervorgehoben sind. Nicht verzeichnet ist leider der jeweilige Bereich der verschiedenen Stapelrechte, auch ist irrtümlicherweise statt Frankfurt Mainz am Main eingetragen.

Es gibt zahlreiche Versuche, den aus diesen Stapelstädten ein- und ausströmenden Warenverkehr kartographisch darzustellen. Es versteht sich von selbst, daß diese Versuche nicht eigentlich Karten im geographischen Sinne ergaben, sondern eher Diagrammen oder schematischen Darstellungen ähnelten. Oben war schon die Rede von Verkehrskarten * Heinrich Reinckes (Hanse, Downing Street etc. 1940), * Karl Pagels und * Joh. Klöckings. Sehr eindrucksvoll hat * Wilhelm Koppe den „Hansischen Seeverkehr um 1375" in den Westfälischen Forschungen 7, 1954, 103, dargestellt, indem er durch die Stärke der gezogenen Linien die Intensität des Verkehrs andeutete. Ähnlich versucht auch * Bernhard Riering „Auswanderung und Außenhandel aus dem westlichen Münsterland bis zum Ende der Hanse" darzustellen, wobei allerdings dem Verkehr

über Emden zuviel, demjenigen über Bremen zuwenig Beachtung geschenkt wird; auch sind die Straßen über Land nur mit einem schematischen, breiten Bande angedeutet (Westfalen, Hanse, Ostseeraum, Müster 1955).

Rein schematisch im Diagramm bietet uns Georg Lechner als Beilage zur Edition der hansischen Pfundzollisten von 1368 eine gezeichnete Übersicht des Warenverkehrs in Lübeck regional und nach Hauptwarengruppen geordnet, dazu eine Zusammenstellung der Fahrten von 680 Seeschiffen (1935, S. 48/49). Eine recht gelungene graphische Darstellung der „Gesamten Seeausfuhr aus Hamburg im Jahre 1369" bringt der Hamburger Geschichtsatlas von * Karl Wölfle 1926 (Nr. 38), in welcher bei 598 Fahrten zwanzig Warengruppen nach dem Anteil der Städte unterteilt werden. Doch sind das, wie gesagt, keine Karten mehr. Geglückte Zwischenformen von graphischer Darstellung und Karte entwarfen für eine bestimmte Periode des Seeverkehrs * Ahasver von Brandt (Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jh.s, Scandia XVIII, 1947, 71) und * E. Dunsdorfs (Merchant Shipping in the Baltic during the 17th century, Contr. of Baltic Univ. 40, 1947, 4), der erste durch genaue anteilmäßige Verdickung der Verkehrslinien, der andere durch Kreise in verschiedenen Größen im Radius um Danzig, Königsberg, Riga, Stockholm, Stralsund usw. Übrigens zeigte sich bei dieser Gelegenheit, daß der Schiffsverkehr 1690 aus den schwedischen Häfen nach Lübeck noch in den alten Bahnen verlief (Wisby an erster Stelle, dann Stockholm, Västervik, Malmö, Ystad, Göteborg), wie auch die Verkehrsrichtungen Lübecks in ihrer Intensität an die hansische Zeit anknüpften (Dänemark an erster Stelle, dann Baltikum, Schweden, Ostdeutschland, Übersee usw. — Aufsatz v. Brandt). * Walther Vogel hatte bei einer ähnlichen Aufgabe 1928 sich noch mit gewöhnlichen Karten beholfen, ohne die Verkehrsgröße zu kennzeichnen (HGbll. 1928, Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. u. 18. Jh., S. 129: „Das Hinterland der Lübecker Reederei 1655—1810" und S. 132: „Die von Lübecker Schiffen 1655—1806 besuchten Häfen an der Südwestküste Frankreichs").

Die Versuche, den meerumspannenden Verkehr der Hanse geographisch zu erfassen, sind, wie erwähnt, meist mißglückt. Das gilt auch für die Karte des „vorhansischen und des hansischen Wirtschaftssystems", welche dem Aufsatz * Fritz Rörigs „Wesen und Leistung der Deutschen Hanse" beigegeben wurde (H. Fr. Blunck, Die nordische Welt, 1937, 171), denn ihre Verkehrslinien geben nur einen dürftigen Begriff von einem „System". Dagegen muß man die von * Egmont Zechlin 1947 (Maritime Weltgeschichte) entworfene Karte „Das hansisch-italienische Verkehrssystem um 1400", mit einer Nebenkarte der Strecken zwischen Lübeck — Brügge, als gut gelungen bezeichnen. Erstmalig ist hier auf einem Karten-

bilde ganz Europas die Verzahnung der hansischen Wirtschaft und des Verkehrs mit der Mittelmeerwelt dargestellt worden, so daß neue Aspekte sich bieten. Nachgefolgt ist in dieser Darstellungsweise * Hammonds Advanced Reference Atlas, New York 1952, Karte h 16: „Economic Map of Europe in the Middle Ages. 1300 A. D.", auf dem wir die Hanse bevorzugt finden, denn sie steht in der Mitte des europäischen Verkehrssystems. Allerdings ist das Datum irreführend, die gleichförmige Farbtönung störend.

2. Produktionsgebiete

Als erster gab * Walther Vogel seinem grundlegenden Werk über die Geschichte der deutschen Seeschiffahrt (1915) eine große farbige Ausfaltkarte bei, welche die Produktionsgebiete der Hansezeit berücksichtigt: „Die Verteilung der Wirtschaftsformen in Europa um 1400 und die Schiffahrtsstraßen der deutschen Hanse". Die Gebiete der Waldwirtschaft werden braun, des Acker- und Gartenbaus grün, der Viehzucht hellbraun getönt, dazu durch Signaturen die Produktionsstellen für Fischerei, Weinbau, Brauerei, Weberei, Metall- und Kramwaren, Bergbau und Salz gekennzeichnet; Seewege sind eingetragen, Landwege nicht. Es war der Versuch einer Synthese, die auf den ersten Anhieb nicht vollständig glücken konnte, weil es an Vorarbeiten mangelte. Im schon erwähnten russischen historischen Atlas von * Kosminskij und Levandovskij 1951 wird eine solche Synthese nicht erst angestrebt, sondern durch eine unübersehbare Menge von Einzelsignaturen ersetzt. Sie sind präzise angebracht — wobei allerdings das deutsche Gebiet auf dieser „Wirtschaftskarte Europas und des nahen Ostens vom 11. bis 13. Jh." (K. 18) vernachlässigt worden ist — können aber doch kein Gesamtbild vermitteln. Für den hansischen Bereich benötigen wir eine Karte, welche darüber hinaus die Herkunft der hansischen Handelswaren, möglichst aller, deutlichmacht.

Vorarbeiten gibt es hier bereits für eine Reihe von Handelsgütern, so vor allem die ausgezeichnete Kartenfolge * Hektor Ammans für die Tuchindustrie Nordwest-Europas (HGbll. 72, 12 Abb.) mit einem Verzeichnis der Tuchstädte (62/63), dann des gleichen Verfassers Karten zur Verbreitung der oberdeutschen Leinwandindustrie und Barchentweberei im Mittelalter (HU 72, 161). * Marian Małowist's Skizzen über die Produktionsstätten von Tuch in Flandern u. a. zu Ende des 14. Jh.s (Warschau 1954, s. oben) sind demgegenüber unvollständig. „Die Verbreitung des Elsässer Weins im Mittelalter" (im Norden bis London, Lübeck, Marienburg Pr.) hat eine weitere Wirtschaftskarte * Hektor Ammans zum Thema (Elsaß-Lothringischer Atlas, 1931, K. 37 ab). Ähnlich soll eine nach W. Feise (vgl. HU 72, 174) entworfene Karte * Georg Schnaths im Geschichtlichen Handatlas Niedersachsens (1939, K. 76 a)

„Die Verbreitung des Einbecker Bieres im Mittelalter" zeigen, welche sich von Amsterdam bis Stockholm — Reval und im Süden bis Innsbruck erstreckt. Eine Reihe von Karten über die Produktionsgebiete der Ostwaren in Rußland zu Ende des 16. Jh.s verdanken wir * Artur Attman (HU 69, 160), nämlich für Flachs, Hanf, Talg, Wachs, Häute und Pelzwerk. Leider ist die Anzahl solcher Spezialkarten für die Verbreitung einzelner Warengattungen noch sehr gering; insbesondere brauchen wir auch genaue Karten des Bergbaus im hansischen Bereich, dann der hansischen Fischereigebiete, über die Wanderung der Heringsschwärme usw.

3. Handelsbereiche einzelner Städte

Es gibt zwei Wege, den Umkreis des Handels einer Stadt bzw. ihr Einzugsgebiet festzustellen: an Hand schriftlicher Quellen, der Kaufmannsbücher, Korrespondenz, Gerichtsakten — oder an Hand der Münzfunde. Allerdings deckt sich der Bereich des Münzumlaufs nicht immer mit dem Wirtschaftsgebiet, sondern greift häufig weit darüber hinaus, denn auch geprägte Münzen kann man als Handelsware betrachten.

Auf dem erstgenannten Wege hat z. B. * Gunnar Mickwitz den Revaler „Adels- und Bauernhandel" im Inlande gegen Riga, Dorpat und Narva abzugrenzen versucht (K. 1, S. 31, in: Aus Revaler Handelsbüchern, 1938), dazu das Gebiet des Revaler Aktiv- und Passivhandels umrissen (K. 2, S. 37). Die Passivhandelskarte, vorwiegend die schwedische „Bauernseglation" betreffend, erschien etwas erweitert bei * Johansen, Nord. Mission, 1951, 17. Für das 17. Jh. hat * Otto Liiv durch V. Vinkel eine „Karte der Handelsgebiete der Städte im baltischen Gebiet" (Reval, Narva, Riga usw.) entwerfen lassen, welche naturgemäß zahlreiche Überschneidungen zeigt (HU 60, 348) und * Georg Jensch gibt in seiner Arbeit über den Handel Rigas im 17. Jh. (HU 55, 294) dieses Übereinandergreifen der Bereiche Rigas und Königsbergs besonders anschaulich auf einer Karte wieder, allerdings nur in der Richtung auf den Osten, ohne Aktiv- und Passivhandel zu scheiden. In etwas anderer Form, mehr auf das Handwerk ausgerichtet, hat * Karl Wölfle das „Hinterland des hamburgischen Gewerbefleißes im 17. und 18. Jh." nach den erhaltenen Glocken, Altären und Kelchen Hamburger Provenienz abzugrenzen versucht. Das leitet bereits zur Kulturgeschichte über.

Der zweite Weg zur Feststellung eines Handels- und Wirtschaftsgebiets geht über die Numismatik. Seitdem * Walter Hävernick 1930 die Verbreitung des Kölner Pfennigs im 12. und 13. Jh. kartographisch gezeigt hatte, als Beispiel aus der Periode der territorialen Pfennigmünze, ist der Grundsatz kartographischer Verwertung numismatischen Materials unumstritten (HU 55, 304). Hävernick grenzt auf seiner Karte den Kölner Pfennig in seinem Umlaufgebiet sorgfältig gegen die Nachbarwährungen

ab, gegen die leichteren Utrechter, Trierer, Andernacher, Koblenzer, Mainzer und Frankfurter Pfennigsorten, sowie die gleichwertigen Aachener und Brabanter. * Peter Berghaus, ein Schüler Hävernicks, hat diese Methode verfeinert und noch weiter auf die urkundliche Überlieferung ausgedehnt; von ihm stammt die Arbeit „Währungsgrenzen des westfälischen Oberwesergebiets im Mittelalter" mit 9 Karten (HU 71, 165). Ein zweiter Schüler Hävernicks, * Gert Hatz, gibt auf mehreren Karten ein Bild der Verbreitung Hamburger Gepräge bis 1325 und darüber hinaus (HU 72, 114; K. 5 und 5 a). Es kann nun an dieser Stelle nicht ausführlicher auf die kartographische Arbeit der Numismatiker in den letzten Jahren eingegangen werden, es sei hier auf die umfassende Berichterstattung in den Hamburger Beiträgen zur Numismatik (1—8, 1947 ff.) verwiesen. Der Historiker muß diesen Forschungszweig sorgfältig im Auge behalten; er gibt auf manche wirtschaftsgeschichtliche Frage eine überraschende Antwort.

IX. Kulturgebiet der Hanse

Oben hatten wir über den Kulturatlas von Frédéric van der Meer (1952) berichtet, der einen hansischen Kulturbereich zu umgrenzen versuchte. Solange wir uns nicht darüber klar sind, was unter „hansischer Kultur" zu verstehen ist, kann auch das Gebiet ihres Geltungsbereichs nicht erfaßt werden. Es gibt fraglos eine niederdeutsche Sonderart der deutschen und abendländischen Stadtkultur, sie wird sich im Einzelnen aber sehr schwer definieren lassen. Der zunächst einzige für uns gangbare Weg bleibt, über die mittelniederdeutsche Schriftsprache und Literatur, über Bildungsgeschichte in Schule und Universität und über Kunstausübung und Kunsthandel im hansischen Bereich Daten zu sammeln und sie kartographisch zu fixieren.

1. Verbreitung der mittelniederdeutschen Schriftsprache und Hanse

Ergebnisse liegen noch kaum vor. * Wolfgang Stammler hat im zweiten Bande des Deutschen Kulturatlas eine Karte über die mittelniederdeutsche Schriftsprache (147 b) und die mittelniederdeutsche Literatur (151) entworfen, die allerdings die wichtige Rolle, welche das Mittelniederdeutsche als Geschäftssprache von Brügge bis Novgorod, von London bis Bergen gespielt hat, nur unvollkommen wiedergeben können. Immerhin zeigt eine solche Karte sehr deutlich, daß es gerade die Hanse gewesen ist, welche der Sprache die weite Verbreitung gab, mögen auch die literarischen Höchstleistungen im wesentlichen dem kirchlichen und ritterlichen Lebensbereich entstammen. Im übrigen können auch die von uns

schon besprochenen Karten der Stadtrechtsverbreitung gleichzeitig als Sprachkarten benutzt werden, da sie das Vorhandensein mittelniederdeutscher Rechtsbücher voraussetzen; es sei hier auf die Sprachstudien Gustav Korléns an den norddeutschen Stadtrechten verwiesen (HU 71, 110). Wie weitgehend Übereinstimmung zwischen Stadtrecht und Mundart herrschte, zeigt die nach dem Worte für „Regenwurm" festgelegte Grenze des niederdeutschen und ostfränkischen Sprachgebiets in Pommern (Wirtschafts- und verkehrsgeogr. Atlas v. Pommern, 1934, 47).

Über die deutsche Mundartforschung und den deutschen Sprachatlas hat Adolf Bach 1934 berichtet (Germ. Bibl. I, 18, 14 ff.). Vereinzelte Dialektarten (wie z. B. die Grenzlinien des „Westfälischen" von * Erich Nörrenberg, Westf. Forschgg. 7, 1954, 114, 117) nutzen der hansischen Forschung zunächst nur indirekt. Wichtiger schon sind die Lehnwortstudien im Ostseebereich, so die Forschungen „Über die Wege und Bedingungen der mittelniederdeutschen Einflüsse auf das Altschwedische" von Nils Törnquist (Dt.-schwed. Jb. 1939), über das mittelniederdeutsche Lehngut in den Denkelbüchern von Stockholm (Thorsten Bååth, HU 69, 121) und im altschwedischen Gesetz (Tage Ahldén, HU 70, 180). Für Norwegen hat Olav Brattegård die mittelniederdeutsche Geschäftssprache des hansischen Kaufmanns zu Bergen (HU 70, 184) und norwegische Wörter in mnd. Texten behandelt (HU 60, 320). * Pekka Katara führt uns das ältere deutsche Sprachgut in Finnland vor und verzeichnet Namen mit *Friisi, Saksa, Kugg, Birk* und niederdeutsche Hofnamen auf einer Karte Finnlands (Neuphilol. Mitt. 37, 1936, 177). Ergänzt wurden diese Forschungen durch Armas Luukko (HU 72, 196) für das Gebiet von Österbotten und von V. Nissilä bezüglich der Personennamen (das.). Estnisch und mittelniederdeutsch ist noch kaum verglichen worden (Julius Mägiste, HU 70, 189), dagegen gibt es die sehr gründliche Untersuchung der deutschen Lehnwörter in der lettischen Sprache von Johann Sehwers (Leipzig 1936[1] und Berlin 1954[2]). Welche Rolle das Mittelniederdeutsche auch bei der Ortsnamenbildung spielte, haben wir bereits gesehen (K. G. Ljunggren). Auch die Spitznamen für Deutsche (garp u. a.) wären zu verfolgen, literarischen Einflüssen (Ulenspegel, Reineke de Vos usw.) wäre nachzugehen.

2. Schule und Universität

Die Herausbildung der mittelniederdeutschen Schriftsprache ist ein im wesentlichen ungeklärter Vorgang, der sich bereits im 13. Jh. abgespielt haben muß. Voraussetzung dafür war das Vorhandensein von Schreibschulen für Berufsschreiber in den wichtigsten Städten, vor allem in Lübeck. Es gibt eine Reihe von Arbeiten über die Geltungsdauer des Mittelniederdeutschen in den Ratskanzleien der Hansestädte, die seinerzeit von C. Borchling angeregt worden sind. Es müßte aber auch gelingen,

die Ausbildungsstätten der Stadtschreiber zu erfassen und zu lokalisieren. Das wird erst möglich sein, wenn wir eine zusammenhängende Darstellung des Schulwesens in den hansischen Städten besitzen.

Als „hansische Universitäten" bezeichnet man gemeinhin diejenigen von Rostock und Greifswald, welche 1419 und 1456 wesentlich mit Unterstützung der Städte gegründet worden sind, wenn sie auch zugleich Hochschulen der Länder waren. Es ist bekannt, daß sehr viele Studenten aus dem Norden hier gelernt haben, auch nach der Universitätsgründung von Uppsala 1477 und Kopenhagen 1479. Die Herkunft der Studenten Rostocks und Greifswalds einmal nach der Matrikel kartographisch darzustellen, wäre eine dankenswerte Aufgabe; man würde dann sehen, daß der Zustrom sehr wesentlich aus dem hansischen Bereich erfolgte. Eine Karte der deutschen Universitäten vor der Reformation sowie der deutschen Druckorte des 15. Jh.s findet sich im schon erwähnten Deutschen Kulturatlas, entworfen von * Lutz Mackensen (144, 145).

Eine Weiterführung der Universitätsmatrikel in dem Sinne, daß man den späteren Lebensgang der Studenten feststellt, würde uns zeigen können, eine wie große Rolle das Bürgertum im Klerus und Prälatenstande gespielt hat. Es war sicher nicht belanglos, ob ein Bischof oder Domherr aus einem hansestädtischen oder aus einem landständischen Hause entsprossen war, ebenso auch, wo er die entscheidenden Eindrücke der Studienzeit empfangen hatte.

3. Künstler und Kunsthandel

Es ist hier nicht der Ort, über die Berechtigung des Begriffes einer „hansischen Kunst" zu streiten; ob man von hansischer Kunst im Norden sprechen darf — wie Curt Habicht in seinem Buch „Hanseatische Malerei und Plastik in Skandinavien", Berlin 1926 und Eivind S. Engelstad 1933 getan haben — oder ob man lieber „baltische Kunst" dafür sagen sollte, wie Johnny Roosval das vorschlägt (HU 65/66, 337), scheint uns in diesem Zusammenhang unwichtig zu sein. Präziser wird sich der hansische Kunstkreis erst dann erfassen lassen, wenn man die Einzelpersönlichkeit in ihrer Wirkung herausgreift. Mag etwa der in Reval geborene Michel Zittow (1469—1525) als Maler der vlämischen Schule, wie sein Lehrmeister Memling, angehören, so spielt sich doch sein ganzes Wirken im hansischen Bereich ab, von Flandern bis Frankreich und Spanien, zurück über England, Dänemark, Finnland nach Reval. Diese nordeuropäische Weite des Wirkungsraumes war ihm durch die Hanse erschlossen (Paul Johansen, HU 64, 207). Dasselbe gilt auch von Bernt Notke (Walter Paatz u. H. Reincke, HU 65/66, 226), dessen Leben sich zwischen seiner Heimat Pommern, seiner Lehrzeit in Lübeck, seinen Wanderjahren in den Niederlanden, Frankfurt, Italien und seiner Schaffenszeit in Lübeck,

Stockholm, Dänemark und Livland abspielte; auch das ist der hansische Rahmen für seine Kunst. Nicht anders wird man das Leben und Wirken der Meister Franke, Bertram, Hermen Rode, Claus Berg usw. beurteilen müssen. Sie alle gehören zum hansischen Bereich, allein schon wenn man ihr Itinerar auf der Karte verfolgt. Das muß uns in diesem Zusammenhang zunächst genügen.

Man kann die Kunst des nordeuropäischen Raumes nicht willkürlich unterteilen, wenn sie eine Einheit bildet. Es gibt reale Tatsachen genug, welche zeigen, daß die Kunst nicht allein günstigen Nährboden in den Hansestädten fand, eine gesunde Lebensgrundlage für die schaffenden Meister bilden konnte, sondern daß auch der Kunsthandel eine sehr gepflegte Sparte des kaufmännischen Berufs in der Hansezeit darstellte.

Diesen Kunsthandel — einerlei ob er von den Meistern selbst oder den Kaufleuten betrieben wurde — kann man sehr wohl kartographisch erfassen. Das beweist die ausgezeichnete Studie von * Eberhard Hempel: „Der Flügelaltarschrein, ein Stück deutscher, vlämischer und nordischer Kunst" (Jomsburg 2 1938, 137—151) mit der weitausgreifenden Karte: „Verbreitungsgebiet der Flügelaltarschreine nach ihren ursprünglichen Standorten mit Einschluß von zerstörten Stücken", gezeichnet von Irmgard Michels und Ruth Matthaes. Es ergibt sich eine lehrreiche Schau auf die räumliche Ausdehnung hansischen Kunsthandels gerade im hohen Norden, bis weit über den Polarkreis hinaus.

Weniger gut gelungen ist Blatt 117 im Atlas Niedersachsen von * Kurt Brüning (Oldenburg 1934): „Niedersächsische Kunst im germanischen Norden", obwohl hier außer Altären auch Bronzewerke, Skulpturen, Wandmalereien, Glasfenster, Goldschmiedearbeiten und Stickereien hinzugezogen werden. Der propagandistische Zweck der Karte drängt sich auf; auch vergißt der Verfasser, daß nicht das Land, sondern die Städte Niedersachsens kunstschaffend gewesen sind. — Auf die Karte über das Hinterland Hamburger Gewerbefleißes im 17. und 18. Jh. (1926) wurde oben schon hingewiesen. — Ein besonderes Gebiet wäre auch die Siegel- und Stempelschneidekunst, ja überhaupt eine Zusammenstellung und Vergleichung hansischer Städtewappen, der Hausmarken und sonstiger Sinnbilder und Symbole.

X. Das offene Land und die Hansestädte

Unter diesem nicht ganz zutreffenden Titel erschien 1923 eine Studie von Gottfried Wentz über die Wirtschaftsgeschichte des Klosters Diesdorf in der Altmark (HGbll 48, 61—98). Das Problem als solches ist aber damit angesprochen: wie war das Verhältnis der Hansestadt zum flachen Lande? Wie tief drangen die Wurzeln der städtischen Wirtschaft in das umliegende Land ein? Was waren die sozialen und kulturellen Folgen

des Aus- und Einströmens der Bevölkerung in die Städte? Hierüber wissen wir noch sehr wenig. Soweit ich sehe, hat Vilho Niitemaa in seiner Arbeit über den Binnenhandel in Livland (HU 72, 147) erstmalig das Problem in seiner Bedeutung richtig aufgefaßt.

Wenn wir von der kulturellen und sozialen Seite absehen, so können wir die siedlungsgeschichtliche Bedeutung der Stadt-Land-Beziehung vielleicht folgendermaßen gliedern: a) Bereich der Marktbesucher vom Lande; b) Einkaufsorganisation der Bauern: die Handelsbauern, *kopenoten* (Bergen), *söbber* (Estland), *namnecken* (Riga, Niitemaa 246) und die sonstigen weitverbreiteten *vorköper*, sowie Schifferbauern (Bauernseglation), vielleicht auch Pfahlbürger; c) Beziehungen zu Edelhöfen, Domänen, Burgen, Klöstern und Kirchen; d) Verdichtung der Siedlung auf dem Lande durch den günstigen Absatzmarkt der nahen Stadt.

Wir kommen damit auf eine Erscheinung zu sprechen, die fast unbemerkt seit Jahrhunderten unaufhaltsam im Fortschreiten ist: die Verstädterung des Landes. Sie beginnt zunächst mit der Anlage von Institutionen und Betrieben in der Stadtmark, von Korn-, Walk-, Säge-, Pulver- und Lohmühlen, von Gerhöfen, Kalköfen, Ziegeleien, Spitälern, Kapellen, Wegkreuzen, Galgen, Schlagbäumen, Zollstätten, Krügen und Herbergen und führt im nächsten Stadium zur Ausbildung von regelrechten Vorstädten, die z. T. noch einen halbländlichen Charakter tragen, denn es liegen dort auch die Scheunen der Ackerbürger, die Gärten, die Lusthäuser und Höfchen der Reichen und Patrizier, dann auch Fischersiedlungen, die Feld- und Marktwächter, Holzvögte. Vielfach greift diese halbstädtische Siedlung über die Stadtmark hinaus, dringt auf den Wegen ins offene Land tiefer hinein, besonders die Krüge, Zollstätten, Herbergen, Handels- und Rastplätze begleiten die Handelswege von Stadt zu Stadt. Es gab auch städtischen Landbesitz, wie wir oben sahen, der sich weit im Umkreise um die Stadt hinziehen konnte; hier galten oft andere Gerichts- und Abgabenrechte, als bei den Adeligen, es wehte eine freiere, städtische Luft. Manche Bürgerfamilien haben sich auch an der Dorfsiedlung beteiligt, wie die Ortsnamen noch heute künden, so in der Umgegend des fernen Lemberg im Karpathenlande (* Kurt Lück, Dt. Aufbaukräfte, 112). Es ist auch sicher kein Zufall, daß sich die sog. Hagenhufendörfer Mecklenburgs und Pommerns in den Küstenstreifen zwischen Lübeck — Wismar — Rostock — Stralsund — Greifswald, dann Kolberg — Rügenwalde hinziehen (* Franz Engel, ZfO 1953, 208—230 mit eingehender Karte der Siedlungsformen). Sie verdanken ihre wirtschaftliche Existenz den aufblühenden „Wendischen Städten", welche zum Absatzmarkt ihrer Produkte, vor allen Dingen des Getreides, wurden.

Diese Gedanken weiterzuspinnen, ist hier nicht der Raum. Das Zusammenspiel von Stadt und Land ist die Grundlage beiderseitiger Wohl-

fahrt und Blüte, ob nun der Kaufmann als erster Pionier in unbesiedelte Weiten vorstieß oder der Mönch, Ritter oder Bauer. Sie alle zogen Nutzen und Kraft aus jener Gemeinschaft, welche sich Hanse nannte, die in Wirklichkeit nicht nur ein Verband von Kaufleuten oder Städten war, sondern nahezu schon eine Lebensform darstellte.

Aus kleinen, kaum sichtbaren Anfängen entwickelte sich die Stadt wie zum großen Baum, in dessen Schatten viele Zuflucht fanden; seine Wurzeln reichten unter der Erde weit ins Umland, für das Auge nicht leicht kenntlich. Jene ersten Fernhändler, die in die Weite zogen, bildeten eine der Grundlagen moderner Stadtentwicklung; sie trugen ein stolzes Sendungsbewußtsein in sich, das sie befähigte, sich endlich und überall dennoch durchzusetzen. Es kommt immer wieder auch in den schriftlichen Quellen zum Ausdruck, am prägnantesten vielleicht einmal 1515 in einer Verteidigungsschrift Revals gegen den Deutschen Orden (Akten und Rezesse der livl. Ständetage III, 63): „diese Lande... können des deutschen Kaufmanns schwerlich entbehren. Welcher Kaufmann nicht in Dörfern oder Weichbildern, sondern in Städten, welche in Flore und Ehren erhalten und regiert werden, sich aufzuhalten pflegt und sein will, dessen alsdann die Einwohner des ganzen gemeinen Landes zur Erlangung aller notwendigen Dinge . . . nach eines jeden Notdurft genießen und gebrauchen mögen."

Auch wir werden heute, ob wir den unaufhaltsamen Prozeß der Verstädterung billigen oder nicht, unsere Augen für die drängenden Fragen offen halten müssen, die dieser Vorgang mit sich bringt. Das Wissen von seinen Ursprüngen darf uns daher nicht fehlen.

WIK—ORTE UND MÜNZPRÄGUNG

VON

WILHELM JESSE

Die Erforschung der Vor- und Frühgeschichte der europäischen und zumal der deutschen Stadt und im engsten Zusammenhang damit das sog. „Wik-Problem" hat nach dem Vorgang von Walther Vogel und Fritz Rörig durch Hans Planitz, Edith Ennen, Herbert Jankuhn, Fritz Timme — um nur einige wenige führende Namen zu nennen — in den letzten zwei Jahrzehnten auch die hansische Geschichtsforschung bewegt.

Es ist nun merkwürdig, daß in all den vielen vorliegenden Untersuchungen zu diesem Thema niemals oder nur beiläufig die Rede ist von der Form, in der sich der angenommene lebhafte Handel in den Wik- und Handelsorten vollzogen hat, d. h. also vom Geldverkehr im weitesten Sinne und im besonderen von der Geldform der geprägten Münze, daß also die Ergebnisse der Münz- und Geldgeschichte keine Berücksichtigung gefunden haben. Erst auf dem Braunschweiger Hansetag Pfingsten 1954 hat Fritz Timme, angeregt vor allem durch das Buch von Vera Jammer[1], mit allem Nachdruck auf diese wichtige Quelle hingewiesen und in der Diskussion lebhafte Zustimmung gefunden[2].

Für die Vertreter der Münz- und Geldgeschichte, der Numismatik also, lag es deshalb nahe, das Wik-Problem auch einmal von dieser Seite her zu beleuchten, und es geschah dies auf der Numismatischen Arbeitstagung in Hamburg im Oktober 1954, auf der sich Numismatiker und Handelshistoriker zur Erörterung gemeinsamer Fragen zu einer äußerst fruchtbaren Aussprache zusammengefunden hatten.

Auf Wunsch der Schriftleitung der HGbll gebe ich hier in wenig veränderter Form meine Hamburger Ausführungen wieder. Dabei muß ich das Wik-Problem selbst und die Ergebnisse der bisherigen Forschung als bekannt voraussetzen, wie ich ebenso auch auf die Zitierung der einschlägigen Literatur verzichten kann[3].

---

[1] Vera Jammer, Die Anfänge der Münzprägung im Herzogtum Sachsen (10. u. 11. Jhdt.); Numismat. Studien, Heft 3/4. hersg. v. Walter Hävernick, Hamburg 1952. (Mit 7 Münztabellen und 28 Karten.)

[2] Erneut hat Timme die Bedeutung der Münzfunde betont in seinem Aufsatz über die Entstehung von Frankfurt/Oder, ZfO 1954, 499. Herangezogen hat die Münzfunde für ein bestimmtes Gebiet auch schon Erich Keyser, Die Anfänge des deutschen Handels im Preußenland, Hans. Geschbl. 32, 1927, S. 57 ff.

[3] Am bequemsten jetzt zusammengefaßt bei Edith Ennen, Frühgeschichte der europäischen Stadt, Bonn 1953.

Wesentlich aber auch für meine Fragestellung ist die bisher angenommene überaus große Zahl solcher Wik-Handelsorte in Nordwesteuropa: in Nordfrankreich, Belgien, Holland, England, Dänemark, Skandinavien und Nordwestdeutschland etwa bis zur Elbe. Die Zahlen der in diesem Gebiet für das 6. bis 12. Jahrhundert angenommenen und aus den verschiedensten Quellen topographischer Art, aus Orts-, Flur- und Straßennamen, Ausgrabungen u. a. erschlossenen Wik-Orte geht in die vielen Hunderte. In England ohne Wales, Schottland und Irland sollen es etwa 550, für Nordfrankreich, Belgien und Holland etwa 300, für Schweden 230 und für Norwegen ebenfalls Hunderte gewesen sein. Auch für Nordwestdeutschland, das Rheinland, Westfalen, Niedersachsen und bis nach Nordhessen hinein werden uns zahlreiche solcher Wik-Orte genannt. Es sollen hier aus dieser großen Zahl nur einige wenige auch für unsere Fragestellung wichtige Wik-Orte erwähnt werden. Für Nordfrankreich, Belgien und die Niederlande kommen in Frage: Le Mans, Amiens, Etampes, Lyon, Verdun, Paris, Huy, Dinant, St. Omer, Ypern, Brügge, Brüssel, Gent, Löwen, Antwerpen, Utrecht, Maastricht, Mecheln, Lüttich; für das Rheinland, Westfalen, Oldenburg und Niedersachsen: Duisburg, Köln, Xanten, Rees, Emmerich, Elten, Wesel, Bonn, bestimmt auch Andernach, dann Soest, Minden, Meppen, Oldenburg, Herford, Lippstadt, Höxter-Corvey, Verden, Hoya, Lage, Melle, Bremen, Stade, Emden, Braunschweig, Gandersheim, Uelzen, Bardowiek; aber auch Orte wie Seesen, Winsen a. Luhe, Bremervörde, Schöppenstedt, Kissenbrück bei Wolfenbüttel, Gifhorn, Vechta werden genannt, dann selbstverständlich Magdeburg. Für England seien genannt London = Lundenwic, Warwick, Norwich, York = Eofervic, Hull-Wick usw.; im ehemaligen Dänemark: Schleswig. Im Westslavenlande war nach Herbert Ludat das Lehnwort wik für Marktflecken bis in die Neuzeit üblich. Daß hier noch vieles recht hypothetisch ist, geben die Verfechter der Wik-Theorie freilich selbst zu[4]. Erkannt ist auch bereits, daß die hergebrachte Formulierung „Wikingerzeit" und „Wikingerverkehr" zu eng ist, und daß neben dem längst bekannten lebhaften Seeverkehr der Wik-Orte auch der Binnenhandel bis in die Slavenländer hinein eine erhebliche Rolle gespielt hat. Gerade die Münzfunde haben das deutlich und klar erwiesen.

Meine Fragestellung ist nun die: läßt sich die Annahme so zahlreicher Handelsorte in dieser frühen Zeit des 6. bis 11. Jahrhunderts durch die Ergebnisse der numismatischen Forschung stützen? Geben die uns bekannten Münzstätten und die Münzfunde einen Anhaltspunkt dafür, daß damals an so vielen, wenn auch vielleicht nur vorübergehend besiedelten Orten ein Handel getrieben wurde? Dabei setze ich allerdings zunächst

---

[4] Ich folge hier im wesentlichen der Zusammenfassung von Fritz Timme, Das Problem der Wike, Pädagogische Beiträge 4, Heft 11, 1952. Herbert Ludat, Ursprung der ostdeutschen Wieken, VSWG 29, 1936, 114—136.

voraus, daß sich dieser Handel mit Hilfe des Geldes und der Münze abgespielt hat. Die sich zuerst aufdrängende Frage nach dem Umfang des Geldumlaufes in dieser Zeit und die sich daran anschließende Erwägung, ob der damalige Geldumlauf überhaupt für einen Handel großen Stils ausgereicht haben kann, wird sich auf Grund der bisherigen Ergebnisse schwer völlig befriedigend beantworten lassen. Das war auch landschaftlich und vor allem zeitlich während einer Spanne von rund 500 Jahren sehr verschieden. So hat z. B. erst kürzlich Joachim Werner gezeigt, daß im 7. Jahrhundert eine nennenswerte Goldprägung nur im Frankenreich südlich der Seine stattgefunden hat, während er für Nordfrankreich und das Rheinland noch ein Überwiegen von Tauschhandel und Naturalleistung sowie die Verwendung von Münzen nur nach Gewicht und Qualität mittels der Waage annimmt. Das gilt auch für die austrasischen Gebiete[5]. Mit dem Aufkommen des Silberdenars ist das wohl kaum sehr viel anders geworden, doch dürfen wir immerhin für die karolingische Epoche doch wohl mit einem stärkeren Münzumlauf rechnen, und daß er dann im 10. und vor allem im 11. Jahrhundert durch die Anlage neuer Münzstätten zwischen Rhein und Elbe gewaltig anschwillt, ist bekannt und wird noch wieder berührt werden.

Immer aber, und das sei hier mit allem Nachdruck betont, zur Merowingerzeit wie im karolingischen Imperium und auch in England und im Deutschland der sächsischen und fränkischen Kaiserzeit, erfolgte die Münzprägung so gut wie ausschließlich für den Groß- und Fernhandel und nicht zur Versorgung der Bevölkerung mit Zahlungsmitteln für den Einkauf der täglichen Lebensbedürfnisse. Die goldenen Solidi und Trienten (= 1/3 Solidus) der merowingischen Zeit waren viel zu hochwertige Geldstücke, als daß sie für den täglichen Verkehr überhaupt in Frage gekommen wären. Aber auch die Silberdenare der Karolinger, die englischen Pennies und die deutschen Pfennige des 10. und 11. Jahrhunderts waren ihrer Kaufkraft nach mit bis zu 1,6 g Silbergehalt immer noch relativ hohe Werte, und die wenigen geprägten Obole oder Hälblinge verändern das Bild nicht. Außerdem wird durch die Münzfunde bewiesen, daß zumal in der sog. Wikingerzeit englische wie deutsche Münzen so gut wie ausschließlich für den Fernhandel geprägt sind, und zwar zumeist in Gebieten, wo es keine Wik-Plätze gegeben hat.

Ich möchte jedoch der Frage der Münzfunde und ihrer gewichtigen Aussage nicht vorgreifen und zunächst die Frage prüfen, wie sich die Zahl und Lage der uns bekannten Münzstätten dieser Zeit zur Zahl und Verbreitung der angenommenen Wik-Plätze verhält.

Da überrascht uns nun ja zunächst gewaltig die längst bekannte große Zahl der Münzstätten im merowingischen Frankenreich bis zum Rhein,

---

[5] Joachim Werner, Waage und Geld in der Merowingerzeit. Sitzungsber. d. Bayer. Akad. d. Wiss. Philos.-histor. Klasse 1954, Heft 1.

der freilich bis auf Friesland noch an keiner Stelle nach Osten überschritten wird. Wir kennen heute rund 800 Namen solcher Münzstätten, und zwar durch die Inschriften auf den dort geprägten Münzen selbst[6]. Diese Tatsache käme also der Wik-Theorie sehr entgegen, und mehr noch der weitere Umstand, daß auf zahlreichen Geprägen dieser Zeit, also des 6. bis 8. Jahrhunderts, die erklärende Ortsbezeichnung *vico* in verschiedenen Zusammensetzungen erscheint, wie z. B. *Marsallo vico* für Marsal in Lothringen, *Mediano vico* für Moyenvic (Lothr.), *in pontio vvic* für Quentovic oder Etaples. Ich zähle rund 40 solcher Orts- und Münzstättenbezeichnungen mit *vico*, denen freilich das häufigere *civitas* mit rund 50 Fällen gegenübersteht, von den wenigen *castro*, *villa* usw. ganz abgesehen. Die *civitas*-Gepräge stammen sämtlich aus den auch heute noch blühenden größeren Städten wie Köln, Mainz, Trier, Marseille, Metz, Reims, Vienne, Troyes, Besançon usw. Die *vico*-Gepräge entstammen allen fränkischen Gebieten, unter denen Lothringen und das Gebiet der Loire, Seine, Maas und Mosel hervorzutreten scheint. Der Rhein wurde noch an keiner Stelle überschritten, wenn man von Friesland absieht, wo neben Goldtrienten im 8. Jahrhundert auch die Prägung von Silbermünzen nach dem Vorbild der angelsächsischen *sceattas* angenommen wird, die wiederum auf den merowingischen Denar zurückgehen[7].

Sprachlich wird „wik" einerseits aus einer germanischen Wurzel abgeleitet und zu unserem „weichen" gestellt; ein Wik-Ort wäre demnach eine landschaftliche Ausbuchtung oder ein Zufluchtsort. Andererseits wird in Konkurrenz zu germanisch „wik" das lateinische *vicus* gestellt, und es scheint mir noch keineswegs hinreichend geklärt zu sein, wie der Sprachgebrauch der lateinischen Chronisten und Urkunden und der Sinninhalt von *vicus* damals gewesen ist, ob sie eine ländlich-dörfliche oder eine Handelssiedlung bedeutet hat. Schon bei dem bekannten Beispiel von Goslar 922, wo nach dem Annalistica Saxo Heinrich I. *vicum Goslarie construxit*, bin ich skeptisch, und einen noch so verlockenden Zusammenhang zwischen den vermuteten Wik-Orten und den merowingischen „vico"-Münzstätten halte ich für sehr wenig wahrscheinlich oder möglich, zumal in Südfrankreich.

---

[6] M. Prou, Les monnaies mérovingiennes, Paris 1892. A. de Belfort, Description générale des monnaies mérovingiennes, 5 Bde., Paris 1924. A. Blanchet et A. Dieudonné, Manuel de numismatique française, I, Paris 1912, 249 ff., dessen guter Zusammenstellung ich hier folge. P. le Gentilhomme, Mélanges de Numismatique Mérovingienne, Paris 1940.

[7] Zu den sceatta-Funden von Terwispel, Hallum und Franeker vgl. S. Wigersma, Eenige aanteekeningen over de Nederlandsche, in het bijzonder over de Friesche Muntgeschiedenis, Tijdschrift voor Munt- en Penningkunde 14, 1906, 85 f., und Kennepohl, Beiträge zum Geldumlauf in Ostfriesland von der Karolingerzeit bis zum Beginn des 15. Jhdts., Hambg. Beitr. z. Numismatik 4, 1950, 1 ff. Ph. Hill, Saxon Sceattas and their Problems, The British Numismatic Journal Bd. 26, 1952, 129—154.

Gegenüber der weitgehenden Zersetzung des königlichen Münzrechtes im Merowingerreich strebten die Karolinger nach stärkerer Konzentration. Demzufolge ist dann auch die Zahl der Münzstätten fast schlagartig gesunken. Schon unter Pippin zählen wir nur noch etwa 40, die sich z. Zt. Karls des Großen wieder auf rund 70 vorübergehend erhöhen, wenn wir von den italienischen Münzstätten hier absehen. Im Laufe seiner Regierung aber geht die Zahl weiter zurück und beträgt in der 2. Münzperiode nach etwa 781 nur noch 30 und zuletzt nur noch 15 Münzstätten. Ludwig der Fromme hat wieder rund 50 Münzstätten in Betrieb; aber unter den letzten Karolingern beobachten wir ein erneutes Absinken, das mit dem allgemeinen Niedergang zusammenhing. Im Westreich freilich kennen wir unter Karl dem Kahlen wieder über 100 Münzorte trotz des bekannten Ediktes von Pistes von 864, das die Zahl der Münzstätten auf 10 beschränken wollte. Die allgemeine Tendenz der karolingischen Zeit auf Beschränkung der Zahl der Münzstätten wird jedenfalls deutlich. Der Rhein wird auch während dieser Epoche nur an ganz wenigen Stellen überschritten. Wir kennen Münzen dieser Zeit aus Friesland, Würzburg, Regensburg, vielleicht auch aus Corvey und Hamburg, deren Münzprivileg von 833 bzw. von 888 ausdrücklich mit wirtschaftlichen Momenten begründet werden[8]. Unter den auch als Wik-Orte aufgezählten Plätzen erscheinen als Münzstätten u. a. Lyon, Paris, Verdun, Le Mans, Amiens, Marsal, Huy, Dinant, Namur, Brügge, Lüttich, Maastricht, Dorestat, Antwerpen, Köln und Bonn, nicht aber Andernach, Xanten, Rees, Emmerich, Elten, Mecheln, Löwen, Gent, Ypern, St. Omer. Unter Karl dem Kahlen begegnen auf Münzen noch Ortsbezeichnungen mit „vico", aber es sind nur noch 6, nämlich Huy, Dinant, Namur, Maastricht, Nivelles und Quentovic gegenüber rund 40 Bezeichnungen mit *civitas* und 16 mit *castro*[9].

Für England ergibt sich etwa folgendes Bild:

In der frühesten Zeit der Prägung von Goldtrienten, silbernen „sceattas" und im Norden der kupfernen „styccas" werden im 7. und 8. Jahrhundert nur London und York als Münzstätten genannt, vielleicht auch noch Winchester. Dazu tritt aber bald als eine der wichtigsten Münzstätten Canterbury und unter Alfred d. Gr. (871—900) auch Gloucester, Exeter, Oxford, Bath und, nunmehr gesichert, Winchester. Für die Zeit der Könige Aethelstan bis Eadwig (925—959) zählen wir bereits 28 Münzstätten, darunter neben den alten besonders Lewes, Hastings, Chichester, Southampton, Warham, Exeter und Shaftsbury, alles Orte, die auf den Münzen meist als *civitas* oder *urbs* bezeichnet werden. König

---

[8] W. Hävernick, Hamburg als karolingische Münzstätte, Hambg. Beitr. z. Numismatik 1, 1947, 9—13. Zu Corvey vgl. Vera Jammer, a. a. O., 25 ff. 105 ff. und Jesse, Quellenbuch z. Geld- u. Münzgesch. des Ma.s, 1924, Nr. 44.

[9] Blanchet et Dieudonné, Manuel a. a. O. I, 373.

Eadgar (959—975 hat 31 Münzstätten in Betrieb gehabt, und unter Aethelraed II (979—1016) und Knut (— 1035) steigt die Zahl auf 85. Das ist die gleiche Zeit, die auch in Deutschland eine starke Vermehrung der Münzstätten mit sich bringt. Wir finden in England Aufschriften wie HAMWIC = Southampton, GIPESWIC = Ipswich, EOFERWIC für York, dazu Sandwich und Warwick, um die Wik-Orte hervorzuheben. Unter den ersten normannischen Königen William I. und II. (1066 bis 1100) treten noch 70 Münzstätten auf, darunter NORTHVIC = Norwich, SANDW., WERWIC und WIK oder WIC für Worchester [10].

Die skandinavischen Wikinger haben sich in England von 880 bis 950 der alten Münzstätten London und York bedient, wie auch in Nordfrankreich der Münze in Quentovic. Im Ostseeraum steht für sich die merkwürdige Münzprägung von Haithabu (Hedeby, gegenüber dem heutigen Schleswig an der Schlei) mit den nach 800 einsetzenden Nachahmungen karolingischer Pfennige von Dorestat, die ohne Frage auf enge Handelsbeziehungen zwischen diesen beiden Orten schließen lassen [11]. Die eigentlich dänischen Münzstätten des 10. und 11. Jahrhunderts sind leicht aufzuzählen. Sie liegen zum guten Teil in Jütland sowie auf Schonen. Ich nenne Roskilde, Ringsted, Slagelse, Odense, Viborg, Örbäk, Ribe, Aalborg, Aarhus, Randers, Tumatorp, Lund [12].

In Norwegen beginnt die Münzprägung gleichzeitig mit der Einführung des Christentums nicht vor Olav Haraldsson dem Heiligen (1013 bis 1030) und ist zunächst ganz geringfügig mit enger Anlehnung an die angelsächsischen Gepräge Aethelraeds II. Unter Harald Sigurdsson Hardrade (1046—1066) wird die Prägung etwas lebhafter, doch begegnet als Münzstätte allein Nidaros, zu dem sich unter Olav Kyrre (1066—1093) noch Hamar, Kaupangr (in Drontheim) gesellen, erst Ende des 12. Jahrhunderts in der Brakteatenzeit auch Bergen [13].

Die schwedischen Prägungen beginnen unter den Königen Olav Sköt-konung (993—1024) und Anund Jacob (1024—1051) in der Münzstätte Sigtuna. Erst in der Brakteatenperiode seit etwa 1190 treten andere

---

[10] George C. Brooke, English coins, 3. Aufl. 1950.

[11] E. Nöbbe, Der karolingische Münzschatz vom Krinkberg, Festschrift zur Hundertjahrfeier d. Museums vorgesch. Altertümer in Kiel, Neumünster 1936, 136—160. Zuletzt zusammenfassend: H. Jankuhn, Ein Münzfund d. Wikingerzeit aus Steinfeld Krs. Schleswig, Offa 11, 1952, 82—100.

[12] G. Galster, Danmarks Mønter, Nordisk Kultur, Bd. 29 Mønt, Stockholm-Oslo-Kopenhagen 1936, 139/200. (Dtsch. Übersetzung: Blätter f. Münzfreunde 137, 89 ff. in Fortsetzungen). P. Hauberg, Myntforhold og Udmyntninger i Danmark indtil 1146. D. Kgl. Danske Vidensk. Selsk. Skr., 6. Raekke, historisk og filosofisk Afd. V, 1. Kopenhagen 1900. R. Skovmand, De danske skattefund fra vikingetiden og den aeldst middelalder indtil omkring 1150. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie, Kopenhagen 1942.

[13] H. Holst, Norges Mynter til Slutten av 16. Århundre, Nordisk Kultur 29, 1936, 93—138. (Dtsch. Übersetzung: Deutsche Münzblätter 62, 1942, 457 ff in Fortsetzungen.)

Münzstätten hinzu: Västerås, Lödöse, Kalmar und Ende des 13. Jahrhunderts auch Skara, Skänninge, Jönköping, Nyköping, Örebro, Uppsala, Stockholm und Söderköping [14].

Es ist nun gut bekannt, daß im deutschen Reich seit der Ottonenzeit eine starke Zunahme von Münzstätten stattgefunden hat. Gegenüber den wenigen Münzorten der letzten Karolinger in den austrasischen und lotharingischen Reichsteilen zählen wir gegen Ausgang des 11. Jahrhunderts im Raume zwischen Schelde-Maas-Rhein und Elbe rund 160, wenn auch von sehr unterschiedlicher Bedeutung. Die wichtigsten sind die Sitze der geistlichen Fürsten, der Erzbischöfe, Bischöfe und großen Abteien, neben denen die Münzstätten der weltlichen Fürsten, des Königs selbst, der Herzöge, Markgrafen, Grafen und Edelherren zurücktreten, abgesehen von Orten wie etwa Regensburg, Lüneburg, Bardowiek, Goslar. Die schon in merowingischer und karolingischer Zeit bestehenden Münzstätten am Rhein und links des Rheins in den lothringischen und niederländischen Gebieten bleiben zumeist bestehen, aber neue treten hinzu wie Andernach, Duisburg, Deventer, Remagen, Nivelles, Utrecht, Thiel, Thuin, Viset, Werden, Prüm, Xanten u. a. Im großen norddeutschen Raum zwischen Rhein und Elbe beginnt um die Mitte des 10. Jahrhunderts die Prägung der ältesten sog. „Sachsenpfennige" (früher auch Wendenpfennige" genannt), deren Münzstätten zum großen Teil unbekannt sind, unter denen aber sicher Magdeburg, Halle, Wallhausen, sowie vielleicht Merseburg, Naumburg und Saalfeld zu nennen sind. Nach 980 setzt die Münztätigkeit in Dortmund, Goslar, Hildesheim und Lüneburg ein; in der Zeit zwischen 1000 und 1020 folgen Quedlinburg, Halberstadt, Stade, Gandersheim, Soest, Erfurt, Vreden, Minden, Corvey, Bremen. Erst nach 1030 beginnt man in Gittelde, Bardowiek, Braunschweig, Jever, Emden, Münster, Leer, Osnabrück, Herford, Marsberg und den friesischen Münzstätten Doccum, Bolsward, Leeuwarden und Staveren Münzen zu prägen. Auch die mitteldeutschen Münzstätten in Bamberg, Hersfeld und Fulda setzen erst im 11. Jahrhundert und nach der Jahrhundertmitte ein. In manchen dieser Orte ist die Prägung immer nur ganz unbedeutend gewesen, wie z. B. in Braunschweig, Gandersheim, Stade, Essen, Marsberg u. a. Die überwiegende Mehrheit der neuen Münzstätten entsteht auf Grund kaiserlicher Privilegien an die geistlichen Fürsten und im engen Zusammenhang mit dem Markt in den civitates und also nicht in den Suburbien, burgus, portus usw., in denen die Wik-Forschung die Keimzellen der Handelsniederlassungen sieht [15].

---

[14] B. Thordeman, Sveriges medeltidsmynt. Nordisk Kultur 29, 1936, 1—92.

[15] Das Standardwerk über die Münzen der sächsischen und fränkischen Kaiserzeit des 10. und 11. Jhdts. ist noch immer Hermann Dannenberg, Deutsche Münzen der sächsischen und fränkischen Kaiserzeit, 4 Bde. und Nachträge, Berlin 1876/1905. Auf ihm fußt auch noch das in Anm. 1 zitierte Buch v. Vera Jammer mit Berücksichtigung der seit Dannenberg erzielten Fortschritte.

Ich komme zu den Münzfunden, in denen die neuere Münz- und Geldgeschichte unschätzbare Quellen auch zur Handelsgeschichte sehen muß. Es sind mir für die merowingische Zeit zusammenfassende Untersuchungen über die wirklichen Schatzfunde und ihre Verbreitung und Verteilung nicht bekannt geworden [16], so daß ich hier mit meinem Urteil über die handelsgeschichtliche Auswertbarkeit zurückhalten möchte. Klarer sehen wir bereits für die karolingische Epoche, konstatieren nämlich eine große Fundleere im Binnenlande gegenüber einer auffallenden Häufung der Funde in Friesland und längs der Nordseeküste bis nach Dänemark und Skandinavien hinauf. Dabei stammen die Funde — und das gilt besonders für Friesland — durchweg rein ländlichen Gebieten, und selbst die bedeutenden Handelsplätze und Wik-Orte wie Domberg, Dorestat, Quentovic treten völlig zurück. So sind z. B. in Dorestat selbst nur 150 karolingische Münzen gefunden worden, in Friesland dagegen an die 4000 [17]! Für das 10. und 11. Jahrhundert ist dann allgemein bekannt und soll hier nicht weiter ausgeführt werden, daß von den vielen Hunderten von Funden mit deutschen, englischen und arabischen Münzen dieser Zeit nur ein verschwindend geringer Bruchteil in der Umgebung der Entstehungsorte und Münzstätten, also diesseits der Elbe/Saale-Linie gehoben worden ist und alle vielen anderen und großen Funde in weiter Ferne im slavischen und baltischen Osten und im skandinavischen Norden zutagegetreten sind. Vera Jammer hat eindrucksvoll festgestellt, daß unter den etwa 800 Münzfunden, die sächsische Münzen enthielten, nur etwa 45 = 6 % Inlandfunde sind, und für die übrigen deutschen Landschaften liegen die Verhältnisse nicht anders. Es ist ferner festgestellt worden, daß zwar der starke Verkehr über See und über die großen Flußläufe sich auch in der Verteilung der Münzfunde widerspiegelt, daß daneben aber der binnenländische Verkehr über Land nach Aussage der vielen Funde im Gebiet zwischen Elbe, Oder und Weichsel eine große Rolle gespielt hat (s. Karte 2a bei Vera Jammer). Die Funde liegen da

---

Für den hansischen Kreis behandelte ich diese Zeit auch bereits in meiner Schrift „Der wendische Münzverein", Quellen u. Darst. z. hans. Gesch. NF Bd. VI, Lübeck 1928.

16 Material enthält: Joachim Werner, Münzdatierte austrasische Grabfunde, Germanische Denkmäler der Völkerwanderungszeit Bd. 3, Berlin/Leipzig 1935. Blanchet et Dieudonné, Manuel I, 240 f. Anm. 3 und 244 Anm. 2. Peter La Baume, Grabfunde der Wikingerzeit auf den nordfries. Inseln (mit Karte der merowingischen Münzfunde in Nordeuropa), Archaeologia Geographica 3, 1952, 40—48. Ders. in Offa, Berichte a. d. schlesw. holst. Mus. vorgesch. Altert., Bd. 10, 1952, 46—54. P. Le Gentilhomme, Mélanges de numismatique mérovingienne, Paris 1940.

17 E. Nöbbe, Münzfunde des 8.—10. Jhdts. aus Schleswig-Holstein, Nordelbingen 2, 1923, 277—389. Hävernick, Hambg. Beitr. z. Numismatik 1, 1947, 11 (mit Karte karoling. nordeuropäischer Münzfunde). Kennepohl, ebda. 4, 1950, 5 ff. G. Galster, Karolingske Mønter fundne i Danmark, Nordisk Num. Årsskrift 1951, 28—40.

auch nicht an, sondern neben den großen zu erschließenden Handelsstraßen. Daraus ergibt sich, daß die bekannten oder angenommenen Handelsplätze oder Wik-Orte in Nordwesteuropa, numismatisch gesehen, keine Spuren eines besonders lebhaften baren Geldverkehrs hinterlassen haben, ja nicht einmal die großen und lebhaft arbeitenden Münzstätten wie Köln, Goslar, Magdeburg, Regensburg, Bardowiek usw. Die ungeheuren Mengen deutscher Pfennige des 10. und 11. Jahrhunderts, die nach Jahrhunderten an den Küsten Skandinaviens, des Baltikums, in Finnland, auf Gotland, in Mecklenburg, Pommern, West- und Ostpreußen, Polen und tief nach Rußland hinein gefunden worden sind, vor allem auch die nahe der Slavengrenze in großen Mengen geprägten sog. „Sachsenpfennige", die „Otto-Adelheidpfennige" aus Goslar und die Bardowieker „Agrippiner", gewiß auch die Regensburger Pfennige, sind so gut wie ausschließlich für den Fern- und Großhandel und nicht für den Bedarf und den Geldverkehr im Inland geprägt worden. Für England liegen die Dinge ganz ähnlich[18].

Was ergibt sich nun aus diesem der Numismatik lange bekannten Tatsachenbestande für unsere Frage der Wik-Orte und ihrer Bedeutung für den Handel dieser Zeitspanne? Es geht mir, wohlverstanden, nicht darum, die mit so vielen anderen und ohne Frage guten und zutreffenden Gründen aufgezeigte Existenz der vielen Wik-Plätze anzuzweifeln oder gar zu leugnen, nur weil dort keine Münzstätten bestanden haben oder keine Münzfunde gemacht worden sind. Soviel aber scheint mir doch festzustehen: Der Verkehr und Handel mit barem Geld kann an diesen Umschlagplätzen, Rast- oder Handelsorten keine große Rolle gespielt haben, und die sich aufdrängenden Fragen richten sich nunmehr an die Handels- und Wirtschaftsgeschichte, auch an die Wik- und frühe Stadtgeschichte. Wie und in welcher Form hat sich der angenommene starke Handelsverkehr an diesen Orten praktisch vollzogen? Geldgeschichtlich und numismatisch gesehen hat er jedenfalls keine Spuren hinterlassen. Das bare Geld, die geprägte Münze wie das Barrengeld floß ab in die Rohstoffländer und kam in die Hände der vorwiegend ländlichen Produzenten. Hier wurde das Geld und Silber gehortet, vergraben und gefunden.

---

[18] Die Münzfunde des 10./11. Jhdts. verzeichnete bis 1905 schon Dannenberg s. Anm. 15). Die beste Übersicht gibt Vera Jammer (s. Anm. 1) mit der seit Dannenberg erschienenen Fundliteratur. Eine Zusammenfassung gab ich schon 1941, Die deutschen Münzfunde, Blätter f. dtsche. Landesgeschichte, 86, Heft 2, 1941, 67—92. — Benutzt wurden ferner die maschinenschriftlich verbreiteten „Diskussionsvorbereitungen für die numismat. Arbeitstagung Hamburg 8.—11. X. 1954", mit den Beiträgen verschiedener führender deutscher Numismatiker zur Frage „Die deutschen Münzfunde des Mittelalters. Warum gelangten Münzschätze in die Erde? Was bezeugt ihre Vergrabung?" — Als Beispiel einer Auswertung für den Regensburger Pfennig vgl. Hans Gebhart, Münzfunde als Quellen der Wirtschafts- und Kulturgeschichte im 10. und 11. Jhdt., Dtsch. Jb. f. Numismatik 1, 1938, 157—172.

Daß die Münzprägung und der Geldumlauf zumal im 10./11. Jahrhundert nicht unbedeutend gewesen ist, ist durch die zahlreichen Münzstätten und die Tausende von auf uns gekommenen Münzen bewiesen. Der merogische Triens = 1/3 Solidus freilich war eine Wertmünze und nur für den Großhandel bestimmt und brauchbar, und auch noch der merowingische und karolingische Denar und Pfennig waren viel zu hochwertige Münzen ihrer Kaufkraft nach, um im täglichen Kleinverkehr Verwendung finden zu können[19]. Der Hälbling oder Obol aber wurde nur in einem ganz geringen Umfange und auch keineswegs in allen Münzstätten geprägt. Wir müssen demnach für diese Zeit und auch noch für das 10. und 11. Jahrhundert noch mit einem erheblichen unmittelbaren Warentausch rechnen. Freilich hat seit dem 11. Jahrhundert eine starke Differenzierung des Pfennigs eingesetzt und zur Entstehung von landschaftlich oder lokal sehr verschiedenen Pfennigwerten, auch kleinerer und geringwertiger Pfennigsorten geführt, wie z. B. vor allem in Friesland oder am Nieder- und Mittelrhein[20]. Diese Entwicklung aber setzt doch erst um die Mitte des 11. Jahrhunderts ein. Sie führt dann im Laufe des 12. Jahrhunderts zu einer grundlegenden Veränderung der Situation. Der Pfennig wird, zumal in den Gebieten der Hohl- und Brakteatenprägung, immer geringwertiger an Schrot und Korn. Die Zahl der Münzstätten nimmt aufs neue gewaltig zu. Der Geldumlauf auch im Inlande wird stärker, wie wiederum die Münzfunde ausweisen. Die großen und zahlreichen Auslandsfunde hören fast schlagartig auf[21]. Ich wage zu sagen, daß bei dieser immer und überall beklagten „Münzverschlechterung" und der fraglos fiskalischen Ausnutzung des Münzrechtes doch vielleicht auch das erhöhte Bedürfnis nach kleinen Münzsorten für den zunehmenden Barverkehr eine Rolle gespielt hat.

Es waren mehr offene Fragen als Antworten, die meine Ausführungen aufgaben, die in erster Linie gerichtet sind an die Wirtschafts- und Handelsgeschichte, die zu unserer Freude beginnt, numismatische Erkenntnisse zu verwerten. Aus diesem Grunde war die Hamburger Aussprache vom Oktober 1954 so außerordentlich fruchtbar, und die dort getroffene und formulierte Absprache einer weiteren und intensivierten Zusammen-

---

[19] Nach Emil Waschinski, Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226—1864, Quell. u. Forsch. z. Gesch. Schlesw.-Holst. 26, Neumünster 1952, 197, betrug die Kaufkraft eines lübischen Pfennigs um 1225 = 72 Pfennige von 1939. Der lübische Pfennig hatte etwa 1/3 des Silbergehaltes des karolingischen Pfennigs.

[20] Auf den bebilderten Münztabellen des Buches v. Vera Jammer ist diese Entwicklung auch schon rein äußerlich gut zu erkennen.

[21] Vgl. Jesse, Die deutschen Münzfunde, Bll. f. dt. Landesgeschichte 1941, 80 ff. Auch W. Hävernick weist bei der Besprechung des Buches von Sture Bolin in Hamburger Beitr. z. Numismatik 8, 1954, S. 412 darauf hin, daß im 10./11. Jh. der Geldverkehr im Inlande noch sehr unentwickelt gewesen ist und die Wende erst im 12. Jh. einsetzt.

arbeit zwischen Numismatik und Wirtschaftsgeschichte verspricht weitere und gewiß aufschlußreiche Ergebnisse. Immer noch harren wesentliche Fragen der Lösung: von wem und aus welchem Grunde sind die Tausende von deutschen und anderen Münzen im Osten und Norden vergraben worden? Woher kam das Silber? Wie vollzog sich der bestimmt lebhafte und intensive Warenaustausch zwischen dem Westen, Osten und Norden? Wie spielte sich auch fast ohne bares Geld der Handel im deutschen Binnenlande ab? Das alles sind Fragen, die auch für die sog. „vorhansische" Zeit von großer Bedeutung sind.

DITHMARSCHEN UND DIE HANSE

VON

HEINZ STOOB

„Eine Geschichte des Hansebundes, welche die Ereignisse desselben ... aus dem Innern seines politischen Daseyns ... begründet, wird nicht unbemerkt lassen, wie Dithmarschen bei manchen hanseatischen Begegnissen betheiligt war, wie es sogar den weit verbreiteten Städtebund in seinem Mittelpunkte stützte und sicherte, und wie das Bundeshaupt die Stütze nicht verschmähte, vielmehr sie als solche erkannte und hegte“ [1]. Diese Worte Michelsens, schon 1829 in seiner Habilitationsschrift ausgesprochen, mögen manchen überraschen, der das bißchen Schlick, Marsch und Sand zwischen Eider- und Elbemündung bei Betrachtung der hansischen Großmacht des 14.—16. Jahrhunderts gar nicht ins Blickfeld zu nehmen pflegte. Hört er dann vollends, daß sich das mächtige Lübeck nicht weniger als fünf Jahrzehnte lang unablässig um eine direkte Aufnahme des Bauernstaates in den Städtebund bemüht hat, so horcht er wohl doch auf; denn abgesehen vom Deutschen Orden, dessen Sonderstellung zur Hanse aus der gemeinsamen Lebensader des baltischen Meeres geboren wurde, gibt es keinen zweiten, vergleichbaren Fall der Einbeziehung eines Flächenstaates in den hansischen Kreis.

Michelsens frühzeitiger, kluger Hinweis verhallte dennoch ziemlich ungehört: die eigentliche Hanseforschung hat der Rolle Dithmarschens nie größere Aufmerksamkeit geschenkt [2]. Erst vor anderthalb Jahrzehnten wurde durch Werner Carstens wenigstens der Zusammenhang bäuerlicher Bündnispolitik und Verfassungsentwicklung und lübisch-hamburgischer Einflußnahme im nordelbischen Raume aufgedeckt [3]. Diese Darstellung bricht aber gerade an dem Punkte ab, als Dithmarschen unter tatkräftiger Mitwirkung der Städte zu stärker geformter Staatlichkeit ansetzt; sie stellt daher auch die Rolle Hamburgs besonders in den Vordergrund. Erst das folgende Jahrhundert sollte jedoch die Einschaltung der Bauerngemeinde in den hansischen Handelsstrom vollenden und zugleich ihre politische Kraft durch einen erstaunlichen Sieg über den Gesamt-

---

[1] A. L. J. Michelsen: Das alte Dithmarschen in seinem Verhältnisse zum bremischen Erzstift, Schleswig 1829, S. 39.

[2] Vgl. z. B. die spärlichen Erwähnungen bei E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse, 2 Bde., Berlin 1905/06, hier I, 295 II, 218 f., 227 ff.; K. Pagel, Die Hanse, 2. Aufl., Braunschweig 1952, S. 362, 380, 401 und D. Schäfer, Die deutsche Hanse, 4. Aufl. 1943, S.122.

[3] Werner Carstens: Bündnispolitik und Verfassungsentwicklung in Dithmarschen bis zu Mitte des 15. Jh., ZSHG 66/1938, S. 1—28.

staat Dänemark-Holstein unerwartet betonen. Auf das „hamburgische Jahrhundert“ dithmarsischer Geschichte folgte jetzt ein „lübisches“; die Travestadt löste Hamburg als bestimmenden Partner der Bauern ab. Die hier noch klaffende Forschungslücke gilt es zu füllen durch vergleichende Betrachtung der beiden eng verbundenen Städte an Elbe und Trave in ihrem Verhältnis zu Dithmarschen bis zu dessen Unterwerfung im Jahre 1559; dabei wollen wir stets um eine Antwort bemüht sein auf die Frage, wieweit dieses Verhältnis von weitergreifender, allgemeiner Bedeutung für das späthansische Leben gewesen ist.

Dithmarschens Lage und seine wirtschaftlichen wie politischen Interessen begrenzten den Kontakt zur Hanse von vornherein auf die eigentlichen Seestädte, hier jedoch wie wir sehen werden in ihrer gesamten Ausdehnung von Kampen bis Reval. Erst allmählich hatte sich eine solche Entfaltung ergeben, ausgegangen war sie vom engeren nordelbischen Bereich, und dieser mußte notwendigerweise auch dann stets den Vorrang behalten. Blieb die Berührung mit den ostwendischen Städten praktisch auf lebhaften Studentenzustrom nach Rostock[4] beschränkt, ohne irgendwie sonst das Wirtschaftsleben dieses Kreises merkbar zu beeinflussen, so waren die kleineren Städte an der Unterelbe weit stärker an der dithmarsischen Korn- und Viehkammer interessiert. Aber politisch vermochten sie keinen Einfluß auf das Land zu gewinnen; selbst Stade tritt nur einmal für kurze Zeit stärker in Erscheinung[5]. Maßgeblich hat jedoch auch diese alte Konkurrentin Hamburgs ebensowenig in Dithmarschens Geschichte eingegriffen wie das durchweg im lübisch-hamburgischen Fahrwasser segelnde Lüneburg oder das immer auf eigenem Kurse liegende Bremen, so rege auch der Wirtschaftsaustausch mit diesen Städten sein mochte.

Hamburg und Lübeck waren die eigentlichen Partner der Bauern, zu ihnen spannen sich dicht und dichter die Verbindungen, erst über sie und durch sie knüpfte sich das Band zur Gesamtheit des Städtebundes.

Wenden wir uns nun aber diesen beiden Partnern näher zu, so stellen wir sehr bald merkwürdige Unterschiede in ihrer Haltung gegenüber den Bauern fest; Unterschiede, die sich als roter Faden von der ersten Berührung bis zum Zusammenbruch der dithmarsischen Freiheit verfolgen lassen: wohl sind es bei beiden Städten wirtschaftliche und politische

---

[4] Vgl. Hofmeister/Schäfer: Die Matrikel der Universität Rostock, 4 Bde., 1889—1922. Darin für das 15. Jh. mit Sicherheit 42 dithmarsische Studenten, für das 16. mindestens 82. Alle anderen Universitäten bleiben hinter diesen Zahlen weit zurück.

[5] Um 1463, vgl. dazu die Hamburger Kämmereirechnungen, ed. Karl Koppmann (Hbg. KR), II, 160 u. 168 zu 1462 und II, 194 f. und 202 zu 1463; Hanserezesse, 2. Abt. (HRB) Bd. V, 331; StA. Hamburg, Trese O 79: Regest des verlorenen Vergleichs von 1463, Nov. 15 sowie R. Chalybaeus, Gesch. Dithmarschens, Lpz. 1888, S. 153 f.

Gründe, aus denen sich das Verhältnis zu Dithmarschen entwickelt, aber wenn Hamburg vom Schwerpunkt seiner wirtschaftlichen Interessen aus das politische Spiel gleichsam notgedrungen und erst nach einigem Zögern heranzieht, baut Lübeck, nachdem es einmal die hier verfügbare Kraft erkannt hat, umgekehrt von der gesamthansischen — freilich hier dem Eigeninteresse gemäßen — Politik ausgehend die Bauern in seine Pläne ein, betrachtet daneben jedoch die Wirtschaftsfragen deutlich als zweitrangig. Beginnen wir an der Elbestadt für diese Behauptung den Beweis zu führen.

Gleich die erste gemeinsame Erwähnung von Hamburg und Dithmarschen führt uns mitten in ein Kernproblem hansischer Wirtschaftsgeschichte: den Kampf gegen das Strandrecht[6]. Ein 1265 zwischen beiden geschlossener Vertrag regelt für die Zukunft das gegenseitige Gerichtsverfahren zur Schlichtung von Streitigkeiten, wie sie sich in den vergangenen Jahren ergeben hatten[7]. Trotz der allgemeinen Formulierung *questiones et querimonias* kann nun als sicher gelten, daß es sich dabei um Fälle von Ausnutzung des „Seefundes" insbesondere durch den dithmarsischen „Süderstrand", die an der Elbmündung liegenden Kirchspiele Marne und Brunsbüttel, gehandelt hat. Dafür legt die unmittelbar folgende Anwesenheit des päpstlichen Kardinallegaten Guido 1265/66 in Hamburg und Lübeck Zeugnis ab, der in einem großen Strandrechtsprivileg den bereits um die Wende zum 13. Jahrhundert von Päpsten[8] und Kaisern[9] verfügten Schutz des seefahrenden Kaufmanns für die beiden Städte genauer in Einzelheiten festlegte[10]. Auch die mit dem erzbischöflich-bremischen Landesherren der Bauern zur selben Zeit geführten Verhandlungen unterstreichen diese Vermutung[11].

---

[6] Letzte zusammenfassende Übersicht in einer Hamburger Staatsexamensarbeit: Hans-Heinrich Burdorf, Der Kampf der Hanse gegen das Strandrecht an der Nordsee, Hamburg 1950; vgl. auch Pagel, S. 167 ff.

[7] Hamb. UB. I, 683, S. 560 f.

[8] Konzilsbeschlüsse von 1110, März 7. und 1179, März 19. geboten Exkommunikation von Strandräubern. (J. D. Mansi, Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio, Neudruck Paris 1901—27, Bd. 21 S. 9; Bd. 22, S. 230.

[9] Heinrich VI. verbot 1196 die dem Strandrecht entsprechende „Grundruhr" an Flußufern (MG Const. I, Nr. 373); Otto IV. (1209, MG Const. II, Nr. 32) und besonders Friedrich II. (1220, MG Const. II, Nr. 76) befahlen, daß Schiffbrüchigen ihr Eigentum verbleiben solle. Vgl. ferner Friedrichs II. Privileg für Lübeck v. 1226, das freilich nur die vom Kaufmann selbst geretteten Waren schützte (Hans. UB I, 205) und Wilhelms v. Holland Erneuerung des Strandraubverbots von 1255 (MG Const. II, Nr. 370).

[10] Dazu Burdorf S. 3 ff. Das Privileg Guidos wurde 1266, Jan. 9 ausgefertigt. (Hans. UB I, 619) und auf Ansuchen Lübecks von Clemens IV. unter dem 28. Apr. 1267 bestätigt (Lüb. UB I, 296). Den Strandschutz auf der Elbe bis zur Mündung hatte Guido schon 1265, Dez. 21 (Hans. UB I, 614) dem EB. von Magdeburg übertragen.

[11] Vgl. Hans. UB I, 615 u. 618 zu 1265, Dez. 28 und 1266, Jan. 2 sowie Hamb. UB I, 691 zu 1266, Jan. 2.

Von nun an sehen wir besonders Hamburg zäh und andauernd um die Durchsetzung der von Guido verbrieften Rechte kämpfen, die über das Hamburger Schiffsrecht[12] bald gemeinhansische Bedeutung erlangen. Im selben Maße wie die Städte seit der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts sprunghaft erstarken, sich von ihren Landesherren frei machen und mit dem aufblühenden Handel ihre Flotten äußerst rasch ausbauen, muß die Sicherung der Meere und Küsten für sie ein immer brennenderes Problem werden. Das steigende „Angebot an Schiffbrüchen" führt zu vermehrter Nutzung des Seefundes und verlockt zu seinem „Ausbau" durch Übergriffe bis hinauf zum organisierten Seeraub.

Die Verzeichnung solcher Auswüchse — und gerade sie fanden natürlich in erster Linie quellenmäßigen Niederschlag — darf aber nicht zur Verzerrung des historischen Bildes führen: es steht außer Zweifel, daß der Seefund an sich altüberkommenes Gewohnheitsrecht darstellte, welches die Küste mit ganz ähnlicher Zähigkeit verteidigt, wie es die Hanse bekämpft. Seine Wurzeln reichen weit zurück und noch immer fehlt ihre zureichende Freilegung durch die Forschung; gewisse Anzeichen sprechen dafür, daß es auf sakrale Vorstellungen zurückgehen dürfte, nach denen die Befahrung des Meeres als Versuchung der Gottheit galt: wer dabei Schiffbruch erlitt, hatte damit nicht nur den Besitz, sondern sogar die persönliche Freiheit verloren[13]. Gegen diese Rechtsvorstellung der Küste, zu der bei der Landesherrschaft noch die Auffassung vom Heimfall herrenlosen Gutes trat, konnte sich die vom Kaiserrecht abgeleitete Politik der Städte, über das Mittel der Privilegierung zu anteilig enger Begrenzung des Seefundes zu gelangen, nur äußerst mühsam durchsetzen. Auch in Dithmarschen bedurfte es immer neuer Verhandlungen und Abmachungen dazu, deren Kette sich durch die ganzen folgenden Jahrhunderte zieht. Schon ein Jahrzehnt nach Abschluß des erwähnten ersten Vertrages sehen wir Erzbischof und Bauern wieder nach Kräften den Seefund ausnutzen und sich erst nach längeren Irrungen mit den Hamburgern friedlich einigen und vergleichen[14]. Dabei fällt höchst bezeichnend die gewandelte Taktik Hamburgs ins Auge, das in diesem 1281 besiegelten Frieden außer der bäuerlichen Landesgemeinde, deren Exekutive man als unzulänglich erkannt hatte, auch alle Kirchspiele Dithmarschens einzeln urkundlich verpflichtet, die Bürger Hamburgs und Lübecks sowie

---

[12] Dazu Burdorf, S. 5 ff.

[13] Vgl. hierzu die Annales Stadenses ad 1112 (MGSS 16, S. 321): *Suggessit ergo dux* (Lothar v. Supplinburg) *Bremensi archiepiscopo, ut ipse comitem Friedericum* (v. Stade) *ecclesie sue mancipium evincere satageret: in Bremensis quippe ecclesie comitatu avia et mater sua pretextu naufragii servituti sunt addicte!* Dazu G. Meyer v. Knonau, Jahrbücher H. IV. u. V, Bd. 6 (Leipzig 1907) S. 251 ff.
(Der EB beansprucht also Eigentum über Personen und Sachen eines auf erzstiftischem Gebiet gestrandeten Schiffes.)

[14] Vgl. dazu Chalybaeus S. 106; Carstens, Bündnispol., S. 12.

andere seefahrende Kaufleute an Schiffen, Habe und Leben nicht zu schädigen[15].

Auch in der folgenden Zeit hat Hamburg sich vornehmlich an die Kirchspiele und, nach einer Änderung in dessen Politik, an den erzbischöflichen Landesherren zu halten versucht mangels einer wirklich zum Durchgreifen fähigen dithmarsischen Landesbehörde. Gewonnen war gleichwohl wenig, auch die fast ganz selbständigen Teilkräfte vermochten trotz der städtischen Unterstützung immer nur zeitweilig die am Seefund interessierten Personalverbände der Geschlechter zu zügeln, wie die bis 1316 in kurzen Abständen weiterlaufende Urkundenreihe erkennen läßt[16].

Da nun um diese Zeit auch in benachbarten Küstengebieten das Wohlverhalten des Strandes mit Hilfe von Verträgen nur sehr vorübergehend erreicht wurde[17], entschlossen die Hamburger sich zur aktiven Gegenwehr und errichteten auf einer Elbmündungsinsel den Turm Neuwerk, um durch eine dort ständig unterhaltene Besatzung bedrängten Schiffen rasch helfen zu können[18].

Dennoch blieb allen Privilegien, von denen das kaiserliche des Luxemburgers Karl 1359 als wichtigstes genannt werden soll[19], und Verträgen zum Trotz der Seefund unverändert auch im 14. Jahrhundert eine Quelle ständigen Ärgers und Verlustes für die Hansen; immer wieder wurden den Bauern gegenüber Abmachungen mit einzelnen oder Gruppen von Kirchspielen erforderlich[20], immer wieder floß Blut[21]. Weder die wieder-

---

15 Hamb. UB I, 792, S. 650 f. zu 1281, Mai 7.

16 Darüber siehe U. Hübbe, Verhältnisse der Dithmarschen mit den Hamburgern vom Jahre Christi 1265 bis 1316. in Dahlmanns Neocorus-Ausgabe. Kiel 1827, (Neoc.) Bd. I, S. 648—70; H. Stoob, Die dithmarsischen Geschlechterverbände, Heide 1951, S. 121 ff.

17 Vgl. die Verträge mit Rüstringen, 1291, Mai 4 (Hans. UB I, 1084) und Hadeln, 1299, Nov. 1.,(Hans. UB I, 1323) und 1300, Febr. 2 (ebda 1340).

18 Die Hz. von Sachsen-Lauenburg erteilen 1299, Nov. 1 die Erlaubnis zur Errichtung des Turmes (Hans. UB I, 1323). Vgl. über ihn jetzt E. v. Lehe: Ein Turm und seine Insel, Cuxhaven, 1952; ferner K. Ferber, Der Turm und das Leuchtfeuer für Neuwerk, ZHambG 14/1908 S. 1 ff.; H. Reincke, Hamburgische Territorialpolitik, ZHambG 38/1939, S. 28 ff., hier bes. S. 59 ff.

19 1359, Okt. 14. (Hans. UB III, 460). Dazu H. Reincke. Kaiser Karl IV. und die Deutsche Hanse, 1931. Kurz darauf urkundete auch der Papst erneut zugunsten der Hamburger und schärfte die Einhaltung der von Guido festgelegten Bestimmungen ein: 1362, Nov. 8. (Hans. UB IV. 61). Vgl. dazu Th. Schrader: Johann von Göttingen, in ZHambG 11/1903, S. 411—429, hier S. 415 ff. über dessen damals geführte Verhandlungen mit der Kurie in Avignon.

20 Vgl. die Urk. im Hans. UB II. 408. 1025 (1323, Juli 21; 1336. Aug. 11), III, 370 (1357, März 3) und IV, 220 (1367, Sept. 8). Letztere beiden = Hasse/Pauls, Schleswig-Holsteinische Regesten und Urkunden (RuU), IV, 720. 1228; sowie bei Michelsen, Dithmarscher Urk. Buch (DUB) 24 = Lüb. UB IV, 434 (1384, Apr. 7) und St. A. Hbg. Trese Dd 3 (1394, Sep. 7). Beschlossen wird die Reihe wieder durch einen Vertrag mit dem ganzen Lande, StA Hbg. Trese O 3 (1395, Mai 1) vgl. unten, Anm. 63.

21 So besonders bei Einfällen der Hamburger in den Süderstrand 1394 (Chalybaeus, S. 120) und 1431 (ebda S. 139, vgl. unten Anm. 37): siehe ferner StA Hbg. Hs. 190 a zu 1407, März 27.

holten Strafeinfälle noch die sorgfältige Führung einer Schadensliste für aufzustellende Ersatzansprüche[22], noch die gnadenlose Hinrichtung der als „Seeräuber" behandelten Strandmannen, welche den Hamburgern in die Hände gefallen waren[23], vermochte dem Übel wirklich zu steuern. Nur der weitere Ausbau hamburgischer Territorialherrschaft an der Unterelbe versprach dauernden Erfolg und wurde denn auch zielbewußt fortgesetzt[24].

Zu dieser dauernd die hamburgisch-dithmarsischen Beziehungen überschattenden Streitfrage kam nun aber seit Beginn des 15. Jahrhunderts noch eine weitere; auch sie in ihrer Art typisch als allgemeines Problem hansischer Wirtschaft. Infolge der Bedeichung und anschließenden Binnenkolonisation hatte sich nämlich eine enorme Steigerung der Getreideproduktion in den Elb- und Seemarschen ergeben[25]. Seit etwa 1300 drängten die Überschüsse in den Export und ließen rasch in den beteiligten bäuerlichen Landschaften das Eigeninteresse am Handelsverkehr erwachen. Sie besaßen zahlreiche kleine Häfen, welche für die damalige Schiffahrt als bequeme Umschlagsplätze dienen konnten. So blühte ein „Bauernhandel" auf, der vor allem nach den zunehmend vom Kornexport abhängigen Niederlanden gerichtet war, aber auch an Hamburg vorbei über die Süderelbe ins mitteldeutsche Hinterland führte[26].

Die Elbestadt empfand diese Entwicklung als gefährliche Schmälerung ihrer Handelsinteressen. Schon 1279 hatte sie das süderseeische Harderwyk befehdet, weil es Getreide in Hamburgs Nachbarschaft aufkaufte[27], um 1340 machte sie sich dann vom Stader Stapel frei[28], an der Süderelbe setzte sie sich seit 1367 fest[29], aber erst zu Beginn des 15. Jahrhunderts kam es im Zusammenhang mit der eben geschilderten Entwicklung nichthansischer Schiffahrt zu einer eigenen, zielstrebigen Stapelpolitik Hamburgs. Die Stadt geriet darüber schon Ende des 14. Jahrhunderts, besonders aber seit 1412 in Zwist mit Lüneburg und mußte 1422 sogar einen Teilboykott der Hanse deshalb über sich ergehen lassen[30]. Im bald

---

[22] Diese *Damna illata* sind für Dithmarschen zwischen 1380 und 1435 erhalten (StA Hbg. Cl. II, Lit. 19a, vol. 1 b, fasc. 4—5).

[23] Vgl. dazu Chalybaeus 136 f. sowie die Einträge in die Hbg. KR. II, 38 zu 1422, II, 68 zu 1440.

[24] 1394 gelangen Hadeln und Ritzebüttel an Hamburg, vgl. Reincke, Territorialpolitik, S. 50, 67 ff.; W. Stein, Beitr. z. Gesch. d. dt. Hansa, 1900, S. 45 ff., 130 ff.

[25] Zu ihrem Umfange vgl. etwa J. Hövermann, Die Entwicklung der Siedlungsformen in den Marschen des Elbe-Weser-Winkels, Remagen 1951, S. 59 f. über die Verfünffachung des anbaufähigen Marschbodens in Hadler Dörfern.

[26] Vgl. dazu D. Schäfer, Gesch. Dänemarks, IV, 203.

[27] Hamb. UB I, 785—790, S. 645 ff. zu 1280, April-Aug. 23.

[28] W. Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik ... Schmollers Forsch. VIII/1889, (Leipzig), Heft 5, S. 37 ff.

[29] Vgl. dazu Reincke, Territorialpolitik, S. 52 ff. und Tafel 4.

[30] Vgl. Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Geschichte des Ursprungs der deutschen Hanse, Hamburg, 1830, II, 676.

darauf folgenden ersten Hansekrieg gegen Holland, den gefährlichsten dieser nichthansischen Konkurrenten, vermochte sie dann zeitweilig wieder das eigene Interesse dem gesamthansischen zu verbinden[31]. Von ihrer nun sehr starken Position an der Elbmündung ließ sie durch Auslieger zahlreiche Kornschiffe aufbringen und zwangsweise in den Hamburger Hafen führen.

Nicht nur nach Auffassung der Dithmarscher verstießen die Hamburger damit gegen Billigkeit und Gewohnheit. Warum ein von der bäuerlichen Seeküste auslaufender Kornschiffer erst den Hamburger Stapel aufsuchen mußte, bevor er seine Fahrt in die Niederlande fortsetzen konnte, vermochten sie nicht einzusehen. Wenn die Stadt zur Begründung auf Kaiser Karls Privileg verwies, daß ihr ein Aufsichtsrecht an der Unterelbe zusprach, und alle dithmarsischen Häfen bis zur Eidermündung einschließlich diesem Gebiet zurechnen wollte, so erschien das den Bauern als zu weit hergeholt. Als mehrfache Beschwerden in Lübeck nichts fruchteten[32], griff eine starke Partei aus den der Küste zugewandten Kirchspielen zur Selbsthilfe unter Führung des angesehenen Norddeicher Vogtes Radlevs Kersten. Zahlreiche am Seehandel interessierte Bauern aus verschiedenen Geschlechtern faßte er zu einer „selschop" zusammen, die in langjähriger, wechselvoller Seefehde den Hamburgern Abbruch tat[33]. Die Schadenslisten der Stadt sind in jenen Jahren voll von Kerstens kühnen Zügen[34]. Seine Mannschaft überfiel 1429 aus dem dänischen Kriege zurückkehrende Hamburger, als diese durch Unwetter zur Landung in Norderdithmarschen gezwungen wurden[35]. Er brandschatzte im folgenden Jahre Neuwerk[36], während Hamburgs daraufhin unternommene

---

[31] Vgl. dazu Pagel, S. 143 ff., sowie weiter unten.

[32] So z. B. 1433, März, 13 u. 31 (Chalybaeus S. 137, 139 und Anm. 404, 413) und 1438, Mai 17 (Hans. UB VII, 361, HRB II, 229), vgl. ferner unten, Anm. 54, 56.

[33] Vielleicht gehören bereits Hamburgs Unternehmungen gegen die „selschop" Abel Reimers in den Jahren um 1420 in diesen Zusammenhang, vgl. dazu Chalybaeus S. 136 f.; Carstens, Bündnispolitik, S. 28.

[34] Vgl. außer den „Damna illata" auch noch die im StA Hbg. befindlichen Akten: Cl. II, 15 b, vol. 4: Klage Radelefs Kersten und syner medehulpere .... und Hs. 190 b zu 1430—38.

[35] A. Krantz, Saxonia XI, c. 17, vgl. Chalybaeus S. 138.

[36] Reimar Kock, N. Falcks Staatsbürgerliches Magazin .... (StbM) 7/1827, S. 462: *Idt was ein twist erwassen ... twisken den Ditmersken vnde der Stadt Hamborch, ... etlike menen, de orsake si gewesen, dat de Hamborger nicht wolden liden, dat me Korn van der Elue scholde vören. De Ditmersken auerst togen vtt vnde wolden vorstoren de Veste, welcker de Hamborger hebben an deme Lande to Hadeln vnde heet dat Niewerck. Die darvppe weren, setteden sick to der weere. Den Ditmersken was idt grot ernst, vnde do se de veste nicht konden vinnen, stickeden se dat Stedecken an. In deme Scharmützel begaff idt sick, dat etlike van den Ditmersken dar tor stede bleuen.* Vgl. Dithmarschens Chronisten Schröder, fol. 2. (ed. Kolster, in ZSHG 8/1878, S. 179 ff., hier S. 210).

Strafexpedition in die Kirchspiele des Süderstrandes blutig fehlschlug[37]. 1434 erschien er sogar mit seinen Schiffen vor dem Hafen der Stadt und richtete unter den ankernden Kauffahrern erheblichen Schaden an[38]. Im Gegenschlage zerstörten die Hansen Büsum und zwangen diese zu Dithmarschen gehörende Insel zur Unterwerfung[39].

Lübeck hatte sich während der ganzen Zeit unablässig, aber vergeblich zu vermitteln bemüht, zeitweilig auch mit Unterstützung des Erzbischofs[40]. Erst als sich die Hamburger den über diesen Krieg in Dithmarschen selbst entstandenen Zwist zunutze machten, und Radlevs Kerstens Gegner unter Führung des Wöhrdener Woldersmannes Kruse Johan mit Geld und Truppen zu unterstützen begannen[41], gelang es ihnen endlich, des Vogtes Herr zu werden. Seine eigenen, zur Gegenseite stehenden Geschlechtsvettern erschlugen ihn, und wenn auch die selschop unter Führung seines Bruders Maes noch jahrelang den Widerstand fortsetzte, so kam es doch zuletzt, wieder unter tätiger Einflußnahme Lübecks, 1442 zu einem Friedensschluß[42]. Die durch Hamburgs Stapelzwang geschädigten Bauern mußten jedoch mit erheblichen Summen von der Stadt abgefunden werden und verloren auch keineswegs völlig ihren Einfluß im Lande[43].

Dennoch hatten die Hansen jetzt einen Ausgangspunkt gewonnen, der ihnen in den folgenden Jahren maßgebende Beteiligung an der Verfassungsreform sicherte, mit der die obsiegende Partei durch Aufzeichnung des Landrechts und Einsetzung eines Appellationsgerichts der 48 über den Kirchspielen dem Unwesen der Teilgewalten stärker als bisher zu steuern suchte[44].Carstens hat dabei die treibende Kraft Hamburgs stark betont, das auf diesem Wege nun endlich eine dauerhafte Sicherung der Verhältnisse im Elbmündungsgebiet erreichen wollte. Daneben spielte gewiß auch der Gedanke eine Rolle, einem Vordringen des Holstengrafen in diesen Raum durch die Neuschaffung eines, wenn auch noch gering befugten Zentralorgans vorzubeugen. Aber er blieb doch für Hamburg stets untergeordnet: an der Erhaltung des Bauernstaates war man nur insoweit

---

37 Reimar Kock, ebda, S. 462 f.; Neoc. I, 403 f. Vgl. Hamb. KR zu 1432 (II, 49 f., 53).

38 Chalybaeus, S. 139, J. A. Bolten, Dithmarscher Geschichte, 4 Bde., Flensbg. u. Lpz. 1781/88, II, 491.

39 StA Hbg., Trese O 10, vgl. Chalybaeus, S. 139 f. und Anm. 415, Text bei Bolten II, 493 f.

40 Vgl. dazu Chalybaeus Anm. 408 u. 412; HRB I, 8, 172, 174, 546; StA Hbg. Hs. 190 b zu den Jahren 1430—37; StA Lün. Briefe Lübeck II, 2. Mappe.

41 Vgl. dazu die Lübische Ratschronik, ed. K. Koppmann, Bd. III (Leipzig, 1902) S. 418 f. und Reimar Kock zu 1434, bei Neoc. II, 534 f.; Neoc. I, 404 f.; Hamb. KR II, 58, 60 ff.

42 1442, März, 10: Rolfs, Urkundenbuch z. Kirchengeschichte Dithmarschens. (UKD) Nr. 7 mit dem Datum März, 4.

43 Vgl. Hamb. KR II, 73 zu 1447 sowie die Quittung einiger Dithmarscher: StA Hbg. Cl. II. 15 b. vol. 3, Nr. 6 und 8 von 1442, Okt. 22 und Dez. 11.

44 Dazu Carstens, Bündnispolitik, S. 32 ff

interessiert, als er — verglichen mit dem Holstengrafen — an der Elbmündung das „kleinere Übel" darstellte. Sein Wohlverhalten in Fragen des Seefundes wie des Stapelzwangs konnte man mit geringeren Kräften sicherzustellen hoffen als das des Fürsten, der ja auch noch immer zugleich Landesherr der Stadt war. Daß Dithmarschen etwa auch gegen diesen Fürsten ins Spiel gebracht werden könnte, war ein bei Hamburg ganz im Gegensatz zu Lübeck kaum hervortretender Gedanke.

In der Tat vermochten die neueingesetzten 48 Richter, besonders seit sie nach stetem Aufstieg um 1476 den Rang einer päpstlich anerkannten Landesbehörde erlangt hatten[45], manche der hamburgischen Hoffnungen zu erfüllen. Besonders in der Strandrechtsfrage setzten sie sich erfolgreich gegen die Kirchspielinteressen durch; nicht nur weil sie zunehmend am guten Einvernehmen mit der Hanse interessiert sein mußten, sondern ebensosehr weil das Land mit wachsendem Eigenhandel langsam seine Einstellung zum Seefund überhaupt wandelte. Das Kirchspiel Marne wird 1470 in scharfem Tone zur Verantwortung wegen Strandraubs nach Heide vor das Land geladen *„dar den kopman to vornogende. Anders dencke wy dat myt juw afftorichten so wy ersten konnen"*[46]. Stolz und fordernd konnten die 48 später auf einem Hansetag darauf pochen, daß Dithmarschen sich stets, auch bei Strandungen, gegen die Hanse freundnachbarlich verhalten habe[47].

Anders stand es dagegen um den Stapelstreit. Hier hatte Hamburg in den folgenden Jahrzehnten freilich wichtigste Erfolge errungen: 1456 waren die Hadler zur Anerkennung des Stapels gezwungen worden[48], 1458 nahm man in einem Rezeß glattweg das Stapelrecht in Anspruch[49], 1462 erwarb man von Christian I. ein Aufkaufsprivileg für Dänemark-Holstein[50] und 1482 gelang es endlich nach umfangreichen Bestechungen, vom Kaiser das ersehnte Stapelprivileg zu ergattern[51]. Je stärker nun in der gleichen Zeit Dithmarschens Handelsverkehr mit den Niederlanden zunahm, desto lästiger empfand man Hamburgs Kontrollmaßnahmen. Mochten sie auch von den meisten Kauffahrern glücklich umschifft werden[52], denn bei der ausgedehnten dithmarsischen Küste mit ihren zahl-

---

[45] Text der Papsturkunde bei Neoc. I, 431 ff. — Bolten III, 83 ff., vgl. dazu unten Anm. 94.

[46] 1470, Apr. 23: Schreiben der *Vogede, Slutere, Sworen vnde Achtvndevertich Radgeuers des landes* StA Hbg., Cl. II, 15b. vol. 5, fol. 69.

[47] Höhlbaum, Kölner Inventar I, S. 375 ff.

[48] Vgl. E. Rüther, Hadler Chronik, Neuhaus 1932, Nr. 390, S. 154: Regest der Urk. von 1456, Aug. 12 (Friedensvertrag zwischen Hamburg und Hadeln).

[49] Text der entscheidenden Artikel 28 f. bei Naudé, S. 124.

[50] J. G. Gallois, Geschichte der Stadt Hamburg, Hamburg 1853—56, I, 182.

[51] Lünig, Reichsarchiv IV, 23, Abs. S. 955, vgl. Naudé S. 39 ff.

[52] Noch 1555 ist von solchen Versuchen der Schiffer die Rede, *„eyne hemelyke passasge to donde ..."* (Lappenberg, Hamburgische Chroniken in niederdeutscher Sprache, Hamburg 1861, S. 471).

reichen, kleinen aber guten Häfen[53] konnten Hamburgs Auslieger nicht überall sein, so kam es doch immer wieder zu Reibungen. Die 48 Verweser wenden sich beispielsweise 1471 an Lübeck mit der Klage, ein Kornschiff sei *„den unsen unlangest van der Hamborger uthliggern und vredesmannen ... uthgemaket, enthalt und genomen, vort to Hamborch gebracht"* worden[54]. 1487 bringt das Erzstift in Buxtehude erneut Klagen über Hamburg vor, erreicht aber nur die zusätzliche Anerkennung des Bremer, Stader und Buxtehuder Stapels; sonst soll niemand *„korne van der Elve thor seevardt ... schipen und vören*[55]. 1502 beschweren sich die Dithmarscher wiederum bei Lübeck und Lüneburg: *„Itlighe unser lantlude mit eren schepen syn upgehalt van den Hamburgern, ere gudere genomen und de personen mit anderen gefangen"*[56] und 1504 suchen die Holländer vergeblich auf einem Hansetag mit Klagen über hamburgische Maßnahmen gegen ihre zur Zeit der Fehde in Dithmarschen befindlichen Kauffahrer Gehör zu erlangen[57]. Noch 1541 und 1555 rüsten die Hamburger Schiffe *„dat nemant korn, garsten noch molt van der Elue schepen mochte ... yt were Holste, Dytmarsche, Hadeler, Kedinger ofte Oldelander"*[58]. Erst in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts mußte die Stadt dann doch vor der Landesherrschaft zurückweichen, die sich hinter die Marschen einschließlich des inzwischen einverleibten Dithmarschen stellte[59]. Auch sonst gab es während des letzten Jahrhunderts dithmarsischer Freiheit manche Späne mit den Hamburgern, so besonders wegen der über 70 im Jahre 1499 zu Otterndorf von hamburgischen Soldknechten erschlagenen Bauern. Trotz unablässiger Bemühungen gelang Lübeck und Lüneburg erst nach anderthalb Jahrzehnten die Beilegung dieses Streitfalls, als die Hamburger endlich tief in den Beutel langten und das geforderte Manngeld an die Bauern auszahlten[60].

---

[53] Von Marsgrove-Brunsbüttel über Marne, Meldorf, Wöhrden, Süderdeich, Büsum, Norddeich, Schülpersiel, Wollersum-Lunden, Preil bis Ulerdamm und Delve sind uns die Häfen bezeugt. Vgl. dazu einstweilen A. Jürgens, Zur Schleswig-Holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts, Abh. z. Verkehrs- u. Seegesch. VIII/1914, hier bes. S. 82 ff.

[54] StA Hbg., II, 15 b, vol. 3, Nr. 13; vgl. auch Nr. 17 f.

[55] Zu den Buxtehuder Verhandlungen vgl. Hanserezesse, 3. Abt. (HRC), II, Nr. 81. Das Zitat aus dem Vergleich der Städte Bremen, Hamburg, Stade und Buxtehude: Abschrift im StA. Bremen, Trese Z coll. A, S. 628.

[56] St. A. Hbg. Cl. II, 15 b, vol. 5, fol. 47 zu 1502, März 26.

[57] HRC V, 6 § 9 zu 1504, Juni, 27.

[58] Zu 1541 vgl. Hbg. KR VI, 36: 57 ℔ 1 ß 8 Pf. *pro stipendio et sumptu Johannis Rugen et 12 nautarum cum uno ever expeditorum ad prohibendas naves avecturas frumentum e Dithmersia.* Zu 1555 vgl. Lappenberg, Chroniken, S. 471, vgl. ferner StA. Bremen, Trese Z zu 1559, Nov. 11.

[59] Vgl. darüber Carstens im Deutschen Städtebuch I, 358; D. Detlefsen, Gesch. d. Holstein. Elbmarschen, 2 Bde., Glückstadt 1891, hier II, 127 zu 1550 ff. sowie Bolten IV, 181.

[60] Vgl. unten die Anm. 109, 113 sowie die Darstellungen des Konfliktes bei F. C. Dahlmann, Gesch. von Dennemark (GD), III, 284 f.; Chalybaeus S. 167 f. und Anm. 522 f., 542 f.; R. Ballheimer, Zeittafeln z. hbg. Geschichte V, 1916,

So zieht sich also eine lange Kette von Dissonanzen durch die Geschichte des hamburgisch-dithmarsischen Verhältnisses, und wenn die Elbestadt trotzdem den Bauernstaat zu stützen und seine Verfassung zu straffen sucht, so tut sie es eben um diese Dissonanzen in ihrem Sinne aufzulösen und zugleich das Vordringen des Holsten an die Elbmündung ihren neuralgischen Punkt, zu verhindern. Auf weite Strecken laufen dabei ihre Eigeninteressen den gesamthansischen parallel, aber das darf nicht verschleiern, daß jene maßgeblicher für das Verhalten der Stadt sind, wie es besonders die Stapelfrage erkennen läßt.

Ganz anders steht nun die lübische Politik zu den Bauern. Während des 13. Jahrhunderts freilich spielen diese noch eine untergeordnete Rolle im Blickfelde der Travestadt: in der Frage des Strandrechts tritt man gemeinsam mit Hamburg auf[61], überläßt aber dem Nordseehafen ganz die Führung. Dabei bleibt es bis tief in das 14. Jahrhundert hinein: noch ist die lockere Gemeinde fast selbständiger Kirchspiele nur als Objekt der Gleichgewichtspolitik gegenüber Holstengraf und Erzbischof verwendbar und benötigt; auch ihre wirtschaftliche Bedeutung beginnt sich eben erst in Ansätzen abzuzeichnen. Nicht vor dem letzten Drittel des Jahrhunderts wandelt sich allmählich das Bild, wenn die Stadt 1375 mit Wöhrden, das erst zwei Jahre zuvor seinen Markt erhalten hatte[62], bereits ohne Zuziehung Hamburgs Abmachungen zum Strandrecht trifft[63]. Schon wendet sich der Handel neben der alten Landverbindung Hamburg-Lübeck auch der „Lübschen Trade" zu, jener Querverbindung über Holstein nach Dithmarschen, deren Name bereits die Zielrichtung ihres Verkehrs und die Bedeutung für den Transit erkennen läßt[64]. Die Bauern sind „ins Geschäft gekommen", ihr Korn- und Viehexport beginnt sich ebenso bemerkbar zu machen wie ihre bei allem Abstand zu Hamburg doch nicht unerhebliche Bedeutung als Umschlagsplatz im Niederlandhandel[65]. Federführend bleibt gleichwohl immer noch Hamburg: es urkundet 1384 im Auftrage Lübecks und anderer Nachbarstädte erneut mit dithmar-

---

S. 26; E. Rüther, Der Kampf um Hadeln in der bremischen Stiftsfehde 1499 und die Otterndorfer Mordaffäre, Jahrbücher der Männer vom Morgenstern (JMVM) 29/1938—39, S. 30—45, bes. S. 36 ff. Freundlicher Hinweis von Herrn Oberarchivrat Dr. E. v. Lehe.

[61] Vgl. die oben zitierte Urkunde von 1281, Mai 7 (Hamb. UB I, 792, S. 650 f.).

[62] Die Urk. von 1373, Juni, 14 bei Neoc. I, 626.

[63] 1375, Dez. 20: RuU IV, 1590 — Bolten II, 404 f.

[64] Dazu vgl. G. Schrecker, Das spätmittelalterliche Straßennetz in Holstein und Lauenburg, Teil 2 ZSHG. 63/1935, S. 149 ff.; Jürgens, S. 121 f. Lübeck bemüht sich beim Kaiser 1521 um Wiederermöglichung des durch Christian II. gestörten Handels nach Schweden und Dithmarschen. Karl V. schreibt im Sinne der Stadt an den König und das Reichsregiment (HRC VIII, 14 f. zu 1521, Nov. 21 u. 22.).

[65] Vgl. Jürgens, S. 71 ff., 86 f.

sischen Teilkräften zur Strandrechtsfrage[66] und ist auch in den folgenden Wirren bis 1447 „der entscheidende Faktor für die innerpolitische Entwicklung“[67]. Wir haben sie bereits geschildert. Die antiholsteinische Initiative der Schwesterstadt fand jetzt aber an der Trave nicht mehr nur den Sekundanten, sondern man wurde dort langsam auch der politischen Schlüsselstellung des Bauernstaates inne und schob sich deutlich in die Vermittlerstellung zwischen Bauern und Holsten wie Hamburgern vor. Dafür scheint die 1402 in 89 Artikeln abgefaßte Antwort der Schauenburger auf dithmarsische Klagen, offenbar an Lübeck als Schiedsinstanz gerichtet, ersten Anhalt zu bieten[68]. Die Thronfolge der Oldenburger in Dänemark 1448 und ihre 1460 erfolgte Wahl auch in das Erbe der Schauenburger schuf vollends Klarheit: angesichts der bedrohlichen Ausbreitung des alten Hansefeindes bis vor die eigenen Tore erkannte Lübeck den kostbaren Wert der dithmarsischen Flankenposition. Von nun an hat es entschlossen und konsequent diesen Pfahl im holsteinischen Fleische gepflegt und immer fester auf seine gesamthansische Politik festgelegt. Dabei ist es überaus kennzeichnend, daß es sogar Dithmarschens häufiges Ausbrechen aus der eigenen wirtschaftlichen Linie in Kauf nahm: die geschäftstüchtigen Bauern — auch darin den Hansen nicht unähnlich — haben nie ernsthaft daran gedacht, sich in ihrer lebenswichtigen Verbindung zu den Niederlanden, der eigentlichen Quelle ihres Wohlstandes, mit Rücksicht auf die Hollandfeindschaft der wendischen Städte irgendwelche Zügel aufzuerlegen. Vielmehr bescherten ihnen die wiederholten Preissteigerungen dort aufgrund hansischer Embargos ganz gewaltige Handelsgewinne. Bei solchen Gelegenheiten zogen sie weidlich Nutzen aus ihrer Randlage und exportierten nach Kräften in die Hausse hinein.

So bereits 1438, wenn Herzog Philipp von Burgund als Folge des Krieges zwischen Holländern und Hansen beklagt, daß *geenrehande provancie van coirne, van meel noch andere van oistwairt binnen onsen vorseiden landen en komen;* das habe *eenen groeten upslach ende riisinge*

---

[66] 1384, Apr. 7: Lüb. UB. IV, 434 — DUB. 24, S. 28; vgl. die Gegenurkunde Hamburgs, das für Lübeck, Lüneburg, Stade, Buxtehude und Itzehoe spricht, bei Neoc. I, 374 f.

[67] Carstens, Bündnispolitik, S. 25.

[68] Diesen und andere Hinweise gab freundlichst Herr Archivdirektor Dr. A. v. Brandt: 1402, Nov. 29, St. A. Lübeck, Urk.Hols. 325 a. Das noch ungedruckte Stück führt damit die lange Reihe der beiderseitigen Schadenslisten an, welche über 1447 und 1480 bis 1509 und 1546 zu verfolgen ist (LAS, Abg. Koph., Urk. Nr. 203—208, Akten Holstein A XVII, Nr. 1172). Vgl. zu dem Vermittlungsversuch von 1402 noch den Presbyter Bremensis (ed Lappenberg, Kiel 1862) c. 31, S. 105: . . . *consules de civitatibus Lubicensi et Hamburgensi interponentes se libenter vidissent pacem inter eos. Dux autem . . . noluit pacem cum Ditmarticis nisi ipsis subiectis et factis tributariis, quod Ditmartici annuere noluerunt. Neque consules civitatum hoc consulere voluerunt et sic suspicabatur contra predictos consules per dominum ducem non immerito.*

in den coirne maict verursacht. Allen Landschaften diesseits und jenseits des Sundes, darunter auch *die gemeene goede luyde van Ditmers*, verheißt er sicheres Geleit bei Zufuhren[69]. Seine Auslieger weist er an, Kauffahrer *uut der Diemer* und dem Stifte Bremen ungeschoren zu lassen[70] und 1440 stellt er den gemeinen Kaufleuten des Landes Dithmarschen einen Geleitsbrief für 10 Jahre aus[71].

Diese Maßnahmen beruhten auf der wachsenden Hollandfeindschaft Lübecks seit den Kriegen mit Erich von Dänemark[72]. Die Drosselung der niederländischen Getreideschiffahrt durch den Sund wurde zur Hauptursache für die nun erst richtig entfaltete Wirtschaftsblüte der dithmarsischen Bauerngemeinde. Von 1438 an läuft für sie eine ununterbrochene Kette von Konjunkturspitzen bis tief in die 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts hinein: 1443 schließen die Dithmarscher bereits einen Handelsvertrag mit Groningen[73], und die wiederholten Sundsperren der Folgezeit bringen ihren Weizen im wahrsten Sinne des Wortes zum Blühen. So wenn sie 1471/72 den Hamburgern rundweg erklären, sie hätten *den kopman van Westen geveliget ... in unse lant to kopende unde vorkopende*[74], wenn sie 1481/82 von den Brügger und Holländer Kornprämien profitieren[75], wenn 1484 die 48 *vorweser und radgever* in den Niederlanden darum

---

69 HRB. II, 252 zu 1438, Sept. 1. Vgl. Poelmann, Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel, s'Gravenhage 1917, I, 1 Nr. 1350 mit der Nachricht, daß durch die hansischen Maßnahmen *een groote rijzing in de prijzen van het korn ontstaan is;* Hamburg schreibt den Dithmarschern auf ihre Klagen (StA. Hbg. II, 15 b, vol. 5, fol. 39—40) es habe die Harderwijker und Campener aufgefordert, daß sie während der Fehde (1438) *umme korne to halende unde kopenschop to hanterende nich enquemen.* Dennoch *heft desulve Clawes Harderwyker meer den to ener tijd in uweme lande gewesen unde wedder mid sineme ingeschepeden korne over de see gesegeld . . .* (ebda., fol. 37 v.)

70 Hans. UB. VII, 476: zu 1439, Juli.

71 Hans. UB. VII, 549: zu 1440, Apr. 7.

72 An ihrem Beginn steht der Hansetag von 1417. Vgl. zu dieser ganzen Frage HRA. IV, 3. 662; VI, 262, 319, 396 ff.; VII, 609; sowie Pagel, S. 137 ff., 142 ff., 197 f., 253 ff.; Daenell in HGBll. 11, 1903, S. 14 ff., 30 ff.; Koppmann ebda. 1885, S. 106; Daenell, Blütezeit, I, 261 ff.

73 Poelmann I, 1 Nr. 1673. Vgl. auch die Bestimmungen über Handel mit Kaufleuten aus dem Westen in den beiden dithmarsischen Landrechten von 1447 bzw. vor 1480: LR I, 39—41 und LR II, 193: *efft dar vrömde koplüde kwemen to jeniger hauen an unsem lande* sollen sie bei 30 M geschützt sein dagegen *dat he dar nicht schepen moste* und *dat he nicht moste köpen wo düre he wolde.* (Michelsen, Sammlung altdithmarsischer Rechtsquellen, Altona, 1842, hier S. 14 ff., 153).

74 Hans. UB. X, 171 zu 1472, Nov. 29; vgl. die Beschwerde an Lübeck *van deme schepe unde korne, den unsen unlangest von der Hamborgere uthliggere . . . genomen, vort to Hamborch gebracht* ebda. X, 50 zu 1471, Aug. 24.

75 HRC. II, 162, § 24; dazu J. Hansen, Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks, in Veröff. z. Gesch. Lüb. I, 1, Lübeck 1912, hier S. 2; Naudé, S. 40 f.

ersuchen, ihren Schiffen die Fahrt nach Middelburg freizugeben[76], wenn Kampen 1486/87 die Schiffahrt zu ihnen begünstigt[77].

Besonders kritisch wurde Hollands Versorgungslage dann wieder in den Kriegen um Christian II. von Dänemark. Die wendischen Städte brachten damals durch ihre Sperre die niederländischen Kornpreise auf die schwindelnde Höhe von 44 Gulden für die Last Getreide. In Hollands Häfen feierten über 400 Kauffahrer, 10 000 Seeleute waren ohne Heuer[78]. Dithmarschen aber exportierte trotz aller Beschwerden seines gerade damals, wie wir noch sehen werden, so treu unterstützten lübischen Bundesgenossen[79] unentwegt weiter. Täglich, so lassen Statthalter und Hof von Holland 1532 der Regentin vortragen, bringen die Bremer und Dithmarscher Getreide ins Land, von dem die Untertanen sich ernähren. Viele Leute liefen Gefahr, Hungers zu sterben, Unruhen drohten, denn es sei unglaublich, wie wenig Getreide sich in Holland befände. Daher möchten die Danziger, Bremer und Dithmarscher vom über die Osterlinge verhängten Arrest ausgenommen werden, da sie bereit seien, Schiffahrt und Handel aufrecht zu erhalten[80].

Schon ab 1538 kam es zu einer neuen Teuerung, als Dänemark, Lübeck und Danzig dieses Mal gemeinsam die Sundfahrt sperrten. Christian III. untersagte 1540 dem Rate von Wilster „alle Schiffahrt nach Westen" und schärfte 1542 und 1543 seinen Landen dieses Verbot abermals ein[81]. Die Statthalterin suchte ihre alten Handelsfreunde in Bremen und Dithmarschen jetzt sogar zum Boykott dieser Koalition zu bewegen, erlitt da-

---

[76] Poelmann, I, 2 Nr. 2794 zu 1484, Juli, 28.

[77] Hans. UB. XI, 86: *Dan die toe Hamborch, toe Bremen, in Dethmarsche, toe Holsten of dairomtrent ene reise gedaen hebben, sullen half pontgelt telker reyse geven van oeren scepen.*

[78] HRB. I, 114: Nach Danzig wird 1532, Juli, berichtet, die Kornpreise seien von 44 auf ca. 32 Gulden heruntergegangen. Vgl. L. v. Ranke, Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation, Berlin 1852, hier III, 462 f.; sowie ferner NAU I, 51, 58, 61, 68 zu 1532, Juni-Juli; HRD. I, Nr. 54, 114· Jürgens, S. 156, 185.

[79] HRD. I, 54 § 20 f. verlangt Lübeck in Verb. mit Friedr. I. zu Neumünster, 1532, Jan. 22-24, bei Verhandlungen mit dithm. Gesandten, die Bauern sollten den Export nach Holland einstellen.

[80] NAU I, 49 zu 1532, Mai 24—28, In § 4 des Vertrages heißt es: . . . *bien entendu, que les biens de ceulx de Dansicke, de Bremen et de Ditmers ne seront arrestez* (i. Ggs. zu den Osterlingen!) *pource que ceulx de Dansicke sont voulontaires de continuer la navigacion et entretenir le cours de la marchandise, comm ilz ont escript, et amenant ceulx de Bremen et Ditmers journellement en ses* (der Statthalterin) *pays des bledz, dont les subgectz sont sustentez.* Und ebda. in § 12: . . . *fait grandemant à doubter, que beaucop de gens periront de faim, que sedicions et commocions s'esleveront ou pays . . . Car bien enquierant à la verité, sera trouvé, que au pays de Hollande a sie peu de bledz, qu'il n'est à croire.*

[81] D. Detlefsen, Geschichte der holsteinischen Elbmarschen, Glückstadt 1892 hier II, 122.

mit aber 1542/43 sowohl in Bremen[82] wie bei den Dithmarschen eine Abfuhr[83]. Bremen mag dabei an seinen wichtigen Bergenhandel gedacht haben, stand auch in diesen Jahren gerade gut mit den Ostseestädten; Dithmarschen bewies hier, daß es nicht daran dachte, aus der Wahrnehmung seiner Handelsinteressen heraus auch politisch gegen Lübeck Stellung zu beziehen, und überdies die Fürsten nicht abermals reizen wollte nach der kaum abgeklungenen Hochspannung der dreißiger Jahre. Die Bauern pochten sogar auf diese Ablehnung anläßlich einer Beschwerde über Behinderung ihrer Eiderschiffahrt beim holsteinischen Herzog Johann d. Ä.: sie hätten Marias Mandat *deme vesten Heren Johann Rantzouwen Rytter thogeschyckt* und ihr selbst ablehnend geantwortet. Auch als *ghedachte Frouwe Marghe ... Itlyke personlick müntlick myt meer waruende ... an vns gheschyckt*, seien sie fest geblieben. Die 48 betonen, daß sie *en frygh open Landt hebben, alße dat van mannygerleye Nacion vmme kornte to kopende düth Landt besöken ... dar woll vnder Hollander synt mede ghekomen, vnde gewyle vns denne von Kön. Dorchluchtigheit vns der vorwantnisse nha nene ... beuele thogeschicket, hebben wy enen Ideren ... laten handelen*[84].

Kaum waren 1545 die holländisch-dänischen Irrungen in Speyer beigelegt, als der schmalkaldische Krieg neue Hungersnöte in den Niederlanden veranlaßte[85] und schon 1557 folgte die nächste, schwere Krisis — wieder eine reiche Verdienstquelle für die Dithmarscher[86]. So geht also das dithmarsische Wirtschaftsinteresse dem lübischen keineswegs parallel, sondern steht selbständig da, in seiner Haltung der Bremer und Danziger benachbart. Geradezu g e g e n Lübeck ist Dithmarschen reich geworden!

Daß es trotzdem, abgesehen von einem belanglosen Zwischenfall im Jahre 1509[87], während dieses ganzen letzten Jahrhunderts politisch keine einzige Spannung mit Lübeck gegeben hat, unterstreicht nachdrücklich, wie sehr das Hansehaupt und die Bauern im Zeitalter des dänisch-

---

[82] StA. Bremen, Akten W 14 a 1, zwei Schreiben dazu: a) 1542, Sept. 9: Maria bittet um Einstellung des Verkehrs mit den dänischen Landen und Hamburg; vgl. NAU I, 418. b) 1542, Dez. 4 antworten die Bremer ablehnend: ... *navigatio ... semper libera et in tuto fuit ... Quanto emolumento ... navigatio nostrorum fuerit, tanta frumenti copia Hollandiae Frisiaeque invecta.* (Abschriften ebda. in Urk. Slg. Post, coll. K 51 f.)

[83] Vgl. Chalybaeus, S. 218. Zu den holstein. Embargomaßnahmen vgl. ZSHG. 8/1878, S. 70 ff.; Diplomatarium Flensborgense, ed. Sejdelin, 2 Bd., København 1865—73, hier II, 314.

[84] DUB. 71 b, S. 113 f.

[85] Dazu G. Will, Das Ende der Dithmarscher Freiheit, ... masch.schr. Diss. Hamburg 1952, hier S. 296; ferner R. Häpke, Die Regierung Karls V. und der europ. Norden, Veröff. z. Gesch. Lüb., Band 3, Lübeck, 1914, hier S. 233 f., 239 mit zahlreichen Nachweisen.

[86] Dazu NAU II, 794, 797, 799, 805, 816 und S. 595 Anm. 1; ferner Häpke, Regierung, S. 352, 357.

[87] Vgl. dazu Swyn bei Neoc. II, 462 zu 1509, Schröder fol. 6 (Nr. 97 S. 219), Neoc. I, 538, Detlefs bei Neoc. II, 468 f.

holsteinischen Gesamtstaates aufeinander angewiesen waren. Äußerer Anlaß zur engsten vertraglichen Bindung wurde die unruhige holsteinische Statthalterschaft Graf Gerds von Oldenburg für seinen in Schweden um die Union ringenden Bruder Christian I.[88] Kurz bevor es zwischen beiden zum offenen Konflikt kam[89], besiegelten 1468 der lübische Rat und 30 dithmarsische Gesandte ihr Bündnis[90]. Immer wieder verlängert, hat dieser Bund — für damalige wie heutige Zeiten gewiß etwas ganz Außergewöhnliches — volle 90 Jahre bestanden. Sein Bogen überdacht sowohl den glanzvollen Utrechter Frieden von 1474 wie die Hemmingstedter Schlacht von 1500; erst als die „Grafenfehde" den einen Pfeiler in seinen Grundfesten erschüttert hatte, brach der andere in der „letzten Fehde" schon ein Menschenalter später zusammen[91].

Wenige Jahre nach seinem Abschluß vermochte sich das Bündnis bereits zu bewähren: in der ernsten Krisis, welche durch die 1473 erfolgte Belehnung Christians I. mit Dithmarschen seitens Kaiser Friedrichs III. ausgelöst wurde[92], trat Lübeck zwar vorsichtig, aber doch entschlossen für die Bauern ein und trug so zur Meisterung der Gefahr bei[93]. Un-

---

[88] Vgl. dazu das Bündnis zwischen dem Adel der Herzogtümer und den Dithmarschern, das unter tätiger Vermittlung der Lübecker 1469, Juli, 8, geschlossen wird. Der lübische Rat soll Schiedsinstanz bei Streitigkeiten sein und das Maß gegenseitiger Hilfeleistung festsetzen. (StA. Lübeck, Urk. Hols. 371, Lüb. UB. XI, 465): Urk. Hols. 359 die gleichzeitige Gegenurkunde der Dithmarscher, im Urk.-Repertorium des Lübecker Archivs irrig auf 1463 datiert. Von dieser Ausfertigung hat Bolten III, 26 ff. seinen Text bezogen.

[89] Dazu Dahlmann, GD, III, 219 ff., 229 ff.; Schleker 9 ff.; Koppmann in ZSHG 1/1870, S. 221—34.

[90] LUB. XI, 387 — Bolten III, 20 ff. Dem 1468, Nov. 23 besiegelten Vertrage wurden Zusatzurkunden über die Begrenzung der vereinbarten Bündnishilfe beigefügt: LUB. XI, 388. Vgl. dazu die Lüb. Ratschronik, ed. Koppmann, V, 51 Nr. 1937.

[91] Betont werden muß freilich, daß wir über eine Verlängerung des auf 10 Jahre abgeschlossenen Bundes zunächst weder 1478 noch 1488 etwas hören. Es ist sogar durchaus möglich, daß Lübeck angesichts der politischen Lage 1478 vorsichtig eine erneute Festlegung vermied. Aber die enge Zusammenarbeit der Travestadt mit den Bauern ist gerade für diese Zeit bis 1493 ganz außer Zweifel. Für ein Bewußtbleiben des alten Bundes spricht auch, daß sich der neue von 1493 (s. u.) im Text eng an den vorhergegangenen anschloß.

[92] DUB. 35, S. 66 f. zu 1473, Mai 26. Dieser Schlag traf die Bauern umso überraschender, als mehrere Jahre der Annäherung vorangegangen waren: Lübeck, Hamburg u. der Bf. v. Schleswig werden 1470, Okt. 17 (StA. Lüb. Urk. Hols. 384) vom König beauftragt, für ihn einen Vergleich mit Dithmarschen abzuschließen; 1470, Okt. 20 bestätigt Christian den Bauern die Privilegien und das Bündnis mit dem Holstenadel (Bolten, III, 31 ff.) 1472, Apr. 15 versichern die Bauern auf lübische Anfrage ihre Treue zu diesen Verträgen (StA. Hbg. Cl. II, 15 b, vol. 3 Nr. 16) 1473, März, 22, 23 und 29 werden nacheinander ein Vergleich, ein Zollvertrag und ein Bündnis zwischen König und Bauern geschlossen (DUB. 33, S. 63 ff.; Bolten III, 34 ff.; ebda. 37 ff.).

[93] Vgl. einstweilen Schleker, passim; Daenell II, 227 ff.; Waitz, Übersicht der Verhandlungen, die sich auf den Versuch König Christians I. zur Erwerbung Dithmarschens beziehen, Kiel 1863.

ermüdlich vermittelnd, dabei auch von Hamburg getreulich unterstützt, setzte es endlich die dänischen Angriffspläne matt. Die Bauern hatten ihrerseits standhaft den Druck ausgehalten und die Zeit zu erheblicher Festigung ihrer Landesbehörde genutzt[94], so daß sie gestärkt aus dem Streit hervorgingen. 1488 verbanden sie sich erneut mit den Städten in gemeinsamer Abwehr ostfriesischer Übergriffe[95], nun schon selbst zum Schutz ihres Seehandels an der Sicherung gegen das Strandrecht interessiert[96].

Als man dann 1493 den alten Bund neu bekräftigte, nahm man die Urkunde von 1468 fast wörtlich wieder auf, fügte nun aber offen die seinerzeit vermiedene Erklärung hinzu, daß er gegen Dänemark-Holstein gerichtet sei[97]. Kurz darauf gelang es den Lübeckern, nacheinander auch Lüneburg und Hamburg zum Beitritt zu veranlassen[98]. Ein gleichzeitiges Hilfsversprechen der Danziger an Lübeck und die Stellungnahme des Kaisers gegen den dänischen König verstärkte noch diese Abwehrfront[99]. Dithmarschen begann deutlich in die der Hanse zugewandten und als solche von ihr anerkannten Mächte einzurücken. Da trübte das bereits erwähnte Otterndorfer Zerwürfnis mit den Hamburgern 1499 dieses Bild, und als König Hans im Glanze seines eben wiedererrichteten Unionskönigtums mit weit überlegenen Streitkräften heranzog, die halsstarrigen Bauern endlich zu unterjochen, wagten auch die Lübecker nicht, dem bedrohten Verbündeten das gegebene Wort einzulösen, so sehr sie seinen Fall zu fürchten hatten. Doch zu aussichtslos schien Dithmarschens Lage bei so gewaltigen Zurüstungen des Dreikronenkönigs. Mit Sorgen mögen die Herren im lübischen Rathause in jenen Februartagen des Jahres 1500

---

94 Dazu, wie überhaupt zur dithmarsischen Politik dieses Jahrhunderts, hoffe ich bald eine Darstellung „Die Regenten von Dithmarschen" vorlegen zu können. Entscheidend wurde hier die Papstbulle Sixtus IV. von 1476, März, 14: Text bei Neokor I, 431 ff. und Bolten III, 83 ff.

95 Lübeck, Bremen, Hamburg und Groningen schließen mit den Landesgemeinden von Butjadingen-Stadland, Wursten und Dithmarschen 1488, März, 16 einen Bund gegen ostfriesische Häuptlinge (HRC. II, 234, Ofr. UB. II, 1217, Poelmann I, 2 Nr. 2848). Lübeck und Bremen vermittelten dabei erneut zwischen Dithmarschen und Hamburg (Hbg. KR. III, 539).

96 Das zeigen die von ihnen 1484, Aug. 24 (Ofr. UB. II, Nr. 1409 und 1410) mit dem Grafen Edzard geschlossenen Verträge gegen Hero Omken von Harlinger- und Edo Wiemken v. Jeverland.

97 Text bei Bolten III, 109 f. Verhandlungen in Lübeck waren voraufgegangen, zu denen die Lüneburger auf Oculi (März, 10) zur Tagfahrt gebeten werden. (StA. Lün. Briefe Lübeck, 5. Mappe). Der Vertrag selbst datiert aber erst von 1493, Sept. 29.

98 Lüneburg trat 1493, Okt. 23, bei (Text bei Bolten III, 110 f.), nachdem es dazu von Lübeck am 18. Okt. aufgefordert worden war (StA. Lün. Briefe, Lübeck, 5. Mappe). Hamburg reagierte auf die unter dem 19. Okt. ausgesprochene Einladung Lübecks (Chalybaeus Anm. 515) erst 1493, Nov. 28 (Text bei Bolten III, 111 f.).

99 Darüber vgl. G. Waitz, Schleswig-Holsteins Geschichte (SHG.), Göttingen u. Leipzig, 1852, hier II, 75.

die anscheinend unabwendbare Kunde von der Bezwingung der freien Bauerngemeinde erwartet haben.

Desto größer muß aber dann ihre Freude gewesen sein über die erstaunliche, kaum glaubhaft scheinende Nachricht von der vernichtenden Niederlage des Fürstenheeres bei Hemmingstedt [100]. Das unerhörte Ereignis erregte die Mitwelt weit über den niederdeutschen Raum hinaus; mit einem Schlage stand der Winkel zwischen Eider und Elbe im allgemeinen Interesse, man erkannte hoch im Norden des Reiches ein merkwürdiges Gegenstück zur Schweizer Eidgenossenschaft, die eben erst den Kaiser gedemütigt hatte [100a].

Die Hanse mußte den dithmarsischen Sieg als ihren eigenen empfinden, fiel ihm doch sogleich abermals die skandinavische Union zum Opfer [101]. Groß war der Jubel besonders in Lübeck, *in publico spectaculo* verhöhnte das Stadtvolk die unterlegenen Fürsten [102] und manches Lied trug die Mär über die Jahrmärkte [103]. Hatte etwa noch jemand unter den hansischen Herren an dem faktischen Werte des Bundes mit dem Bauernstaate gezweifelt, so mußte dieser jetzt sogar erhöhte Bedeutung bekommen. Mit ganz neuem Gewicht konnten die Bauernführer fortan sich auf den Tagfahrten zu Gehör bringen, aus bescheidenen „Verwesern" [104] wuchsen sie nun zu „Regenten" und „Herren" auf [105]. Lübeck, in seiner bisherigen Politik gegenüber den Bauern glänzend gerechtfertigt, griff entschlossen zu, den so überraschend gestärkten Bundesgenossen vollends „ratsfähig" im Kreise der Städte zu machen. Ein zuverlässiger Schildhalter war bei so unruhigen Zeiten nicht hoch genug zu bewerten, hatte sich doch seit den glänzenden Tagen von Utrecht manche bedrohliche Wolke am hansischen Horizont aufgetürmt: schon immer war es schwierig gewesen, die einzelnen Städtegruppen auf eine gemeinsame Politik festzulegen; jetzt drohten sie mehr denn je eigene Wege zu gehen. Die Süderseeischen gerieten im Fahrwasser der Flamen und Holländer in immer stärkeren Gegensatz zu den Osterlingen, die Rheinländer und Westfalen erschienen nur noch selten zu den Tagfahrten und verloren langsam das Interesse am baltischen Wirtschaftsraum, die Sachsen litten unter zunehmenden Druck ihrer Landesherren und die Livländer und Preußen

---

100 Dazu vgl. jetzt Walther Lammers, Die Schlacht bei Hemmingstedt, Heide und Neumünster 1953.

100a Vgl. H. Reincke in seiner Rezension der Arbeit von Lammers, ZSHG 79/1955, S. 356 ff.

101 Vgl. Dahlmann, GD. III, 301 ff., Waitz, SHG. II, 88.

102 HRC. V, 267 § 31.

103 Vgl. die Behandlung der zahlreichen noch erhaltenen Lieder auf die Schlacht bei Lammers, S. 21—28.

104 So nennen sie sich erstmals 1478, Dez. 6 (StA. Hbg., Hs. 190 b, vgl. Chalybaeus Anm. 501).

105 Diese Bezeichnungen finden sich zuerst 1510 und von da an immer häufiger, ohne daß daneben die „Verweser" ganz verschwinden.

traten gerade jetzt erneut in eine Periode schwerer Irrungen mit der alten Travemetropole ein[106].

Als daher die wachsamen Bauern sich 1506 neuen dänischen Anschlägen gegenüber sahen[107] und zu deren Abwehr das lübische Bündnis abermals zu bekräftigen wünschten, zögerte die Stadt nicht mit der Zusage[108]. Zwar scheint es ihr zunächst nicht gelungen zu sein, auch ihre Nachbarn wie 1493 zum Beitritt zu bewegen, mußte sie doch noch lange Jahre gemeinsam mit Lüneburg um gütliche Beilegung des hamburgisch-dithmarsischen Streites ringen[109]; aber schon 1508 brachte sie die gleichzeitige Bedrohung von Städten und Bauern durch die Fürsten vor den wendischen Städtetag[110], erhielt auch im folgenden Jahre ein neues Hilfsversprechen des Bauernstaates für den wieder ausgebrochenen dänischen Krieg[111].

Von dieser Zeit an erscheinen nun die Bauern regelmäßig zu den Tagfahrten der Städte und deren Vorort bemüht sich mit verstärktem Eifer, das bestehende Bündnis auf den Kreis des Wendischen Quartiers auszuweiten um dadurch unmittelbar die Einbeziehung Dithmarschens in den Städtebund zu erreichen. Bereits im Mai 1510 verhandelt man darüber[112], die folgenden Jahre bringen endlich die Ausräumung des Otterndorfer Streites mit Hamburg[113], und 1514 versichern vier Regenten auf dem wendischen Tage ausdrücklich, sich bei etwaigen Angriffen der Fürsten auf die Städte an ihre „vorwetinge" mit Lübeck halten zu wollen[114]. 1517 tritt man erneut zusammen und Lübeck erklärt *dat un-*

---

106 Dazu vgl. Pagel, S. 387 f.; sowie unten Anm. 149—157.

107 Bolten III, 191 ff.; Detlefs bei Neoc. II, 467; Michelsen in Falcks Staatsbürgerlichem Magazin . . . (StbM.) Bd. VII/1827, S. 688 ff., Waitz, SHG. II, 86; Chalybaeus S. 181 f.

108 Text der fast wörtlich den vorhergehenden angeglichenen Bündnisurkunde bei Bolten III, 189 ff., Abschrift im StA. Hbg., Hs. 190 c; vgl. Michelsen, Erzstift S. 12.

109 Über die langwierigen Verhandlungen vgl. besonders StA. Hbg., Hs. 190 c zu den Jahren 1500—1503, 1507—08, 1511—12; ebda. Cl. II, 15 b, vol. 5; die Hmb. KR. IV, 426, 446 f., 456, 459, 460 und 465 zu 1500; V, 19 zu 1502; A. Krantz, Saxonia, XIII c. 23 zu den Jahren bis 1504. Lübeck hatte die Sache ratsuchend schon 1503 vor die wendischen Städte gebracht (HRC. IV, 394) und fällte 1506 einen Schiedsspruch, der aber nicht durchgeführt werden konnte. Weitere Quellen zur ersten Verhandlungsphase im StA. Lün., Briefe Lübeck 6. Der sonst den Dithmarschern so wohlgesonnene Reimar Kock tadelt sie: die Städte *hedden se geerne vordragen. Awerst men konde de Dithmerschen nicht vornogen. Se weeren der victorie halven upgeblasen und stolt, und leeten sick beduncken, de ganze Wereld konde se nun nicht dwingen.* (Kock zu 1500, StA. Hbg. Hs. 190 c). Siehe ferner oben, Anm. 60.

110 HRC. V, 352: wendischer Städtetag 1508, Jan. 19 u. 31.

111 HRC. V, 503 zu 1509, Nov. 8.

112 HRC. V, 610 § 16 f. zu 1510, Mai 22.

113 Zu der letzten Krisis von 1511—12 in den Verhandlungen vgl. außer den oben Anm. 109 angegebenen Quellen noch Russe (ed. Hansen, ZSHG. 29/1899, S. 51); ZSHG. 11/1881 S. 40 f.; Neoc. I, 420 f.; Chalybaeus, S. 185.

114 HRC. VI, 568 zu 1514, Apr. 23 u. 26.

langst dat gemeyne landt unde 48 vorweszers des landes Dythmersschen an sze geschicket und um *vorwantenisse und tohopesate* nachgesucht hätten. Hamburg meint dazu, *dat se mit deme lande Dythmersschen gheene sunderge alligantie ofte vorbindinge hebben; aver were rathszam, dat men der dinge in flitigeme toszehnde acht hadde; dar se ock gedrungen, wolden in noden unde anliggender vare nicht afstan.* Rostock aber wirft ein, *dat men der Dythmarsschen wegen mit koe. w. to Dennemargken in ungnade gekamen*[115].

Die Lübecker bringen unverdrossen im folgenden Jahre wieder eine Anfrage der Bauern vor: *ifft se mit gewalt averfallen edder belegert wurden, wes se sick to uns allenthalven vorßeen scholden*[116], und erreichen jetzt wenigstens bei den 3 westlichen Städten Einigkeit darüber *dat desulven nicht wol to vorlaten weren;* doch auch jetzt wollen sie offene Parteinahme vermeiden, während Rostock, Wismar und Stralsund sich hinter fehlende Instruktion verschanzen[117]. 1519 sind die Dithmarscher wieder da und geben zu bedenken *dat ores betruwens daruth, dat de vorwetinge int apenbar stunde, den steden und lande Dytmarsschen vele mizghunre mochten afgewendet werden*, doch Lübeck vermag Hamburg und Lüneburg abermals nicht über die *heymelike hulpe* hinauszubringen und die Ratssendeboten der östlichen drei haben auch dieses Mal *nen bovel*[118].

Zäh setzt die Travestadt 1520 wieder nach, zunächst mit dem gleichen Mißerfolg[119], um dann aber doch das alte Dreierbündnis von 1493 wieder zustande zu bringen: ihr Bürgermeister teilt dem Stralsunder Hansetage mit *dat sick de ersame radt tho Lübeck myt den Detmersschen hedde tohopesettet, wo ock de ersamen van Hamborgh unde Lunenborgh etc.*[120].

Den wendischen Städten wird der Beitritt offengehalten. 1521 berichten die dithmarsischen Vertreter auf dem Hansetag dann: *de caspel weren ime lande tohope geesschet, den desulven tohopeszate geleszen, und allenthalven bowillet und bolevet, mit lyve und gude den van Lubeck, dar idt noth wurde synde, bystandt don.* Lübeck nutzt sofort Beratungen wegen dänisch-braunschweigischer Pläne, um weitere Städte, jetzt auch Bremen, zum Beitritt aufzufordern. Dieses meint aber, die Bauern seien doch ohnehin „medevorwanthe" des Erzstiftes; mehr als die Heran-

---

115 HRC. VII, 40 § 14—17 zu 1517, Juni 14 bis Juli 5. Wismar und Rostock stellen schließlich aber doch die Entscheidung dem lübischen Rat anheim.

116 StA. Hbg., Hs. 190 c zu 1518.

117 HRC. VII, 108 § 389 zu 1518, Juni 19 bis Juli 14.

118 HRC. VII, 197 § 37—40: Wendischer Städtetag 1519, April 7; vgl. auch HRC VII, S. 382.

119 HRC. VII, 284, § 24—26 und Anm.: zum Wendischen Städtetag 1520, März, 5.

120 HRC VII, 288 § 8: Städtetag zu Stralsund 1520, März, 20—27. Text des Bündnisses von 1520, März, 29 bei Bolten, III, 216 ff.

ziehung der Bauern für die zu treffenden Gegenmaßnahmen läßt sich nicht erreichen [121].

Immerhin nahm Dithmarschen weiter an den Städtetagen teil, es hatte jetzt den Höhepunkt seines politischen Einflusses erreicht und konnte den zwischen Friedrich I. und Christian II. ausbrechenden dänischen Thronstreit unter tätiger Beihilfe Lübecks sogar in ein Bündnis mit dem alten holsteinischen Gegner ausmünzen. 1523 unterzeichneten Friedrich I. und sein Sohn, der spätere König Christian III., diesen Vertrag [122], dem ein lübisch-holsteinisches Bündnis unmittelbar voraufgegangen war [123]. Damit hatten die Bauernregenten in geschickter Ausnutzung der fürstlichen Zwangslage ihren bemerkenswertesten diplomatischen Sieg errungen: Christian III. hat sich bis zum Tode an seine Unterschrift gebunden gefühlt und allem Drängen seines Bruders Adolf auf Unterwerfung der Bauern mit Rücksicht auf diese Bindung widerstanden [124]. Wie wichtig die Dithmarscher jetzt im diplomatischen Spiel Lübecks geworden waren, zeigt dessen 1523 entwickelter Nachrichtencode, in dem der Bauernstaat neben den großen Mächten der Zeit mit einer eigenen Chiffre auftaucht [125]!

Der hansefreundliche Kurs blieb weiterhin Angelpunkt der bäuerlichen Staatskunst im Zeichen des Landkanzlers Günther Werner [126]. Immer stattlicher und zahlreicher erscheinen die Bauern zu den Tagfahrten der Städte [127]; 1529 verlängerten sie abermals ihren alten Bund mit Lübeck [128]. In den entscheidungsreichen 30er Jahren haben die 48 Regenten der Travestadt mit beispielhafter Treue zur Seite gestanden. Ihre Sendboten

---

121 HRC. VIII, 6 § 10, 11, 13, 37, 38: zum Hansetag in Lübeck 1521, Sept. 15—19.

122 Text bei Bolten III, 222 ff.: 1523, März 30.

123 HRC. VIII, 280: 1523, Febr. 5; vgl. Waitz, SHG. II, 130 ff. Die Lübischen machen ausdrücklich den Vorbehalt, daß sie nicht gegen Dithmarschen ziehen müßten!

124 1559, Apr. 5 (StA. Hannover, Celle Briefarchiv Des. 71 V, Nr. 6, fol. 15 ff. — zitiert nach Will, S. 22, der noch weitere Nachweise über dieses Verhalten Christians III. bringt) nennt Adolf als Grund für die Verzögerung des Feldzugs *„das hochloblicher gedechtnus die Kon. Wir. zu Dennemarken etc., unser freundlicher geliebter Herr und Bruder, in unsern unmündigen jahren sich mit denselben buben in eine(n) Vertrag aus friedliebenden gemüt eingelassen und vertragen, so lange als der Allmächtige ihren Kon. Wn. das leben gönnen würde"*.

125 HRC. VII, 279, Nr. 61.

126 seit 1518 als Landschreiber nachzuweisen: Michelsen, Erzstift, Urk. Nr. 4, S. 56.

127 Die Hanserezesse melden uns z. B für 1524, daß die Dithmarscher 70 Mann zur Tagfahrt entsandt hatten, von denen 10 die eigentlichen Sendboten waren, also vermutlich Regenten. Leider bleiben ihre Namen ungenannt (HRC., VIII, 755, vgl. 766).

128 Text bei Bolten, III, 285 ff.: 1529, Juni, 30. Fast wörtlich nach den Vorgängern.

nehmen 1532 an Verhandlungen in Neumünster teil[129], ihre in Hamburg Viehhandel treibenden Landsleute verproviantieren die vom Kampfe gegen die Holländer einlaufende Flotte Wullenwevers: *Alse de Lubschen to Hamborg quemen* sagt Kock, *hebben de Hamborger sick nicht sehr frundlick effte naberlik geholden, befruchteden sich mehr de Hollander alse de Lubischen tho vorthornen, wolden den Lubischen nicht eine tunne botter los geven up de schepe ... de Dithmerschen handelden alse frunde, schenkeden up de schepe 50 ossen*[130].

Verhängnisvoll wurde diese Bündnistreue, als Wullenwever nach Friedrichs I. Tode 1533 seine folgenschwere Wendung auf die Seite des gefangenen Christian II. vollzog[131]. Persönliche Beziehungen zum Landkanzler Werner nutzend, gelang es dem lübischen Bürgermeister, die Regenten von Dithmarschen trotz der für sie nun gänzlich veränderten Lage im Kielwasser zu halten[132]. Der Bestand des Vertrages zwischen Bauern und Holsten von 1523 war damit plötzlich wieder in Frage gestellt, die alte Kluft riß wieder auf. Mag man auch einwenden, dieses Bündnis sei ohnehin von Holstein als kurzfristige Taktik gemeint gewesen und habe dessen altes Ziel, Dithmarschen einzuverleiben, nur vorübergehend verdecken können, so mußte doch das Abrücken der Bauern von ihm bei der gesamten Lage des Gemeinwesens höchst bedenklich erscheinen.

Einen Wullenwever zu zügeln, hätte nun freilich der dithmarsische Einfluß kaum vermocht, aber gerade weil die Bauern auf Gedeih und Verderb mit Lübeck verbunden waren, mußten sie sich gegen dessen waghalsige Politik mit allen Kräften wehren, die mit der Macht des Hansehauptes zugleich auch ihre eigene Existenz aufs Spiel zu setzen und — wie sich aus den Folgen zeigte — zugrunde zu richten drohte. Bei den in Hamburg Anfang 1534 um die Beendigung des holländischen Krieges geführten Verhandlungen, die mit einer schweren diplomatischen Niederlage des völlig isolierten Lübeck endeten, hätten den Bauern die Augen aufgehen müssen[133].

---

[129] HRD. I, S. 20 f. zu 1532, Jan. 22—24: Lübeck befürwortet die dithmarsischen Forderungen an Friedrich I., verlangt aber umgekehrt Einstellung der Kornverschiffung nach Holland. Gegen Christian II. will es Friedrich nur unterstützen, wenn er die Holländer als Feinde behandeln oder zur Einstellung der Sundfahrt bewegen will.

[130] Reimar Kock zu 1533 (StA. Hbg., Hs. 190 c). Vgl. den niederl. Kundschafterbericht bei Häpke, NAU I, 132 § 2: *Comme Jorien Wullewere avoit mesmes esté à Hambourg et tant fait, qu'il avoit recouvert argent et de la ville de Lubecq et de ceulx de Ditmerch, ordonnant (que) quelque nombre de bootgesellen de Hambourg et aucuns des paysans dudict Ditmersch la dessus pour les gardes commis en prindrent la charge.*

[131] Vgl. zur Gesamtlage Schäfer, GD. IV, 224 ff.; G. Waitz, Lübeck unter Jürgen Wullenwever . . ., Berlin 1855 f.; II, 74 f., 205 f., 282; ders. SHG. II, 215 f.

[132] Waitz, Wullenwever a. a. O. bezeichnet Werner und Wullenwever geradezu als Freunde.

[133] HRD. I, S. 166, vgl. Schäfer, GD. IV, 229 ff.

Doch davon war keine Rede; sie traten vielmehr, als Wullenwever im Bunde mit Christoph von Oldenburg Holstein angriff, unter die Waffen und zwangen mit ihren 10 000 Mann in vier Lagern am Holstengraben Christian III. zur Abzweigung von Deckungstruppen, steuerten auch zum lübischen Kriegsschatz 12000 Mark bei [134]. Selbst nach den Rückschlägen des Sommers, als Wullenwever in Wismar mit den wendischen Städten um die weitere Kriegsführung rang, warfen sich die Bauern noch für ihn in die Bresche: ihre Vertreter eilten zu dem nach Lübeck verlegten Tage und versicherten, obwohl der Holste sie *dyckmals mith velen schriften* zum Abfall ermuntert habe, wollten sie bei den Städten ausharren. Gegen die schroffe Ablehnung der lübischen Pläne durch Hamburg und Lüneburg sprachen sie sich für ein Zusammenbleiben der Wendischen aus und riefen beiden Städten zu, daß sie *als frunde und nene middeler syck ym handel gebruken lethen.* Tatsächlich wurden Hamburg und Lüneburg dann dazu bewegt, bei der Stange zu bleiben. Landkanzler Werner drängte nun energisch darauf *den vyandt myth ernste anthogrupen* [135].

Diese zuverlässige Hilfsstellung wurde von Lübeck dankbar anerkannt, als es im Stockelsdorfer Sonderfrieden mit den Herzogtümern durchsetzte, daß die Bauern *mith rechte und byllicheit van den van Lubeck tho gudlicher und bylliker handelinge nicht uthgeslaten* werden sollten [136]. Man erreichte wenigstens Christians Zusage, Verbindung mit ihnen aufzunehmen [137].

Rasch fiel nun in Dänemark die Entscheidung und beunruhigt beobachtete Dithmarschen die zu Hamburg eröffneten Friedensverhandlungen. Als der Regent Peter Nanne deswegen in Lübeck erschien, bekräftigte er zwar auf Wullenwevers Bitten um Unterstützung die Hilfsbereitschaft seines Landes [138], verlangte jetzt aber doch Berufung der Olderleute und trug ihnen die Besorgnis der Bauern vor, daß man die Dithmarscher nun, nachdem sie um der Stadt willen dem Holsten feind geworden seien, bei den Verhandlungen fast vergesse. Er wurde beruhigt: ohne die Bauern solle kein Friede geschlossen werden und in Hamburg gehe es nur um Dänemark [139]. Nannes sicheres Auftreten muß erheblichen Eindruck gemacht haben, konnte er es doch sogar wagen, zur Eintracht zu mahnen

---

[134] Vgl. dazu außer den in Anm. 131 genannten Arbeiten noch Chalybaeus, S. 216 f.; sowie NAU I, 191, S. 216 ff.; Michelsen, Rq. S. 348.

[135] HRD. I, 322 § 50, 51, 53, 57, 60, 61 S. 261 ff.

[136] ZSHG. 11/1881, S. 49 f.; HRD. I, S. 292 ff. Die Dithmarscher sind dieses Mal nicht selbst vertreten beim Städtetag (Lübeck, 1534, Okt.-Nov.). Als Verbündete sollen sie (§ 13) den Angriff auf Dänemark unter Führung Albrechts v. Mecklenburg unterstützen, wozu an sie geschrieben werden soll (§ 41, 43 f., 49, 51). Sowohl Hamburg (§ 99) als auch Lübeck (§ 126) bestehen auf Einbeziehung der Bauern in den Stockelsdorfer Frieden.

[137] HRD. I, 354, § 9.

[138] Waitz, Wullenwever II, 205 f.

[139] ebda., II, 388 f.

mit dem Ratschlage, den vor Jahresfrist von Wullenwever vertriebenen Bürgermeister Brömse wieder heim zu holen[140]!

Für Lübeck folgten schlimme Tage: alle Opfer waren umsonst gewesen, Wullenwever hatte verspielt und der Däne erzwang am 14. Februar 1536 einen harten Frieden, in den jedoch auch die Dithmarscher einbegriffen wurden. Christian III. versprach, daß sie *bey vorigen Abreden, Vertregen, Brieff, Siegeln und laut derselbigen bey ihren Freyheitten vnd Gerechtigkeitten gelassen, vnd was darwider beschwerlicher Weise fürgenommen were, abgeschaft* werden sollte[141]. Mit diesem Ausgange war das Kräfteverhältnis von 1523 gründlich verändert. Ärger als äußerlich erkennbar sein mochte, war die Hanse mitgenommen, Lübeck selbst hatte schwerste materielle Verluste erlitten und fand sich isoliert den auseinanderstrebenden Bundesteilen gegenüber, vor allem war der Kampf gegen die allmählich übermächtig werdende holländische Konkurrenz in der Ostsee nun endgültig verloren[142].

Für die Bauern war der bedrohliche Kräftezuwachs ihres alten Gegners vielleicht noch erschreckender als die Niederlage ihres Bundesgenossen. Der dänisch-holsteinische Gesamtstaat hatte mit der Hanse zugleich auch die Fronde im eigenen Lande, besonders die dänischen Städte und Bauern, niedergeworfen und es blieb Dithmarschen jetzt nur noch das Vertrauen in die eigene Kraft gegenüber dieser gesteigerten Macht. Darin war es freilich noch nie getäuscht worden, aber wie sehr hatten sich die Dinge seit Hemmingstedt bereits gewandelt! In der Tat können wir sagen, daß es nach der Grafenfehde nur noch eine kurzfristige Zeitfrage sein konnte, wann Dänemark-Holstein mit gesammelter Kraft zum entscheidenden Angriff auf den Bauernstaat ausholen würde. Mit der Größe Lübecks hat Wullenwever zugleich auch die Freiheit Dithmarschens zugrunde gerichtet. Das Spiel des Schicksals hat diese Parallele sogar noch soweit verlängert, daß es Hansen wie Bauern dem Feldherrngenie des gleichen Johann Rantzau erliegen ließ.

Mag nun aber diese Tragweite der Ereignisse den Regenten klar gewesen sein oder nicht — ihnen blieb keine Wahl mehr in der politischen Linie; sie standen mit dem Rücken zur Wand und mußten auch mit der tief erschütterten Hanse weiter die Verbindung zu halten suchen. So sehen wir sie bereits 1538 ihr altes Bündnis zu Lübeck abermals besiegeln[143],

---

[140] ebda., III, 64. Sein Amtsbruder Plönnies war inzwischen im Exil verstorben.

[141] DUB. 67, S. 107.

[142] Vergl. das Urteil Pagels, S. 395: „Wo nur Besonnenheit und vorsichtiges Abwägen der vorhandenen Kräfte noch erfolgreiches Wirken und Bewahrung des Bundes versprochen hätte, hat er (Wullenwever) . . . durch verhängnisvolles Verkennen der Wirklichkeit Unmögliches erstrebt und dabei die Schwäche des Bundes vor aller Welt sichtbar gemacht."

[143] DUB. 68, S. 108 f.: 1538, Juni, 29. Text fast unverändert. Or. im LA. Schleswig Abg. Koph. Urk. Nr. 172, Kopie im dithmarsischen Kopiar. ebda. Nr. 156 fol. 80—83.

jetzt gleich auf die ungewöhnliche Dauer von 20 Jahren. Sie bemühten sich auch nach wie vor um die Aufnahme in die Hanse und glaubten wirklich, im Jahre 1540 dieses Ziel endgültig erreicht zu haben, denn ihr Chronist schreibt: *Anno 1540 ummetrent Johannes im midden sommer was de ghantße Henße tho Lubeke unde de Dytmarschen weren dar ock mede unde quemen do sulvest in de Hense unde weren dar lange tho hope unde de van Rige, Revel unde Dorpte wolden ße vorbannet hebben, sunder se boschaffeden nychtes*[144]. Tatsächlich hatte am 19. Juni ein Hansetag in Lübeck begonnen, und die Verhandlungen mit dithmarsischen Sendboten werden uns auch bezeugt, doch von einer regelrechten Aufnahme der Bauern in den Bund erfahren wir im offiziellen Protokoll nichts[145].

Dafür bestätigt sich die Angabe des Chronisten über Dithmarschens Konflikt mit den drei baltischen Städten. Verwundert erkennen wir aus diesen Nachrichten, daß der kleine Bauernstaat den Livländern eine so bekannte Größe war, daß es ihnen keineswegs gleichgültig blieb, ob er zur Hanse gehörte oder nicht. Seine Handelsbeziehungen ins Baltikum müssen recht erheblich gewesen sein, wir hören verschiedentlich von ihnen[146]. Gelegentlich wanderten Dithmarscher nach Livland aus[147], brachten es auch wohl zu Ehre und Ansehen in den dortigen Städten[148].

Gehen wir den Zusammenhängen weiter nach, so stellt sich heraus, daß die Dithmarscher im Gefolge der Holländer seit Anfang des 15. Jahrhunderts in den livländischen Städten erschienen. 1417 mußte diesen Nichthansen bereits der Handel von Gast zu Gast außerhalb der Seestädte verboten werden[149]. Die Wendischen hätten der lästigen Konkurrenz am liebsten ganz die Livlandfahrt verboten, aber soweit wollten die Livländer selbst nicht gehen, weil günstige Gegenfrachten und billigere

---

144 Russe, Quarthandschrift, Nationalbibliothek Kopenhagen, Thottske Samling Nr. 1802, hier S. 133: aus Vile. Vgl. Westphalen, Monumenta inedita . . ., 4 Bde., Leipzig 1739—45, hier IV, 1455. Johann Russe, der diese Nachricht in seine Kollektaneen aufgenommen hat, war um 1540 selbst Regent, hat womöglich gar an den Lübecker Verhandlungen teilgenommen. Neokor (II, 152) überschreibt ebenfalls das Einleitungskapitel zur Darstellung der „letzten Fehde": „Wo Dithmerschen im Freden und sick in de Hense begeven", und meldet dann im folgenden Absatz, die Bauern hätten „mit den ummeliggenden Seesteden eine Bundeniß" geschlossen.

145 Höhlbaum, Kölner Inventar I, 329—332.

146 Darüber vgl. Jürgens S. 253; Hans. UB X, 677; HRC VI, S. 412; Will, S. 295.

147 So 1554, Juni 28 ein „Jacob vom Dike" wegen Totschlags. (Revaler Geleitsbuch, ed. P. Johansen, Tallinn 1939, Nr. 1142 und Anm. zu 1563.)

148 Vgl. Neoc. I., 208, 223, sowie die Nachrichten über den an Wilnas Gründung beteiligten und unter Jagiello zu großem Einfluß gelangenden Henneke von Riga, der in der Hochmeisterchronik. c. 171, S. 602 „Johann von Meldorp" genannt wird.

149 Dazu vgl. Vilho Niitemaa: Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter, Academia Scientiarum Fennica, 76, 2 Helsinki 1952, S. 308 ff.; Pagel S. 148 ff.

Frachtsätze bei den „Bauernschiffern" gewisse Vorteile gegenüber den privilegierten Hansen boten. Mitte des 15. Jahrhunderts erlangten sie von den Hansetagen die beschränkte Zulassung der Nichthansen, nur für die Einfuhr, unter Verbot des Binnen- und Zwischenhandels sowie des Überwinterns [150].

Trotzdem nahm der nichthansische Binnenhandel laufend zu; aber wiederholten Beschwerden der Livländer deswegen entgegneten die Wendischen kühl, die Nichthansen müßten eben ganz von der Livlandfahrt ausgeschlossen werden [151]. Hatte sich die allgemeine Lage im Osten nun bereits seit dem Niedergang des Ordens sehr verschlechtert, so wurde sie vollends gefährdet, seit die Moskowiter 1478 Nowgorod erobert und den „Brunnenquell" [152] hansischer Blüte, das Kontor von St. Peter, 1494 aufgelöst hatten [153].

Riga, Reval und Dorpat suchten sogleich das Erbe anzutreten und schlossen mit Rußland 1522 einen sehr günstigen Vertrag in dieser Richtung; alle Versuche Lübecks, Narwa an Nowgorods Stelle zu bringen und in die Hanse aufnehmen zu lassen, brachten sie hartnäckig zum Scheitern [154]. Unter allen Umständen wollten sie das Monopol im Rußlandhandel behaupten und bekämpften daher sowohl den direkten Handel von Gast zu Gast in ihren Städten als auch deren Umgehung an anderen Plätzen wie Narwa oder Pleskau [155]. Schwere Zerwürfnisse mit Lübeck waren die Folge, sie zogen sich besonders durch das 2. und 3. Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts [156]. Das Hansehaupt vermochte die livländischen Sonderinteressen nicht mehr denen des Gesamtbundes unterzuordnen. 1535 untersagte vielmehr ein Edikt der drei Städte nochmals allen von der Nordsee kommenden Nichthansen jeglichen direkten Handel von Gast zu Gast [157].

Dithmarschen muß nun an diesem Handel, der — anscheinend unausrottbar — schon 1540 wieder Gegenstand livländischer Klagen ist [158], nicht

---

150 Vgl. die Beschlüsse der Hansetage von 1434 und 1447: Liv. UB VIII, 813 § 34; X, 337 § 43.

151 Vgl. z. B. HRC II, 164 § 63, 70 ff. zu 1487.

152 Pagel, S. 111 f., 145 ff., 330 ff., 365.

153 Vgl. zur Situation der Hanse nach dem Utrechter Frieden F. Röder, Albert Krantz als Syndikus von Lübeck und Hamburg. Diss. Marburg, Marburg 1910. hier S. 5; Pagel, S. 385 ff.; Schäfer, Hanse, S. 121.

154 Vgl. dazu A. Dreyer, Die lübisch-livländischen Beziehungen zur Zeit des Unterganges livländischer Selbständigkeit 1551—63, Lübeck. 1912, Veröff StA. Lübeck I, 2, hier S. 5 f.

155 Dreyer S. 8 ff. schildert die angesichts der heraufziehenden russischen Gefahr unverständlich starre Haltung der drei Städte und sieht als deren Folge die kühle hansische Reaktion auf seit 1556 eintreffende Hilferufe an.

156 Vgl. dazu die hartnäckigen Verhandlungen auf den Hansetagen von 1511, 1517, 1518, 1521 und besonders 1525: HRC VI, 189 § 11 f.; VII. 9 § 16 und 24; VII, 113 § 48; VII, 413 § 48; IX. 131 § 83 a; IX. 164.

157 NAU I, 348 § 1 f.

158 Niitemaa, S. 314 f. mit zahlreichen Belegen.

unerheblich beteiligt gewesen sein; das beweist die ablehnende Haltung der Livländer gegenüber Lübecks Eingliederungsplänen deutlicher, als alle schon erwähnten verstreuten Belege für ein Auftreten der Bauern in Livland. Als diese sich unter Berufung auf ihr Freundschaftsverhältnis zur Hanse darüber beschweren, daß man sie im Baltikum vom Handel ausschließe, erbitten die drei Städte kurzweg ein Hanseverzeichnis; die wendischen Städte beauftragen ihrerseits Lübeck mit der Fürsprache für die Dithmarscher [159]. 1549 scheinen diese dann tatsächlich auf dem Hansetage die gleichberechtigte Zulassung erreicht zu haben, denn sie berufen sich einige Jahre später darauf, daß ihnen doch Teilnahme am Handel und Eintritt in die Gilden bewilligt worden sei [160]. Doch solange sich die baltischen Städte weigerten, derartige Beschlüsse anzuerkennen, blieben sie für die Bauern wertlos. Ohne Ergebnis sehen wir sie 1553 mit den Revalern verhandeln [161] und 1554 abermals vor dem Hansetag in Lübeck Beschwerde führen. Ihr erzbischöflicher Landesherr verwandte sich damals bei den Städten für sie [162]. Man entschied salomonisch, daß zwar die Livländer nicht zum Einlenken gezwungen werden könnten, die Bauern je-

---

[159] Kölner Inv. I, 329 ff. zum Hansetag in Lübeck, 1540, Juni—Juli. Am 19. Juni kommen Dithmarschens Vertreter zu Wort. Riga erwidert, das Edikt (von 1535) sei gegen alle Nichthansen gerichtet; dazu gehörten seiner Meinung nach auch die Dithmarscher, die in Riga zum Aufruhr schürten. Hamburg, Bremen und Stralsund vermitteln. Da keine Einigung erzielt wird, beschließt man am 25. Juni, daß Lübeck Fürsprache für die Bauern einlegen solle. Noch am 6. Juli langt von den Bauern ein weiteres Schreiben in der Sache an.

[160] Kölner Inv. I, 375 ff. Ein Groninger berichtet 1547, März 12 (Häpke, NAU I, 525), während des Schmalkaldischen Krieges an Amsterdam über ein zwischen Hansestädten, Dithmarschen und Holstein geschlossenes Bündnis. Die Absicht ist „Bremen t'ontsetten". Hamburg rüstet eine Reihe von Bojern aus, „die Ditmerssen sullen 3000 man opbringen ende die van Holsten 5 venlin knechten". Auch Jürgens, S. 5 betont, daß Dithmarschen handelspolitisch vielfach als Hanseglied galt.

[161] Kölner Inv. I, 375 ff.

[162] Jürgens, S. 253, vgl. Kölner Inv. I, 375 ff. Bolten III, 302 teilt aus Lindenbrog, coll. Sax. Ms., zu 1554 mit: *Legatorum Dithmarsien. ad Archiepiscop. Brem. Christoph. postulata, vt apud Imp. pro confirmatione omnium privilegiorum intercedat, utque Capitulum vera transumpta omnium, quae videntur libertatem Dithmarsien. decernere, edat, Item Archiepiscopus pro illis apud Magistrum Theutonici ordinis Lenonis intercedat, quo committat illis, ut Hamburg et aliis civitatibus maneat salva.* Anno 54". Michelsen, StbM VII, 693 und nach ihm Chalybaeus, Anm. 633, wollen hier „anno 45" lesen und verweisen dazu auf den Wormser Reichstag dieses Jahres, zu dem die Dithmarscher sich in der Tat 1544 Transsumpte aus Bremen besorgten (vgl. Michelsen, Erzstift, Nr. 19 f., S. 78 f.). Aber der zweite Teil der Nachricht paßt genau zu den vom Kölner Inventar bezeugten Verhandlungen von 1554 und von Bemühungen des Erzbischofs um die Belehnung hören wir kurz vorher gleichfalls: Michelsen, Erzstift, Nr. 33, S. 96 f. zu 1552, Okt. 1. Transsumpte wurden allgemein so oft ausgestellt, daß sie auch 1554 durchaus erbeten sein können. Bolten selbst vermutet einen Zusammenhang mit Hamburgs Stapelpolitik. Das mag neben der baltischen Frage durchaus mitgespielt haben. Die Annahme eines Druckfehlers bei ihm erscheint jedenfalls nicht hinreichend begründet.

doch förmliche Klage einreichen und dann ein Fürschreiben erhalten sollten. Die Regenten treten dabei sehr energisch auf: Dithmarschen habe sich stets wohl verhalten gegen die Hanse, so betonen sie, es bitte nicht sondern fordere! Riga bleibt dennoch unnachgiebig, seine Frage, ob Dithmarschen zur Hanse gehöre, soll nach den Rezessen festgestellt und beantwortet werden. So lange waren also die Verhandlungen hin und her gegangen, daß man schließlich selbst nicht mehr recht wußte, ob das Land aufgenommen sei oder nicht.

Nach einigen Monaten trat man in der Frage erneut zusammen; nun aber schlugen sich Danzig und Köln auf Rigas Seite. Man beschloß als Kompromiß, die Bauern „mit Certifikationen" in das „zugewandte" Erzstift Bremen zu rechnen, da sie Hamburg, Lübeck und Bremen benachbart und in den Städten als Bürger zugelassen seien, auch in den Kontoren gehandelt hätten. Sonst aber sollten *allein die stede, so in den recessen vor anzesteden je und allewege genompt, und das lant to Prussen dat corpus der Anze* darstellen. Nur ihren Bürgern soll der Handel auf hansische Privilegien und Freiheiten gestattet sein [163].

Ob die Bauern mit diesem Teilerfolg zufrieden gewesen sind in Anbetracht des damit praktisch zugelassenen Handels und des bestätigten engen Kontaktes zu den Nachbarstädten? Die sinkende Kraft des Bundes wird ihnen vielleicht doch allmählich deutlich geworden sein, und so mag ihr langes Bemühen endlich auch aus diesem Grunde nachgelassen haben. Die 40er Jahre hatten das gute Verhältnis zu Hamburg und Lübeck noch verschiedentlich erproben können: die Städte traten 1544 entschlossen dänisch-holsteinischen Angriffsvorbereitungen auf Dithmarschen entgegen und trugen damit zu deren Einstellung bei [164], die Bauern beteiligten sich mit einem Zuschuß von 4000 Pfd. an den schweren Lasten, die der schmalkaldische Krieg Hamburg aufgebürdet hatte [165].

Freilich, als es dann 1559 zu Ende ging mit Dithmarschens Freiheit, versagte das Bündnis mit den Städten, wie schon vor Hemmingstedt [166].

---

[163] Kölner Inv. I, 377.

[164] Dazu Waitz, SHG II, 260 f., Chalybaeus, S. 219 f. und Chr. Molbech, Historie om Ditmerskerkrigen, København 1813, hier S. 253, 255.

[165] Hbg. KR VI, 298 zu 1548: *4000 donaverunt huic civitati quadraginta octo et incolae ditionis Dithmarciae ad requisitionem senatus, quibus sublevarunt nos in difficilibus expensis belli et pacis causa pro conservanda religione syncera factis.* Leider erfahren wir nichts darüber, ob auch Lübeck ein entsprechender Zuschuß gemacht wurde; es ist aber bei dessen strikter Neutralität im schmalkaldischen Konflikt wenig wahrscheinlich.

[166] Dazu Will, S. 88—92, 158—163; vgl. Michelsen, Erzstift, S. 40; Chalybaeus S. 252. Das Bündnis mit Lübeck von 1538 war ein Jahr vorher abgelaufen und über seine Verlängerung hören wir nichts. Die Bauern sprechen aber noch in der Kapitulationsakte von 1559, Juni 20 von dem „Bündtnisse, so wir mith denen van Lübeck vndt sonst niemandts anders haben" (DUB S. 209).

Nach schwächlichen Versuchen, wenigstens „das Gesicht zu wahren“ [167] überließ man die Bauern ihrem Schicksal. Was konnte man auch schon tun? Seit der Grafenfehde war die eigene Kraft weiter gesunken, die der fürstlichen Brüder noch erheblich gewachsen [168]. Als der Tod des Königs endlich den Herzog weiterer Rücksichtnahme enthob, mußte man ohnmächtig zusehen, wie seinem Zugriff eine weitere, wichtige Figur des eigenen Spiels zum Opfer fiel. Im weltweiten Blickfeld des großen Städtebundes mag sie gewiß nur ein Stein unter vielen gewesen sein, geschnitten aber aus dem gleichen, so fruchtbaren Stamme mittelalterlichen Genossenschaftswesens, aus dem auch die Hansen einst erwachsen waren. Deshalb entbehrt die lange Kampfgemeinschaft von Lübeck und Dithmarschen — für jenes Herbst, für dieses aber Höhepunkt politischer Gestaltungskraft — nicht der inneren Berechtigung, wie auch ihr fast gleichzeitiger Sturz in einer gewandelten Welt nicht ohne Anteilnahme betrachtet werden kann. Michelsen, zu dem wir uns abschließend zurückwenden, hat auch das bereits gewußt; gegen Ende seiner erwähnten Schrift [169] faßt er es in die Worte:

„Gleichzeitig mit dem Hinwelken der Blüte und Kraft des vielköpfigen und langarmigen hanseatischen Städtekörpers .... starb eines gewaltsamen Todes der bäuerliche Freistaat des seinem Erdraume nach äußerst kleinen, seiner richtig gewürdigten Geschichte nach wahrhaft großartigen Dithmarschen.“

---

[167] Vgl. zu dieser „Mission Sebastian Ehrsams“ Will, S. 231—33.
[168] Vgl. dazu Waitz, SHG II, 310 f.; Schäfer, GD IV, 477 ff.
[169] Michelsen, Erzstift, S. 51.

BERNADOTTE UND DIE HANSESTÄDTE

VON

TORVALD HÜJER

Daß ein in einem Kleinbürgerhaus am Fuß der Pyrenäen geborener französischer Revolutionsgeneral seine Tage als König von Schweden-Norwegen und als Begründer eines noch heute regierenden Königshauses beschließen sollte, gehört wohl zu den merkwürdigsten Begebenheiten der neueren Weltgeschichte. Hinzu kommt der eigenartige Zufall, daß ebendieser Franzose als letzter die alte politische Verquickung Schwedens mit den drei Hansestädten verkörpert hat. Und die letzte Episode der schwedisch-hansischen Geschichte wird dadurch besonders bezeichnend, daß Bernadotte seine rein persönlichen Interessen und Absichten mit Schwedens staatlichen Belangen an den südlichen Gestaden der Ostsee verquickt hat.

Bernadottes Verbindungen mit den Hansestädten nahmen schon einige Jahre vor seiner Berufung nach Schweden im August 1810 ihren Anfang. Die ersten Stufen seiner glänzenden Laufbahn erklomm er an der deutschen Grenze bei der „Armee de Sambre et Meuse", am Rhein und in Franken in den neunziger Jahren des 18. Jahrhunderts. Die dort über die deutschen Verhältnisse gesammelten Erfahrungen mögen wohl mit entscheidend gewesen sein, als er, nach zweijähriger Verstimmung mit dem neuen Kaiser der Franzosen wiederum versöhnt, 1804 mit dem Befehl über die Besatzungsarmee im Kurfürstentum Hannover betraut wurde; dieser von ihm sehr erfolgreich ausgeführte Auftrag brachte ihn zum ersten Mal mit den Hansestädten in Verbindung. Die hierbei obwaltenden Umstände sind sowohl für die Zeitverhältnisse als auch für den Mann ungemein charakteristisch.

Schwierigste Aufgabe des Gouverneurs von Hannover war, die Kassen der hannoverschen Stände wie auch der französischen Besatzungsarmee zu füllen. Da das Kontinentalsystem den Handel der Hansestädte noch nicht lahmgelegt hatte, befanden sich diese in einer Periode hektischer Blüte und waren somit die natürlichen Geldgeber. Weil Hamburg und Lübeck schon vor der Ankunft des Marschalls den hannoverschen Ständen Anleihen bewilligt hatten, wandte sich dieser zuerst an Bremen, verhängte über diese Stadt eine kombinierte Weser- und Wegsperre, als sie Schwierigkeiten machte, und nötigte sie zu einer Bereitstellung von einer Million Francs. Während der Verhandlungen hatte jedoch der Senat dem Marschall 300 000 Francs bei einer Herabsetzung der Anleihe auf 400 000

Francs angeboten. Nach Auszahlung dieser durch gewisse Begünstigungen der Weserfahrt aufgewogenen Summe ließ der Marschall in der Tat der Stadt mehrere Beweise seines Wohlwollens zuteil werden. Der mit den heiklen Verhandlungen betraute Senator Horn hat folgendermaßen in seinem Bericht den Marschall überaus treffend beurteilt:

„Bernadotte ist ein Mann von Energie; sein Charakter ist vergleichungsweise vorzüglich; streng, heftig, gutmüthig; die Ehre steht bei ihm höher als der Eigennutz, wenngleich eben an diesem Punct die Beyspiele seiner Zeitgenaossen und Landesleute seinem natürlichen Gefühle die Kraft genommen haben. Er achtet sein Wort; wenigstens zweifelt hier niemand daran." Und eine andere bremische Quelle erzählt, der Marschall benutze eine sehr feine Taktik: er halte sich selbst im Hintergrund, lasse das Odium auf seine Generale fallen und könne dann mildere Maßnahmen wählen, ohne inkonsequent zu erscheinen. „Überhaupt hatte er im hohen Grade die Gabe zu gefallen."

Später mußten auch Hamburg und Lübeck neue Anleihen gewähren, und Bernadotte erhielt vom Hamburger Senat persönlich eine größere Summe, um ihn zur Räumung von Cuxhaven und Amt Ritzebüttel zu bewegen, als er die Hauptmasse seiner Truppen nach Bayern und Austerlitz in Marsch setzte.

Bernadottes nächste Begegnung mit den Hanseaten erfolgte im Jahre darauf, Herbst 1806. Da war Lübeck an der Reihe. Bernadotte befehligte eines der drei Korps, die die Stadt stürmten und Blücher bei Ratekau zur Kapitulation zwangen. Bei den über die Stadt hereinbrechenden und für damalige Verhältnisse fürchterlichen Drangsalen erwies sich Bernadotte viel humaner als seine Kollegen Soult und Murat und versuchte wirklich, die Zivilbevölkerung vor der Soldateska zu schützen. Bekanntlich hat er damals mit Charles de Villers, dem französischen Emigranten und Bewunderer deutscher Kultur, besonders zusammengewirkt, um den Plünderungen ein Ende zu setzen. Villers hatte sogar die Absicht, durch Wahrnehmung dieses Kontakts aus Lübeck eine Art republikanisches Fürstentum unter seinem Zepter zu machen.

Ein Jahr später, nach dem Frieden von Tilsit, begann in Bernadottes Leben ein neuer Abschnitt hansischer Beziehungen. Kaum von den Folgen einer im Winterfeldzug von 1807 erlittenen Verwundung erholt, wurde ihm der Oberbefehl über diejenigen Truppen der Großen Armee übertragen, die Dänemark überwachen und die Durchführung des Kontinentalsystems gewährleisten sollten. Mit Hamburg als Standort wirkte er bis Anfang 1809 tatsächlich als Gouverneur der drei dem Namen nach noch immer selbständigen Hansestädte.

In diesem letzten Abschnitt seiner zivil-militärischen Kommandos in Deutschland vermochte der Marschall diejenigen guten Beziehungen zu vielen führenden Hanseaten, besonders Hamburgern, zu knüpfen, die für

ihn auch in seiner künftigen Wirksamkeit als Schwedens Regent von Bedeutung sein sollten. Er selbst scheint seine Stellung in Hamburg als die eines humanen und wohlwollenden Vizekönigs aufgefaßt zu haben, obwohl die alten Behörden der drei Städte weiterhin amtierten. Persönlich war er — wenigstens im Vergleich zu seinen Kollegen — unter seinen „Untertanen" beliebt. „Man habe in dem Prinzen den einzigen Mann gefunden, der uns wahre Erleichterung geschafft und bis jetzt keine andere Gratification erhalten als die, welche mit seiner Stelle verbunden waren", so hieß es in einem Bericht der Hamburger Oberalten vom Februar 1808. Und der scharf franzosenfeindliche Dr. Ferdinand Beneke schrieb in seinem Tagebuch von Bernadotte: „Es ist wahr, sein Schwarz fällt gegen die Nacht vieler seiner Glücksgenossen ein wenig ins Helle, in ein etwas freundlicheres Grau." Aber zum Besuch der prächtigen Feste, die der Fürst von Pontecorvo in seinem Palaste veranstaltete, konnte sich Beneke doch nicht entschließen. „Wie mögte ich denn hingehen zu Satans Hoffeste! Würde ich mich doch nicht schämen und mir vorkommen wie ein Verräter an meinem Volke, dessen Mark dort verzehrt wird? Nimmer!" Einem Geheimbericht des Chefs der französischen Hamburger Polizei vom Herbst 1812, zu einem Zeitpunkt also, da sich der Kronprinz von Schweden ganz offen Rußland und England zugewandt hatte, ist die interessante Information zu entnehmen, daß noch immer, besonders in Lübeck, eine sehr starke Stimmung für ihn, den Wohltäter und Befreier von 1806, vorhanden sei. *Il avait presque autant de partisans qu'il y a d'habitants. On lui souhaite des succès et il serait accueilli avec enthousiasme, s'il paraissait.* In gewissen Kreisen, z. B. beim Prediger Geibel, sei er Gegenstand eines geheimen Kults.

Die Akten bezeugen es, daß Bernadotte vieles tat, um den Hansestädten ihr Dasein erträglicher zu gestalten. Wenn auch mancher seiner Bestrebungen der Erfolg in Paris versagt blieb, so schritt er doch energisch ein, um den Erpressungen und Ausschreitungen seiner Generale und Truppen zu steuern. Gleichzeitig legte er allerdings weitgehende Toleranz gegenüber den gewinnsüchtigen Machenschaften seines eigenen Stabes an den Tag, und die von der Stadt Hamburg entgegengenommenen und soeben erwähnten Gratifikationen waren auch nach modernen Begriffen keineswegs unerheblich — 450 000 Francs. Sonst entboten ihm die Ratskeller der Städte Ehrengeschenke, von welchen die 50 Flaschen Rheinwein Jahrgang 1726 auch der Nachwelt denkwürdig erscheinen dürften.

Als Bernadotte 1810 sich als neugewählter Kronprinz nach Schweden begab, hatte er also reiche Erfahrungen in den Hansestädten gesammelt und dort gute persönliche Beziehungen zu verschiedenen hervorragenden Bürgern aufgenommen. U. a. hatte er engen Kontakt mit den großen Häusern Parish und Godeffroy, mit den Hamburger Senatoren Bartels und Westphalen und mit dem bekannten Lübecker Bürgermeister Rodde

und seiner Gattin. Aber er zählte auch Angehörige anderer Schichten der Hamburgischen Gesellschaft zu seinen Vertrauensleuten, wie z. B. den Gastwirt Rainville und den jüdischen Altonaer Bankier Dehn. Eine merkwürdige Laufbahn stand diesem letzteren noch bevor: geheimer Unterhändler des schwedischen Kronprinzen auf dem Wiener Kongreß, schwedischer Generalkonsul in Berlin und schließlich Vertrauter des Königs Karl Johann in Finanzsachen und Verwalter von dessen großen Privatdomänen in Nordschweden, darunter des in unserem Zeitalter weltbekannten Erzfeldes von Gellivare.

Bernadotte hat als Kronprinz Karl Johann nicht die von der Mehrheit des schwedischen Volkes sehnlichst erwartete Rache an Rußland vollzogen und die Wiedereroberung des 1809 verlorengegangenen Finnlands in die Wege geleitet, sondern eine neue schwedische Politik konzipiert und durchgeführt, nämlich die in der schwedischen Geschichtsschreibung als die „Politik von 1812" bekannte und umstrittene Planung, mit russischer und englischer Hilfe Norwegen zu erwerben, was allerdings eine Teilnahme am großen Befreiungskrieg gegen Napoleon in sich schloß. Ein näheres Eingehen auf Gründe und Verwirklichung dieser neuen Planung würde zu weit führen, hier interessiert bloß die Verquickung der neuen schwedischen Politik mit dem Schicksal der drei Hansestädte.

Für Bernadotte waren die Hansestädte und insonderheit Hamburg nicht nur in einer Hinsicht von maßgebender Bedeutung. Hamburg war der große Geldmittelpunkt Nordeuropas, der neben anderen Geschäften für die Transferierung der reichlichen englischen Subsidien an Schweden am ehesten geeignet war. Als die französische Gegenoffensive des Frühlings 1813 der Stadt Hamburg die erst kürzlich errungene Freiheit wiederum zu entreißen drohte, war die Entsetzung ein schweres militärisches Problem. Aber auch im politischen Kräftespiel waren die Hansestädte entscheidende Figuren. Die neue schwedische Politik war darauf ausgerichtet, Dänemark nach Möglichkeit dazu zu bewegen, gegen Kompensationen auf Norwegen freiwillig zu verzichten. Jene Kompensationen waren schon aus geographischen Gründen nur in Norddeutschland zu finden. Schwedisch-Pommern war viel zu klein, um bei einem solchen gütlichen Vergleich allein als Entgelt zu dienen. Dann konnte eigentlich bei einer Entschädigung Dänemarks bloß von Mecklenburg, dem kleinen Herzogtum Lauenburg und eben den Hansestädten, namentlich Hamburg und Lübeck, die Rede sein. Mecklenburg war durch die russischen Beziehungen seiner Herzöge geschützt, Lauenburg war zu winzig, aber Lübeck und vor allem Hamburg stellten günstige Arrondierungen Holsteins dar. Diese zwei Städte wurden noch mehr in die schwedischen Berechnungen hineinbezogen, als sich Karl Johann durch die militärischen Rückschläge der Koalition im Frühling 1813 zu einer Einschränkung seiner Forderungen genötigt sah. Was er da in den sogenannten Mai-Bedingungen

vom Dänenkönig verlangte, war die sofortige Abtretung des nördlichen Norwegens und die Anerkennung von Schwedens Anrecht auf den Rest Norwegens beim allgemeinen Friedensschluß. Der Kronprinz versprach jedoch, die dann Dänemark anzubietenden Kompensationen an Stelle des südlichen Norwegen behalten zu wollen, falls jene wertvoller als Norwegen sein sollten. Auf diese Weise konnten also Hamburg und Lübeck auch für Schweden von allergrößter Bedeutung werden.

Bekanntlich erfuhr das rein militärische Problem Hamburg eine schnelle und unglückliche Lösung. Weder Schweden noch Dänemark leisteten der Stadt tatkräftige Hilfe, und sie wurde gleich wie Lübeck von Davout erobert. Ohne auf die recht verwickelten Verhältnisse näher einzugehen, sei hier nur versucht, die Gründe klarzulegen, die den Kronprinzen dazu veranlaßt haben, der Eroberung der auch für ihn bedeuttungsvollen Städte durch seinen alten Gegner Davout tatenlos zuzusehen, ein Benehmen, daß auch in den Reihen der damals in Vorpommern und Mecklenburg aufmarschierten schwedischen Armee viel Unmut und Mißvergnügen hervorrief.

Den Alliierten, vor allem Rußland, war es Frühling 1813 darum zu tun, Dänemark, dessen schleswig-holsteinisches Gebiet durch das Vorrücken an die Elbelinie für sie strategisch wichtig zu werden begann, von Frankreich abzuziehen. Die russische Diplomatie deutete in Kopenhagen an, man würde bei einem Übertritt zu den Alliierten das Schweden betreffend Norwegen gegebene Versprechen nicht allzu ernst nehmen. Im Mai war noch alles in der Schwebe, aber König Friedrich VI. hatte sich doch endlich von seinen klügeren Ratgebern zur Entsendung eines Gesandten nach London bewegen lassen, um mit der englischen Regierung Verhandlungen einzuleiten. Für den Kronprinzen bestand nun die große Gefahr, Schweden würde zu früh in offene Feindseligkeiten zu Napoleon geraten, da gäbe es dann keine Möglichkeit, auf Rußland und England einen Druck auszuüben, der Rückzug wäre abgeschnitten, die großen Alliierten könnten Dänemark ruhig in ihr Lager aufnehmen und ihm Norwegen garantieren; Schweden wäre seiner Handlungsfreiheit beraubt und müßte sich alles gefallen lassen. Eine kluge Politik forderte demnach von Schweden, vor Klärung der dänischen Frage nichts Entscheidendes zu unternehmen.

Solche Erwägungen waren aller Wahrscheinlichkeit nach die wesentlichen Gründe für Karl Johanns Passivität in den letzten Tagen des Mai 1813. Seine oft gezeigte Behutsamkeit im Felde und eine gewisse Scheu vor einem offenen Krieg mit seinem früheren Vaterland mögen wohl auch eine Rolle gespielt haben. Die schwedische Staatsraison war jedoch allem Anschein nach das wichtigste Moment bei diesem Verhalten, das seinen Ruf in Deutschland schon vor Beginn des Feldzugs erheblich geschwächt hat.

Bereits früher traf er Maßnahmen, um die Hansestädte und Mecklenburg in seine politische Einflußsphäre zu ziehen. Im April nach Hamburg und Schwerin gesandte diplomatische Agenten sollten die dortigen Regierungen veranlassen, ihre Länder unter Schwedens Schutz und ihre Truppen unter den persönlichen Befehl des Kronprinzen zu stellen. Vorläufig blieb diesen Bemühungen der Erfolg versagt. Von russischen Generalen befehligte Truppen standen schon in Hamburg, und Mecklenburg hatte bereits Verbindung mit dem vom Freiherrn vom Stein geleiteten Verwaltungsrat aufgenommen, welche Behörde die russischen und die preußischen Interessen wahrnahm und gegenüber Schweden wie auch gegenüber dem Welfenhaus eine kühle Haltung einnahm. Trotzdem gab Bernadotte seine Bemühungen um engere politische und militärische Beziehungen zu den Hansestädten nicht auf, sie wurden zu einem Leitmotiv seiner Handlungen in den kommenden Monaten.

Obwohl er nichts zur Entsetzung des bedrängten Hamburg getan hatte, durfte er doch mit Sympathien auf Seiten des hanseatischen Direktoriums rechnen, das eine von emigrierten Hamburgern und Lübeckern gebildete neue provisorische Behörde war, in dem von der schwedischen Armee beherrschten Gebiet amtierte und sofort nähere Beziehungen zum schwedischen Hauptquartier aufnahm. Für das politische Denken der in Stralsund und Rostck versammelten hanseatischen Emigranten war das enge Verhältnis zum Kronprinzen von Schweden eine Selbstverständlichkeit, die vor allem in einer an diesen gerichteten Denkschrift des späteren Syndikus Carl Sieveking beredten Ausdruck fand. Andere Mitglieder desselben Kreises waren der Hamburger Syndikus Gries, sein Lübecker Kollege Curtius, der Lübecker Pfarrer Geibel, ein alter Bewunderer Bernadottes, sowie die Hamburger Peter Godeffroy, Friedrich Perthes und Ferdinand Beneke. Das Direktorium betrachtete sich als Hüter der hansischen Interessen und bemühte sich beim Kronprinzen darum, daß er nach der Befreiung der Städte durch die von ihm geführte Nordarmee eine Regierungskommission und eine verfassunggebende Kommission einsetzen wolle. Diese schwedische Ausrichtung des Direktoriums war eine Folge des Mißtrauens seiner Mitglieder gegenüber Stein und dessen Verwaltungsrat. Die von seiten der norddeutschen Fürsten für die hansische Freiheit befürchtete Gefahr wollte man durch eine Anrufung des Schutzes Schwedens und Englands bannen. Es war ein Erfolg der schwedischen Politik, den Kommandanten der Hansischen Bürgergarde Mettlerkamp für sich zu gewinnen, der früher dem Verwaltungsrat zugeneigt hatte. Als bei Kriegsbeginn im August die Franzosen in Mecklenburg einfielen und vorübergehend Schwerin besetzten, begab sich der vom Verwaltungsrat ernannte Gouverneur Alopaeus nach Berlin, wodurch die Beziehungen des Verwaltungsrats zu Mecklenburg und den Hansestädten zum größten Teil

ihr Ende gefunden hatten; der Kronprinz und seine Generale standen bis auf weiteres ohne Nebenbuhler da.

Wie stark die Persönlichkeit Karl Johanns die politische Vorstellungswelt des Direktoriums während des Herbstfeldzugs beherrschte, ist aus einigen Schriftstücken ersichtlich. Sieveking redet in seinen Briefen von der glücklichen Ohnmacht Steins und seines Verwaltungsrats und findet dagegen etwas Wichtiges und Zukunftverheißendes in dem Umstand, daß der Kronprinz nun alle norddeutschen Truppen befehligte. „Noch ein Sieg, und er darf nur wollen, um mit nahe an 50 000 Deutschen wie mit seinen 30 000 Schweden schalten zu können." Voll Entzücken schildert Sieveking die Begeisterung, die Karl Johann in Berlin ausgelöst hatte, seine Klugheit und sein Gefühl für bürgerliche Freiheit. „Wohl möglich, daß er eben dies Gefühl, wenn auch vorsichtig, bearbeitet." Und am 17. Oktober, also in den Tagen der Schlacht bei Leipzig, hat Syndikus Gries bei der schwedischen Regierung eine Denkschrift eingereicht, in der die obenerwähnten zwei Kommissionen offiziell in Vorschlag gebracht wurden: eine Regierungskommission zur Ausübung der vollziehenden Gewalt in Hamburg nach der Befreiung und eine zweite Kommission zur Ausarbeitung einer neuen, die bisherige veraltete ersetzenden Verfassung. Beide sollten gemäß vom Direktorium vorbereiteten Listen von Karl Johann ernannt werden, und das Präsidium der Regierungskommission sollte Gries selbt übernehmen.

In den spannenden Wochen des September und Oktober hatte der Kronprinz wenig Zeit für die hansischen Angelegenheiten übrig und begnügte sich damit, die Sympathien des Direktoriums zu nähren. Der Sieg von Leipzig schuf eine neue Lage. Jetzt wollte Karl Johann die norwegische Frage endgültig lösen. Das Kompensationsproblem trat in den Vordergrund, und damit Hamburgs und Lübecks Zukunft.

Mitte November wurde Karl Johanns erster Gehilfe, der schwedische Hofkanzler Wetterstedt, ins große Hauptquartier der Alliierten nach Frankfurt geschickt, um die schwedischen Wünsche Norwegen betreffend mit Kraft zu vertreten. Seinen wichtigsten Auftrag, die Großmächte zur Feststellung der dänischen Kompensationen zu bewegen, vermochte er nicht zu erfüllen, weil einfach keine Kompensationen da waren. Als Folge hiervon erhielt Schweden ganz Norwegen im Kieler Frieden vom 14. Januar 1814. In unserem Zusammenhang interessiert jedoch, wie der Kronprinz und seine Ratgeber sich jene künftigen Kompensationen vorstellten und was er tat, um sie in seine Hände zu bekommen. In Vorschlag brachte man „das tituläre Protektorat" über Hamburg und Lübeck mit einer jährlichen Geldsumme, ferner Mecklenburg-Schwerin, Schwedisch-Pommern und vielleicht auch Lauenburg. Außerordentlich aufschlußreich ist die Beobachtung, wie Karl Johann die Londoner Regierung für den Gedanken eines dänischen Protektorats über Hamburg und Lübeck da-

durch zu gewinnen suchte, daß er die Verwandlung des soeben befreiten Bremen in ein hannoversches Protektorat anregte. Er erörterte diese Anregung, wenn auch ohne Erfolg, Ende Oktober mit dem englischen Gesandten und eine Woche später im befreiten Hannover mit welfischen Ministern.

Gleichzeitig versuchte der Kronprinz, durch Sieveking und seinen alten Bekannten, den jüdischen Bankier Dehn, Marschall Davout zum Abzug von Hamburg zu bewegen. Hätte Davout die sehr vorteilhaften Bedingungen angenommen, was er nicht tat, wäre der Kronprinz in den Besitz des wichtigsten der geplanten Aequivalente gekommen.

Offensichtlich waren diese Pläne des Kronprinzen mit Hamburgs und Lübecks Zukunftswünschen unvereinbar. Und es sollte auch bald eine völlige politische Umorientierung des hansischen Direktoraums eintreten, nachdem dessen Mitglieder die wirklich Lage der Dinge erkannt hatten. Der Kronprinz kam am 17. November nach Bremen und zeigte vielleicht der Stadt etwas zuviel Wohlwollen. Er warnte den Senat vor fremden Einflüssen und riet, im Bedarfsfall sich an ihn um Hilfe zu wenden. Auch äußerte er den Wunsch, die nun von Bremen aufzustellenden Truppen möchten unter seine unmittelbare Befehlsgewalt treten und nicht mit anderen deutschen Truppen vereint werden. Kurz darauf machten desgleichen Stein und sein Verwaltungsrat ihre Ansprüche in Bremen geltend. Die Stadt sah sich in eine Zwangslage versetzt, mußte eine Wahl treffen. Kompliziert wurde diese Lage noch durch diplomatische Maßnahmen des Kronprinzen, die alle bezweckten, die Hansestädte, Hamburg und Lübeck nach ihrer künftigen Befreiung, ganz außerhalb des Wirkungskreises der Steinschen Behörde zu stellen. Als Lübeck gerade in jenen Tagen wirklich befreit wurde, forderte Karl Johann die Stadt auf, eine provisorische Regierungskommission einzusetzen, stellte ihr Schwedens besonderen Schutz in Aussicht und besetzte sie mit schwedischen Truppen. Die Kompensationsfrage schwebte damals noch immer, so spät wie Januar 1814 versuchte Karl Johann neuerdings, diesmal durch Godeffroy und den alten Bekannten, den Gastwirt Rainville, Davout zum freien Abzug zu bewegen, aber wiederum ohne Erfolg.

Aber schon Ende Dezember war die Zeit für einen hansischen Anschluß an Karl Johann vorbei. Anfang dieses Monats begaben sich als Gesandte der Hansestädte der Senator und nachmalige berühmte Bürgermeister Johann Smidt und Doktor Gildemeister für Bremen sowie Sieveking und Perthes für Hamburg ins große Hauptquartier der Alliierten. Noch für Mitte November vermag man in den Akten des Direktoriums die alte schwedische Ausrichtung festzustellen. Anscheinend hat Sieveking gerade in den darauffolgenden Tagen Aufklärungen über die dänischen Kompensationspläne des Kronprinzen erhalten. Es ist somit klar, daß die kleine Gesandtschaft unter dem Eindruck jener Enthüllungen ihre Reise an-

trat. In Frankfurt stellte man sofort fest, daß Karl Johann gar nicht mehr den Einfluß hatte oder das Vertrauen genoß, wie man in Norddeutschland vermeinte. Aufschlußreich sind da die Berichte Smidts, in denen der Kronprinz durch Namen klassischer römischer Juristen getarnt ist und die geheimsten Dinge mit sympathetischer Tinte zwischen den Zeilen vermerkt worden sind. „Der junge Jurist ist gar nicht geliebt, er wird beinahe gehaßt.“ So konnte Smidt bereits nach einigen Tagen im großen Hauptquartier nach Hause berichten. Die hanseatischen Gesandten traten sofort zum Verwaltungsrat in nähere Beziehungen und erhielten sowohl von Stein als auch von führenden, den engeren Kreisen der Monarchen angehörenden Persönlichkeiten Versicherungen und Schutzversprechungen gegen etwaige Versuche des Kronprinzen, ihre Städte als Steine in seinem Spiel zu benutzen, wie auch gegen die Vergrößerungsbestrebungen der Welfen. Angesichts dieser Stimmung unter den Großmächten hatte Wetterstedt das Projekt eines dänischen Protektorats über Hamburg und Lübeck erst gar nicht im großen Hauptquartier zur Sprache gebracht. Ebensowenig war eine Gutheißung des Vorschlags des Kronprinzen zu erzielen, die Hansestädte aus der Jurisdiktion des Verwaltungsrates auszuschließen. Im Hauptquartier wurde die Wiederherstellung der drei Gemeinwesen als freie Reichsstädte als selbstverständlich angesehen.

In einer umfassenden Denkschrift legte Carl Sieveking die Gründe nieder, die die Hansestädte zur Aufgabe ihrer Bedenken gegenüber dem Verwaltungsrat veranlaßt hatten: ursprünglich sei der Verwaltungsrat eine rein russisch-preußische Behörde gewesen und hätte tatsächlich eine Beschneidung der Freiheiten der Reichsstädte im Sinne gehabt. Die den kleineren Staaten von seiten des früheren Verwaltungsrats drohenden Gefahren seien jedoch nun dank dem Widerstand Englands, Schwedens und endlich auch Österreichs beseitigt worden. Da nun die vorsichtige und maßvolle Politik Österreichs die Koalition dirigiere, hätte man vom jetzigen Verwaltungsrat nichts mehr zu befürchten. Sieveking — einst der feurigste Bewunderer des Kronprinzen — erinnerte nun in seiner Denkschrift die hansischen Behörden an Karl Johanns Anteil an Hamburgs Katastrophe im Sommer 1813. Er sagte es jetzt ganz offen heraus, die schwedische Politik sähe im Grunde in den Städten bloß Kompensationsobjekte für Norwegen.

Unter diesen Umständen waren die im großen Hauptquartier verbliebenen Smidt und Gildemeister Ende Dezember angesichts der Nachricht sehr besorgt, daß man in Bremen und noch mehr in Lübeck noch immer geneigt sei, nahe Beziehungen zu Schweden aufrechtzuerhalten und dem Verwaltungsrat fernzubleiben. Smidt meinte freilich, die Politik des Kronprinzen sei in der Tat ein sehr feines und kunstreiches Gewebe, aber das Ganze könnte schwerlich zu seinen Gunsten enden, obwohl er wahr-

scheinlich alle fünf Akte durchspielen würde. Es wäre daher unklug, sich an sein ungewisses Schicksal zu binden, und Smidt wunderte sich, daß sich die Lübecker hätten so sehr von Karl Johann betören lassen und sich unter sein Kuratel gestellt hätten.

Allein diese Befürchtungen waren durch den Kieler Frieden Mitte Januar überholt: die norwegische Frage war gelöst, außer Schwedisch-Pommern wurde für Dänemark kein Entgelt verlangt, die Hansestädte wichen aus dem Blickfeld der schwedischen Diplomatie, an Frankreich heftete sich nun Karl Johanns politische Phantasie.

Wie die Haltung des Direktoriums, vor allem die von Gries und Sieveking im Sommer und Herbst 1813 zeigt, bestanden ursprünglich gewisse Möglichkeiten für eine erfolgreiche schwedische Hansepolitik. Aber die Verwicklungen der großen europäischen Politik und das mitunter unvorsichtige Benehmen des Kronprinzen hatten eine Umlegung des hansischen Kurses bewirkt. Auch der Versuch, durch Schaffung eines hannoverschen Protektorats über Bremen einen Beispielsfall zu konstruieren, mißlang. Dieser Abschnitt schwedischer Politik endete somit mit einem Fiasko.

Aber noch einmal erscheint eine der Hansestädte in der politischen Gedankenwelt Karl Johanns. Graf Carl Löwenhielm, der sehr geschickte Gesandte Schwedens beim Zaren, sollte auf dem Wiener Kongreß als Vertreter Schwedens u. a. das schwedische Protektorat über Lübeck verlangen; die Stadt sollte bei vollem Genuß ihrer Freiheiten aus der Zeit vor 1806 als Absatzort schwedischer Waren in Deutschland dienen. Auch im Hinblick auf eine etwaige gänzliche Auflösung der dänischen Monarchie — eine Eventualität, mit der eben damals viele Leute rechneten — könnte Lübeck nach Karl Johanns Meinung Schweden nützlich sein. Löwenhielm stellte jedoch sehr bald das Fehlen jeglicher Voraussetzungen für ein solches Projekt in Wien fest und hat es nie ernstlich in Vorschlag gebracht. Diese Episode zeigt, wie auch nach Pommerns Abtretung nur allmählich die Erinnerungen an Schwedens einstige Stellung als deutsche Macht hinstarben, und ist deshalb psychologisch nicht ohne Interesse.

Während der langen Friedensregierung des ersten Schwedenkönigs aus dem Haus Bernadotte tritt nur Hamburg als einzige der drei Hansestädte mehr oder weniger in Erscheinung. Die Elbestadt war noch immer der Ort, wo in Nordeuropa die meisten wichtigeren Geldgeschäfte getätigt wurden, und die Notierungen ihrer Börse waren von ausschlaggebender Bedeutung. Bei der andauernden Inflation, die in den Zwanzigerjahren Schwedens größtes Problem war, fesselten die Hamburger Kursnotierungen des schwedischen Reichstalers das allgemeine Interesse. Die großen Hamburger Häuser fungierten für Schwedens Regierung und Geschäftswelt als Kreditgeber und Kommissionäre.

Karl Johann war mehrere Jahre hindurch bemüht, durch Wechseleinkäufe in Hamburg, wo sein persönlicher Kredit in Anspruch genommen wurde, den Reichstalerkurs zu stabilisieren und womöglich zu verbessern. Diese Wechselgeschäfte wurden nicht durch die Bankherren des schwedischen Staates, das Haus Luis & Jencquel, abgewickelt, sondern durch den mit dem König von früher her gut bekannten Senator Westphalen. Im königlichen Hausarchiv liegen viele Bündel Korrespondenzen mit den Häusern Westphalen & Rücker sowie Rist & Westphalen. Daß dem König aus diesen Geschäften viel Verdruß und erhebliche Verluste erwuchsen, war nicht die Schuld jener Bankhäuser sondern des schwedischen Vertrauensmanns des Königs, des Staatssekretärs Skogman.

Hamburg war dem König noch in anderer Hinsicht von beträchtlichem Wert, nämlich als europäische Nachrichtenzentrale. Deshalb war dort einer seiner rührigsten und gewandtesten diplomatischen Vertrauten als Minister stationiert, Elof Signeul, der frühere Generalkonsul und Geschäftsträger in Paris, der bei Bernadottes Wahl zum Kronprinzen 1810 eine bedeutende Rolle gespielt und auch gute Verbindungen in Hamburg hatte. Signeul wirkte auch als Agent der persönlichen Propaganda des alten Königs in Deutschland. Karl Johann hatte jedoch auch noch andere publizistische Agenten in Hamburg; zwei seien hier genannt. Der eine ist der als Leiter der Literatur-Beilage der Börsenhalle in Hamburg tätige frühere altenburgische Rat Ludwig. Er wurde mehrmals mit geschichtlichem Material aus dem königlichen Schloß zu Stockholm beliefert, wurde mit einer Gratifikation aus der königlichen Privatkasse bedacht und hat im vierten und fünften Band seiner „Geschichte der letzten fünfzig Jahre" das ihm von seinem hohen Gönner zugestellte Material wohl verwertet. Der andere publizistische Agent war Dr. Mathias Runkel, der bekannte Publizist und poetische Übersetzer, welcher lange Zeit Chef des Hamburger Correspondenten gewesen ist. Runkel wurde 1838 geheimer politischer Berichterstatter des Königs von Schweden, natürlich in erster Linie in bezug auf deutsche Angelegenheiten. Die gewaltige Reihe seiner Geheimberichte reicht bis in den Frühling 1866, bis zum Beginn des preußisch-österreichischen Krieges, und ist an Karl Johann, seinen Sohn Oskar I. und seinen Enkel Karl XV. gerichtet. Dieses im königlichen Hausarchiv ruhende Aktenmaterial harrt noch der Erforschung.

Diese literarischen Beziehungen sind der letzte, etwas blasse Schimmer jenes lebhaften Interesses, das der Fürst von Pontecorvo und Kronprinz von Schweden in den Tagen seines großen politischen Wirkens Hamburg und seinen Schwesterstädten gewidmet hatte, als Freund und Gönner, aber auch als rücksichtsloser politischer Spieler und zäher Verfechter der schwedischen Belange. Sicherlich hat seit den Zeiten der schwedischen Großmacht kein schwedischer Staatsmann so nachdrücklich in norddeutsche Angelegenheiten eingegriffen wie der Advokatensohn von Pau.

Nachbemerkung: Der Aufsatz, ursprünglich ein Vortrag auf der Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins Pfingsten 1954, ist eine kurze Zusammenfassung dessen, was sich über die schwedisch-hansischen Beziehungen der Jahre 1812—1815 in mehreren größeren und kleineren Schriften des Verfassers findet. Folgende seien hier genannt: Sverige och det tyska rekonstruktionsproblemet vintern 1812—1813. Med särskild hänsyn till de svensk-hannoveranska förhandlingarna (Historisk Tidskrift 1933); En hanseatisk Karl-Johansbeundrare på försommaren 1813 (Historisk Tidskrift 1934); Carl Johans kapitulationsanbud till Davout. Ett bidrag till kännedomen om Sveriges förbindelser med Hamburg och Bremen i november 1813 (Karl Johans Förbundets Handlingar 1931—1934); Carl Johan i den stora koalitionen mot Napoleon. Från landstigningen i Stralsund till stilleståndet i Rendsburg (Diss. Uppsala 1935); Bernadotte und Davout im Winter 1813/1814 (Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 36); Carl XIV Johan. Den franska tiden (Stockholm 1939); Trenne bidrag till Karl Johans historia ur Bernadottearkivet (Karl Johans Förbundets Handlingar 1938—1942); Carl XIV Johan, Kronprinstiden (Stockholm 1943). Da diese Arbeiten alle mit umfassenden Quellenhinweisen versehen sind, habe ich hier auf solche verzichtet. Genannt sei nur, daß das Material hauptsächlich aus dem Reichsarchiv und dem königlichen Bernadottearchiv in Stockholm und den Staatsarchiven in Hamburg, Bremen, Lübeck und Hannover entstammt. An deutscher Literatur ist besonders nennenswert: v. Bippen, W., Johann Smidt (Stuttgart 1921); Perthes, C. T., Friedrich Perthes' Leben (Gotha 1861); Rist, J. G., Lebenserinnerungen (Gotha 1884—86); Sieveking, H., Karl Sieveking 1787—1847, II (Hamburg 1926); Böttiger, T. F., Das Einströmen des Nationalgefühls in Hamburg während der Franzosenzeit (Diss. Hamburg 1926); Duntze, J. H., Geschichte der Freien Stadt Bremen, IV (Bremen 1851); Henke, Ein Beitrag zur Charakteristik des Kronprinzen Karl Johann von Schweden (Deutsche Revue 1911); Mönckeberg, C., Hamburg unter dem Druck der Franzosen (Hamburg 1864); Wetzel, P., Die Genesis des am 4. April 1813 eingesetzten Zentral-Verwaltungsrates und seine Wirksamkeit bis zum Herbst dieses Jahres (Diss. Greifswald 1907); Wohlwill, A., Zur Geschichte Hamburgs im Jahre 1813 (Mitt. d. Vereins f. Hamb. Gesch. 1888); Wurm, C. F., Die Politik des Kronprinzen von Schweden und sein Verhältnis zur Sendung Dolgorukys (Zeitschr. d. Ver. f. Hamb. Gesch. 1858). Über Schweden auf dem Wiener Kongreß siehe auch Feuk, J., Sverige på kongressen i Wien 1814—1815 (Diss. Lund 1915); über die Wechselgeschäfte der 1820er-Jahre Andreen, P. G., Studier rörande den s. k. affären Skogman (Historisk Tidskrift 1953).

MISZELLE

RATSWAHLALTER

VON

HEINRICH REINCKE

Für die Beurteilung der politischen Wirksamkeit der deutschen Hanse ist es nicht ohne Interesse, zu wissen, wie alt eigentlich ihre politisch führenden Männer gewesen sind, ob wir uns unter ihnen würdige Greise, rüstige Männer oder frische Jünglinge vorzustellen haben. Aus mancherlei Beobachtungen heraus hatte ich in meinem Aufsatz über Bevölkerungsprobleme der Hansestädte in dieser Zeitschrift (70. Jahrgang, 1951 S. 8) die vielleicht etwas überspitzte Behauptung aufgestellt, die Mehrzahl der Ratsherren dürfte bei ihrer Wahl keine 30 Jahre alt gewesen sein. Dem hat Wilhelm Koppe in der Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (Jahrgang 1953 S. 70) entgegengehalten: die meisten Ratsherren waren Vierziger und Fünfziger, und mancher Ratsherr ist sehr alt geworden. Letzteres soll nun nicht bestritten werden. Wir haben zahlreiche Beispiele, in Lübeck von der Mitte des 13. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts 12, in Hamburg während der gleichen 200 Jahre 16, von Herren, die länger als 40 Jahre dem Rat angehört haben, darunter in beiden Städten je 2, die über 50 Jahre Ratsherren gewesen sind: in Lübeck Brun Warendorp I (1289—1341) und Hinrich Meteler (1384 bis 1435), in Hamburg Otto von Twedorp (1255—1306) und Hinrich vom Berge II (1400—1451, † 1452). Solche Männer müssen wohl schon mit rund 30 Jahren, wenn nicht früher, den Ratsstuhl erlangt haben.

Es gibt aber auch, sobald irgendwie überhaupt Geburtsjahre bekannt sind, positive Belege in gleicher Richtung. Ich führe aus Hamburg an: Bürgermeister Hinrich vom Berge I († 1380) war geboren zwischen 1322 und 1324 und wurde 1350 Ratsherr; Bürgermeister Bertram Horborch († 1396) war 1347 noch unter Vormundschaft, 1350 mündig, also zwischen 1329 und 1332 geboren, wahrscheinlich 1331, und wurde 1356 zu Rat gewählt; Bürgermeister Kersten Miles († 1420), geboren 1348 oder wenige Jahre früher, wurde 1374 Ratsmitglied; Bürgermeister Detlev Bremer I († 1464), geboren 1403, kam am 15. 3. 1432 in den Rat; Ratsherr Ludeke Vos († 1464) bezog 1441 die Universität Erfurt, war also nach dem damaligen Brauch damals 14 bis 16 Jahre alt, geboren demnach um 1426, Ratsherr 1454; Bürgermeister Dr. Hinrich Murmester († 1481) bezog 1452 die Universität Erfurt, geboren demnach um 1437, er trat

dem Rate bei 1465; Bürgermeister Detlev Bremer II († 1506) war am 8. 1. 1452 geboren und wurde mit 30 Jahren 1482 Ratsmitglied; Bürgermeister Dr. Hermann Langenbeck († 1517) wurde 1452 geboren und 1479 Ratsherr; Ratsherr Hinrich Moller († 1512) wurde 1459 geboren, bezog 1474 die Universität und wurde 1488 in den Rat erhoben. Es handelt sich in fast allen diesen Fällen um wahrhaft führende Persönlichkeiten. Ferner sind mir aus den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts folgende weitere Fälle bekannt geworden: Bürgermeister Peter v. Sprekelsen, geboren 1494, Ratsherr 1523; Bürgermeister Ditmar Koel, geboren um 1497, Ratsherr 1528; Bürgermeister Matthias Rheder, geboren 1499, Ratsherr 1529; Ratsherr Joachim Moller, geboren 1500, Ratsherr 1529; Bürgermeister Lorenz Niebur, geboren um 1512, Ratsherr 1540; Bürgermeister Albert Hackemann II, geboren 1520, Ratsherr 1547; Bürgermeister Hermann Wetken, geboren um 1524, Ratsherr 1554. Die Reihe ließe sich beliebig fortsetzen.

Selbstverständlich sind auch zahlreiche Herren erst in reiferen Jahren in den Rat aufgenommen worden, sei es, daß es sich um *homines novi* handelte, die erst nach Bewährung aufstiegen, sei es, daß sie sich lange Jahre auf einem der hansischen Auslandskontore aufgehalten hatten, sei es, daß ihr Vater oder Bruder bereits dem Kolleg angehörte und sie deshalb bei dessen Lebzeiten nicht wählbar waren. Aber diese älteren Ratsherren nahmen im Allgemeinen mehr beratend als diplomatisch tätig an der Leitung des Gemeinwesens teil; für die aktive Außentätigkeit brauchte man die Jugendlichen.

Wir können aus mancherlei Symptomen schließen, daß im Mittelalter und in der Reformationszeit die Reife früher eintrat als heutzutage. Mit 15 Jahren verließen die Knaben die Schule und bezogen die Universität; nicht nur Philipp Melanchthon, sondern auch z. B. Hermann Langenbeck wurde bereits mit 21 Jahren ordentlicher Professor, nicht nur Hinrich Murmester mit 25 Jahren Rektor der weltberühmten Universität Padua; das Heiratsalter lag auch in Bürgerkreisen vielfach überraschend niedrig; die frühen Mündigkeitstermine mit 12, 15 und 18 Jahren sind bekannt. Die deutschen Könige und Kaiser waren bei ihrem selbständigen Regierungsantritt gleichfalls zumeist wesentlich jünger, als wir sie uns vorstellen; es gelangten zur Regierung: Karl der Große mit 21, Otto der Große mit 24, Otto II. mit 18, Heinrich III. mit 22, Friedrich Barbarossa mit 30, Heinrich VI. mit 25, Philipp und Otto IV. beide mit etwa 20, Friedrich II. mit 18, Wilhelm von Holland mit 19, Ludwig der Bayer mit 31, Friedrich der Schöne mit 28, Karl IV. mit 30, Wenzel mit 17, Friedrich III. mit 25, Karl V. mit 19 Jahren. Könige wie Ratsherren hatten kraft ihres Amtes körperlichen Anforderungen standzuhalten, von denen wir uns überhaupt keine rechte Vorstellung machen können, und die man von Männern über 50 nicht mehr verlangen kann. Itinerare,

wie man sie für hamburgische Ratsmitglider dank den präzisen Angaben der Kämmereirechnungen in großer Zahl aufstellen kann, geben ein ebenso eindrucksvolles Bild wie die bekannten Itinerare der deutschen Könige.

Zum Schluß noch ein gesetzliches Zeugnis, ein sehr sonderbares sogar! In dem Hamburger Stadtrecht von 1301/06 heißt es in Artikel A I, daß man *iogheliken bederven man* (jeglichen biederen Mann) ohne Rücksicht auf seine Wohnung, ob in der Altstadt oder Neustadt, in den Rat wählen könne. Im Stadtrecht von 1497 änderte Bürgermeister Langenbeck die Fassung in *yoghelike bederve manne*, verstand darunter jugendliche biedere Männer und fügte in seinem Kommentar, unter Berufung auf die Pandekten (l. 11 Dig. 50,2 und l. 8 Dig. 50,4) hinzu: *doch nicht benedden 25 iaren und nicht bæven 55 iaren, id eske den de wonheyt effte ander borlyke sake.* Das Stadtrecht von 1603/05 in Artikel I 1,4 sagt deutlich: jugendliche und bedarve Männer, und die neuen Kommentatoren wiederholen dazu den Inhalt der Langenbeckschen Glosse. Der Wahlrezeß von 1663 endlich setzt in seinem Artikel 10 die Grenze auf 30 Jahre hinauf, doch wurde 1672 der spätere Bürgermeister Liz. Hinrich Meurer mit 28½ Jahren Ratsherr, und die Kommentatoren waren sich wenigstens darin einig, daß *annus coeptus pro pleno* zu halten sei, womit praktisch nur 29 Jahre verlangt wurden. Aus alledem geht die Tendenz auf Wahl möglichst jugendlicher Männer deutlich genug hervor.

Als Gegenstück sei zum Schlusse nachgetragen, daß um 1800 ein grundsätzlicher Umschlag erfolgt, und in den Tagen der Reaktion nach den Befreiungskriegen eine bewußte Gerontokratie einsetzt. Da konnte es vorkommen, daß kurz nacheinander Männer von 72, 79, 85, 77 und nochmals 77 Jahren zur Bürgermeisterwürde erhoben wurden. Im Katastrophenjahre 1842 zählten die 4 Bürgermeister zusammen 312 Jahre. Damals wirkte schon die Wahl eines 35jährigen zum Ratsherrn, eines 46jährigen zum Bürgermeister fast als eine Revolution, jedenfalls als Sensation. Das war in der Tat die völlige Umkehrung der althansischen Tradition in ihr Gegenteil!

BESPRECHUNGEN

Hans Planitz, *Die deutsche Stadt im Mittelalter. Von der Römerzeit bis zu den Zunftkämpfen.* Graz-Köln 1954, Böhlau-Verlag. 520 S., 45 Stadtpläne.

Wenige Tage, bevor ihm der Tod die Feder aus der Hand nahm, hat Hans Planitz seine große Arbeit über die deutsche Stadt im Mittelalter noch vollenden können, — nach dem so völlig andersartigen Buch von Edith Ennen [1] die zweite bedeutende deutsche Darstellung zur mittelalterlichen Stadtgeschichte innerhalb eines Jahres. Folgerichtig steht das Buch am Ende eines Lebenswerkes, das sich, von Köln ausgehend, [2] mit einer Reihe von bahnbrechenden Arbeiten weitgehend in den Dienst der Rechtsgeschichte der frühen deutschen Stadt gestellt hat. Wir müssen dem Schicksal dankbar sein, daß es dem Verfasser gestattete, dieses zusammenfassende Werk noch zu vollenden.

Das Buch ist aber mehr als eine bloße Zusammenfassung des bisher in Einzelarbeiten Gebotenen. Es setzt nicht nur die bisherigen Ergebnisse in ihren gehörigen Zusammenhang, sondern bietet darüber hinaus eine Fülle weiterer, bisher nicht vorgelegter Forschungsergebnisse.

So liegt nun dieses Werk vor uns als ein mächtiger Block in der Flut der stadtgeschichtlichen Literatur, eine ungeheure Sammlung verstreutesten Materials, geordnet durch die großen Leitlinien, die Planitz selbst in den Einzelarbeiten von Jahrzehnten herausgearbeitet hat. Ein Block, an dem kein Städteforscher wird vorübergehen können, sei es, daß er das Werk als Fundgrube für tausend Einzeltatsachen und Literaturangaben ausschöpft, sei es, daß er sich mit den Leitlinien auseinandersetzt.

Planitz gliedert sein Werk in zwei große Hauptteile: „Anfang und Entstehung der deutschen Stadt" und „Die deutsche Stadt seit dem 13. Jahrhundert". Im ersten Teil behandelt er zunächst die „Vorgeschichte", d. h. das römische Städtewesen in Deutschland und sein Ausklingen in der Merowingerzeit [3]. Dann folgt ein Abschnitt über die „Frühgeschichte", die ersten Ansätze einer Neubildung in der Karolinger- und die Wiken der Ottonen- und Salierzeit [4]. Ein dritter Abschnitt des ersten Teils behandelt dann die Entstehung der

---

[1] Edith Ennen, Frühgeschichte der europäischen Stadt, Bonn 1953. — Zur Kritik vgl. Walter Schlesinger, Westfäl. Forsch. 7/1953-54, S. 229 f.

[2] Vgl. vor allem: Konstitutivakt und Eintragung in den Kölner Schreinsurkunden des 12. und 13. Jahrhunderts (Festschrift A. Schultze) 1934; Urkunden zur kölnischen Rechtsgeschichte, Weimar 1934; Das Grundpfandrecht in den Kölner Schreinskarten, Zs. d. Sav. Sav. Stiftg., Germ. Abt. 54/1934; Das Kölner Recht und seine Verbreitung in der späteren Kaiserzeit, ebd. 55/1935; Köln und die nordfranzösischen und belgischen Städte, Geistige Arbeit 7, 3, 1940.

[3] Vgl.: Römerstädte an Rhein und Donau, Anz. d. Akad. d. Wiss. Wien, phil.-hist. Kl. 1946, S. 53—79.

[4] Vgl.: Frühgeschichte der deutschen Stadt, Zs. d. Sav. Stiftg. Germ. Abt. 63/1943.

eigentlichen Stadt im Rechtssinne, die Eidgenossenschaft[5] und die Stadtgründungen und Stadterhebungen des 12. Jahrhunderts.

Der zweite Hauptteil teilt sich ebenfalls in drei Abschnitte. Ihr erster und umfangreichster, ein gutes Viertel des gesamten Textes umfassend, behandelt die Topographie der mittelalterlichen Stadt, ausgehend von den Stadtgründungen und ihren Motiven, über den topographischen Aufbau zu den Stadterweiterungen und zur Befestigung. Hier bietet Planitz in der Zusammenstellung zahlloser Einzeltatsachen zu verschiedenen Punkten besonders viel, was man weder in seinen eigenen frühen Arbeiten noch an anderer Stelle bisher so gut fassen konnte. Freilich wird auch hier vieles noch der genauen Prüfung bedürfen.

Der folgende Abschnitt über die Sozialgeschichte der Stadt und die Stadtbevölkerung lehnt sich weitgehend an Planitz' Forschungen über das Meliorat an[6].

Der letzte Abschnitt, Selbstverwaltung und Autonomie, behandelt vorwiegend den Stadtrat und seine Funktionen, streift die Zunftverfassung und gibt schließlich, im wesentlichen angelehnt an Planitz' Wiener Forschungen[7], einen Überblick über die Quellen des Stadtrechtes.

Mit dem Tode von Hans Planitz ist einer der bedeutendsten deutschen Städteforscher von uns gegangen. Eine kritische Behandlung der Einzelheiten seiner letzten Arbeit ist bei der Fülle des Gebotenen nicht nur fast unmöglich[8], sondern sie scheint uns auch im Rahmen unserer so besonders stark dem Städtewesen zugewandten Zeitschrift nicht sinnvoll zu sein. Die beste und fruchtbarste Kritik scheint uns darin zu bestehen, daß wir versuchen, die Grenzen des Werkes zu zeigen, hinzuweisen darauf, was alles auch jetzt noch, auch nach diesem monumentalen Werk, zu tun bleibt.

Auch nach Planitz' Buch steht — das muß offen ausgesprochen werden — die Geschichte der deutschen Stadt noch aus.

Keineswegs soll damit der Wert der Arbeit herabgesetzt werden. Geht doch die Begrenzung der Thematik zu einem Teil auf bewußte Beschränkung des Verfassers zurück und ist doch in vielen anderen Bereichen das Phänomen „Stadt" einfach noch nicht genügend erforscht. Das Buch ist eine große Vorarbeit, — aber es ist nur eine Vorarbeit. Es faßt Planitz' frühere Arbeiten, die zum Teil die Städteforschung revolutioniert haben — wurzelt doch ein großer Teil des Buches von Edith Ennen in der Auseinandersetzung mit Planitz — zusammen; aber es zieht nicht die Summe aus ihnen, sondern breitet wieder, unter wenige Leitlinien gruppiert, eine Fülle von Einzeltatsachen aus.

Es beschränkt die Geschichte der deutschen Stadt nicht auf die engen Reichsgrenzen, sondern greift über nach den Niederlanden, der Schweiz, der Tschecho-

---

[5] Vgl.: Kaufmannsgilde und städtische Eidgenossenschaft in niederfränkischen Städten im 11. und 12. Jahrhundert, Zs. d. Sav. Stiftg., Germ. Abt. 60/1940; Die deutsche Stadtgemeinde, ebd. 64/1944.

[6] Vgl.: Zur Geschichte des städtischen Meliorats, Zs. d. Sav. Stiftg., Germ. Abt. 67/1950; Studien zur Rechtsgeschichte des städtischen Patriziats, MIÖG 58/1950.

[7] Vgl.: Das Wiener Stadtrecht und seine Quellen, MIÖG 56/1948; Handelsverkehr und Kaufmannsrecht im fränkischen Reich (Festschrift E. Heymann z. 70. Geburtstag) Weimar 1940.

[8] Zur Einzelkritik im Raume vom Mittelrhein bis zur Weser vgl. z. B. H. Büttner, Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte 4/1954, S. 294 ff.

slowakei, Österreich; aber es sucht zu selten den Anschluß an die gesamteuropäische Städtegeschichte. Wir erfahren mit keiner Andeutung, worin sich das deutsche Städtewesen vom französischen, englischen, italienischen, spanischen, osteuropäischen, nordeuropäischen unterscheidet.

Es folgt dem chronologischen Werdegang der deutschen Stadt; aber wir spüren nicht — vor allem nicht im zweiten Hauptteil — das dynamische Element, den inneren Zusammenhang des Städtewesens mit dem großen Fluß der Geschichte in ihrer Ganzheit.

Es zeigt die Daten und Tatsachen des Werdens der Stadt in den Einzelzügen, wie die Quellen sie spiegeln; aber es schweigt über die Gründe und Hintergründe der Erscheinung „Stadt" überhaupt, wie sie etwa Max Weber und neuerdings Franz Steinbach herauszuarbeiten gesucht haben.

Es behandelt eingehend die Topographie; aber nur topographische Einzelheiten werden sichtbar, nicht die Stadt als topographische Ganzheit, eingebettet in Landschaft und Geschichte.

Es bringt eine Fülle von Stoff zur Sozialgeschichte und Verfassungsgeschichte der Stadt; aber ihr inneres soziales Gefüge wird nicht wirklich lebendig.

Es behandelt tausend Einzelzüge; aber man gelangt nicht zu einer Gesamtschau. Der Schritt zur Heraushebung von Stadtlandschaften, sei es im ganzen, sei es auf einzelnen Lebensgebieten, wird nirgends getan. Er kann nicht getan werden, da die Einzelzüge, so isoliert betrachtet, fast nie landschaftlich gebunden sind, sondern an entferntesten Orten wiederkehren. So kann etwa auch die besondere Struktur der Seestädte gegenüber den Binnenstädten, des nordwestdeutschen Städtewesens gegenüber dem nordostdeutschen, mitteldeutschen, süddeutschen usw. garnicht erfaßt werden.

Kurzum: Es ist ein ganz und gar positivistisches Werk. Es beschreibt, aber es deutet nicht. Das ist seine Stärke und seine Schwäche zugleich. Und es behandelt jeden Tatbestand, sei er geschichtlicher, topographischer, soziologischer, rechtlicher Art, als einen einzelnen, der unter festgelegte Kategorien und Stichworte subsumiert wird und so als Material zur Vergleichung dient. Auch das ist Stärke und Schwäche zugleich. Die vergleichende Gegenüberstellung von Einzeltatsachen der städtischen Geschichte erreicht hier einen Gipfel, der die Gefahr mit sich bringt (und ihr teilweise erliegt), zu schematisieren und die Gesamtanschauung darüber zu verlieren. Eine räumliche Erfassung mancher Fakten durch Verbreitungskarten hätte das Werk entlasten können.

Vielleicht macht sich hier doch der Systemzwang des juristischen Denkens bemerkbar, der nur zu leicht das Irrationale alles geschichtlichen Seins und Werdens übersieht.

Soweit die inneren Grenzen des großen Werkes. Seine äußeren Grenzen bedürfen nur einfacher Aufzählung. Wir hören nichts vom religiösen Leben, nichts von städtischer Kunst, nichts von geistigen Strömungen, nichts vom Wirtschaftsleben, nichts von Städtebünden (die Hanse wird nicht erwähnt!), nichts vom Verhältnis zwischen Stadt und Stadtherrn, nichts von den Beziehungen zwischen Stadt und Land, fast nichts von den rechtlichen Verflechtungen der Städte untereinander.

Hier übt Planitz eine bewußte Beschränkung, welche die Berechtigung des Buchtitels allerdings fraglich erscheinen läßt.

Aber auch innerhalb der behandelten Gebiete klaffen Lücken, die dazu geeignet sein könnten, ein schiefes Bild zu geben, wenn der darstellerische Zug des Buches stärker wäre. So vermißt man etwa in dem Abschnitt über Sozialgeschichte jedes Wort über die eminent wichtige Stellung der Geistlichkeit in der Stadt, und auch die Rolle des Adels wird nur gestreift. So wird bei der Behandlung der Quellen des Stadtrechtes nichts über das Verhältnis zum Landrecht gesagt. So wird auch bei der Erörterung der Topographie die kirchliche Organisation weitgehend ausgeklammert. So hören wir bei der Behandlung von Stadt und Dorf nichts über das Verhältnis von Stadtgründung und Wüstung. So erfahren wir zwar Wichtigstes über die Flächenausdehnung der Städte, jedoch nichts über ihre Bevölkerungszahl.

Diese Hinweise mögen genügen, um die Grenzen des großen Werkes zu zeigen. Zum großen Teil unvermeidliche und unabdingbare Grenzen, die nicht zu Lasten des Verfassers gehen, zum Teil aber auch Lücken, die man gern in einer Geschichte der deutschen Stadt im Mittelalter wenigstens hindeutend gefüllt gesehen hätte.

Nur wenige Einzelheiten mögen noch angemerkt werden: Die Stadtpläne sind teilweise nicht nach Norden ausgerichtet, sodaß der Betrachter auch bei bekannten Städten zunächst irritiert wird. Leider fehlen, was bei der Kleinheit der Pläne wohl unvermeidlich war, die Grundstücksgrenzen ebenso wie der Bezug zur Umgebung. — Die Stadtpläne werden die Einzelkritik wohl am meisten herausfordern.

Die Anwendung der in den Quellen erscheinenden lateinischen Termini für Stadt, Stadtbewohner, Recht usw. geschieht mit einer Sicherheit, die der Mangel an grundlegenden Untersuchungen auf diesem Gebiete eigentlich noch verbietet. Wenn einmal gründliche Arbeiten vorliegen, wird sich die Unsicherheit dieser Termini wahrscheinlich nur noch deutlicher zegen. Hier wäre auch auf das so schwierige Übersetzungsproblem einzugehen.

Planitz' Ansicht über die begrifflichen Grenzen zwischen Eidgenossenschaft und Gemeinde, Schöffen und Meliores, *ius civile* und *ius mercatorum* usw. kommt nicht immer mit wünschenswerter Deutlichkeit heraus.

So ist Planitz' Buch ein ausgezeichnetes Handbuch für einige Bereiche der mittelalterlichen Städtegeschichte. Die weitgehend problemlos-apodiktische Ausbreitung des Stoffes unterstreicht diesen Handbuchcharakter. Es wird so das Schicksal aller Handbücher teilen müssen, daß manche Grundlinien schnell überholt sein werden. Als Zusammenfassung eines fast unübersehbar gewordenen Stoffes wird es noch lange seinen Wert behalten. Ein unschätzbarer Gewinn ist dabei der mehr als 150 Seiten umfassende Anmerkungsapparat, der auch entlegenste Literatur in einer bisher nicht gekannten Breite erfaßt.

Für die Einzelforschung wird der Wert des Buches allerdings dadurch gemindert, daß das Städteverzeichnis am Schluß des Werkes nicht im entferntesten vollständig ist. Hier liegt wirklich ein entscheidender Mangel, der mit leichter Mühe hätte vermieden werden können. Wer über eine einzelne Stadt arbeitet und wissen will, wie Planitz die Einzelerscheinungen einordnet, ist gezwungen, das ganze Werk Wort für Wort zu lesen. So werden etwa für Lüneburg nur die Seiten 47, 62, 146 f. angegeben. Lüneburg erscheint aber außerdem, zum Teil mit bedeutsamen Bemerkungen, auf S. 97, 139, 179, 189, 195, 200 f., 230, 286, 312.

Ebenso hätte man gern im Personenverzeichnis die Namen der zahlreichen erwähnten Patrizier- und Ratsgeschlechter wiedergefunden.

Überblicken wir noch einmal das Werk und nehmen wir dazu das so ganz andersartige, so viel weniger positivistische, dafür aber gelegentlich zu spekulative von Edith Ennen, so will es uns scheinen, als müßte noch manche Geschichte der deutschen und europäischen Stadt gewagt werden, bis, von vielen Blickpunkten her beleuchtet, aus vielen Aspekten gesehen, „die Stadt" in ihrer Ganzheit und in der Fülle ihrer Bezüge vor uns steht.

Noch ist jedenfalls die Geschichte der deutschen, die Geschichte der europäischen Stadt des Mittelalters nicht geschrieben. Es war zu früh dazu.

Carl Haase

Erich Keyser, *Westfälisches Städtebuch.* Deutsches Städtebuch, Handbuch städtischer Geschichte, Bd. III: Nordwestdeutschland, 2. Westfalen, Stuttgart 1954, W. Kohlhammer, 396., 1 Übersichtskarte.

Kein anderer Band des deutschen Städtebuchs erweckt und erfüllt im Kreise der hansischen Forschung gleich große Erwartungen wie der vorliegende, der mit Westfalen die eigentliche Ausgangslandschaft der deutschen Hanse behandelt. Unter den 167 Städten des Gebiets ist weit mehr als ein Drittel für hansisch anzusprechen — wir zählten ihrer mindestens sechzig —, angefangen mit der alten Engern-Stadt Soest und der Reichsstadt Dortmund, über Münster, Minden, Lemgo usw., bis zu Medebach, Attendorn, Warendorf, Geseke, Bocholt und den anderen Miniaturstädtchen, aus denen die großen hansischen Familien Lübecks und der anderen Ostseestädte hervorgegangen sind. Sehr reizvoll wirkt das Nebeneinander verträumter zeitabgewandter Ackerbürgerstädte, geschichtsmächtiger Handelsplätze der Vergangenheit und allein auf die Gegenwart bezogener moderner Industrieorte des Ruhrgebiets. Kein anderer Teil Deutschlands bietet ein ähnlich farbenprächtiges buntes Bild. Erschütternd sind die Zusammenstellungen über die Zerstörungen alter Kulturwerte im zweiten Weltkrieg, ungemein wertvoll diejenigen über den Wiederaufbau und die jüngsten wirtschaftlichen Neuschöpfungen. Angesichts der Zersplitterung der historischen wie der wirtschaftlichen Literatur über den Raum Westfalen bedeutet schon allein die Zusammenfassung des Schrifttums auf örtlicher Grundlage einen erheblichen Gewinn.

Einzelne Beiträge gewähren trotz des einzuhaltenden Schemas geradezu einen ästhetischen Genuß, so der straffe, fast wie gehämmert wirkende, eine ganze Lebensarbeit widerspiegelnde Artikel Dortmund von Luise von Winterfeld oder der aus profundester Kennerschaft nicht nur der Stadtgeschichte, sondern auch der allgemeinen Kunstgeschichte wie der modernen Verwaltung aufgebaute Artikel Soest von Senator D. Dr. Hubertus Schwartz. Auch der vorzügliche Überblick über die Entwicklung der Städte Westfalens im allgemeinen von Hermann Rothert sei nicht vergessen. Hier hat die alte Generation der Städteforscher noch einmal die Klaue des Löwen gezeigt. Hervorzuheben ist aber auch das gleichmäßig hohe Niveau aller anderen Beiträge; ich nenne etwa: Minden

von Martin Krieg und Münster von Eduard Schulte. Besonderen Dank verdienen die zahlreichen Artikel über die Kleinstädte, die zum überwiegenden Teil von dem gefallenen Münsterer Archivassessor Gerhard Schrader und seinem Nachfolger Hellmuth Richtering herrühren; sie bannten die Gefahr dilettantischer Wichtigtuerei, der lokale Berichterstatter leicht unterliegen. Daß die Abschnitte über Siegel, Wappen und Fahnen, über das Münzwesen, über die Sprache, über die wirtschaftliche Bedeutung in der Gegenwart und über die Bevölkerungszahlen seit 1800 einheitlich bearbeitet wurden, macht sich vorteilhaft bemerkbar. Noch nicht restlos geglückt ist, auch in diesem Bande, die Liste der Zelebritäten (6 d): ein sicherer Maßstab dafür, wer an sich aufnahmewürdig ist und wer aus den vorübergehend am Orte tätigen Personen in Verwaltungs-, Universitäts- und Garnisonstädten berücksichtigt werden soll, läßt sich gewiß nicht finden; wohl dagegen eine Entscheidung darüber, ob die zu Nennenden nach dem ABC, nach der Zeitfolge, nach sachlichen Gruppen oder ad libitum geordnet werden sollen; jetzt muß der Benutzer in jedem Fall erst feststellen, nach welchem System der einzelne Bearbeiter verfährt. Ganz am Rande sei rühmend vermerkt, daß die in den „Bad"-Stand erhobenen Städte Driburg, Lippspringe, Oeynhausen und Salzuflen entgegen sich einbürgernder schlechter Angewöhnung an ihrer richtigen Stelle im Alphabet erscheinen.

Alles in allem: die unermüdete Umsicht und Energie des Herausgebers Erich Keyser, die sachliche Hingabe aller Mitarbeiter und die Opferbereitschaft der deutschen Städte haben in diesem Bande sich selbst übertroffen!

Heinrich Reincke.

Hans Haussherr, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts.* Hermann Böhlaus Nachfolger, Weimar 1954. 543 S.

Es ist eine besondere Gabe, Wirtschafts- und Sozialgeschichte in ansprechender Form dem Publikum darbieten zu können; zumeist wird der Leser von der Fülle des Materials erdrückt oder durch ständige Prinzipienreiterei ermüdet. Haussherr ist einer derjenigen Wenigen, die bei voller Wissenschaftlichkeit und Gründlichkeit in der thematischen Behandlung und getragen von einem echten sozialen Empfinden, den Stoff mit einer flüssigen Leichtigkeit darzustellen verstehen, so daß jeder sich angesprochen fühlt. Es ist daher kein Wunder, daß die vorliegende Wirtschaftsgeschichte bereits in zweiter Auflage vorliegt.

Durch das Vorgreifen bis ins 14. Jahrhundert, welches als eigentliche Stufe zur Neuzeit angesehen wird, war der Verfasser genötigt, auch Teile der mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte mit zu behandeln. Hierbei mußte er sich natürlich allergrößter Kürze befleißigen, wodurch gelegentlich einige Lücken entstehen. Wir merken das insbesondere an der Schilderung der Hanse (29—32), welche zwar korrekt ist und die neuesten Forschungen berücksichtigt, aber doch allzu vereinfachend die Tatsachen kurz darlegen muß. Den Lübeckern wird auf Kosten der Westfalen im 12. u. 13. Jh. zuviel Ehre erwiesen, Novgorod als „Brunnenquell" des hansischen Handels zu einseitig hervorgehoben, so daß z. B. die

schonischen Märkte, welche doch für die ältere Hanse ungleich wichtiger waren, gar nicht erwähnt werden. Auch ist die Literaturauswahl etwas zufällig ausgefallen, es fehlen z. B. die Namen von Dietrich Schäfer und Walther Vogel (473). Lüttich war nicht Hansestadt (30). 1557 konnte Ivan IV. an die Engländer keine Niederlassungsrechte in Narva und Dorpat erteilen (63), weil diese Städte zu Livland gehörten.

Der Verfasser geht bei der Schilderung der „großen Wirtschaftsmächte" des 17. und 18. Jh.s allzu sehr von der politischen Konstellation des 19. Jh.s aus. Daher wird Preußen sehr ausführlich behandelt, obwohl H. dazu vermerkt: „die preußische Staatswirtschaft in ihrer reifen Form ist eine Spätblüte des Merkantilismus" — es fehlt aber Schweden, die führende Macht des europäischen Nordens und der Gegenspieler und Lehrmeister Rußlands. Gerade im schwedischen Merkantilismus finden sich sehr charakteristische Züge, seine Verbindung mit Holland und Frankreich ist eng. Die weitschichtige Literatur dazu (Eli F. Heckscher u. a.) ist nicht berücksichtigt.

Sehr erfreulich ist dafür die eingehende Würdigung der Rolle Rußlands für die europäische Wirtschaftsgeschichte, was man bei den meisten deutschen Darstellungen sonst vermißt. Der Verfasser hat sich mit den Problemen der russischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte intensiv beschäftigt und fällt überall wohldurchdachte Urteile. Über die nordrussische Kolonisationsbewegung allerdings geht er (134) etwas zu oberflächlich hinweg; sie setzte bereits im 12. und 13. Jh. stärker ein und entsprach damit zeitlich der deutschen Ostbewegung; die Einbeziehung des hohen Nordens war wesentlich ein Verdienst nicht Moskaus, sondern Novgorods. Die Gewinnung Sibiriens ist (213/14) allzu pauschal abgehandelt worden, auch kaum nennenswerte Literatur dazu aufgezählt. Wenn von der Europäisierung Rußlands durch Peter den Großen die Rede ist, so sind es nicht erst die sowjetrussischen Historiker (270), welche feststellen konnten, daß der Prozeß schon weit früher einsetzte, sondern das haben bereits Kljutschewskij u. a. hervorgehoben. In der Darstellung der Aufhebung der Leibeigenschaft in Rußland 1861 (408) ist nicht genügend deutlichgemacht, daß sehr beträchtliche Teile des damaligen russischen Kaiserreichs schon einen freien Bauernstand besaßen (Finnland, Baltikum), andere Teile wiederum gänzlich anderartige Sozialstrukturen aufwiesen (Polen, Kaukasus, Sibirien).

Diese und weitere kleine Beanstandungen können aber dem Gesamteindruck des Werkes nichts anhaben. Es ist nicht nur lehrreich zu lesen, sondern bringt auch Vergnügen. Die Ausführungen etwa über Bankenwesen und Börsen, mit einem leicht sarkastischen Humor gewürzt, sind ausgezeichnet; auch die jeweilige Mentalität der Zeit — z. B. in der Vorstellung von der „natürlichen Faulheit" des Menschen (175) — wird berücksichtigt. Ein Register trägt zur leichten Orientierung bei; nur Karten und Diagramme hätte man sich noch zum besseren Verständnis gewünscht.

Es ist keine Frage, daß Haussherrs Werk sich neben den bisherigen deutschen Darstellungen von Kötzschke, Brinkmann, Bechtel, Kulischer und Lütge einen festen Platz erobert hat. Der Leser wird immer wieder von der packenden Schilderung sozialen und wirtschaftlichen Geschehens und dem menschlich warmen Unterton in der Form der Darbietung ergriffen und zum Nachdenken angeregt.

Paul Johansen

A. von Brandt, *Geist und Politik in der Lübeckischen Geschichte. Acht Kapitel von den Grundlagen historischer Größe.* Lübeck 1954, M. Schmidt-Römhild. 232 S.

Das Buch des Lübecker Archivdirektors ist die erste, bejahende Antwort auf die Frage Fritz Rörigs, „ob wir fähig sind, den (hansischen) Abschnitt der deutsch-europäischen Geschichte . . . aus einer sich wandelnden und erneuernden Geisteshaltung zu deuten" (H. Gbll. 69, 1950, S. 13). Rörig scheint als erster — schon von 1918 an — im Zusammenhang hansischer Probleme von „geistigen Beziehungen", „geistigem Leben", „geistigen Grundlagen" gesprochen zu haben: das Adjektiv kommt bezeichnenderweise in Schäfers ‚Deutscher Hanse' überhaupt nicht vor. Schon 1921 behandelte Rörig „die europäische und nationale Bedeutung" der Hanse — wer hat vorher im hansischen Raum von Europa gesprochen, geschweige denn Europa vor Deutschland gesetzt? Und schließlich, 1925, hat Rörig „Familien und Persönlichkeiten" in die hansische Geschichtsforschung — man kann ruhig sagen — eingeführt. In einer Besprechung seiner ‚Hansischen Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte' habe ich daher 1928 gesagt, daß der Titel richtiger ‚zur europäischen Kultur- und Geistesgesichte' lauten sollte.

Mit ähnlicher Berechtigung könnte man wohl den Titel des vorliegenden Buches in ‚Lübeckische Beiträge zur europäischen Geistesgeschichte' abwandeln. Denn das ist es genau, was A. v. Brandt bietet.

Es ist doch wohl charakteristisch für die Hanse wie für ihr Haupt, daß nur einer der acht Beiträge direkte Beziehung zur gesamtdeutschen Geschichte hat, der über ‚Lübeck und die deutsche Erhebung 1847/48'. Mit Recht weist v. Brandt darauf hin, daß Lübecks Beziehungen zur Reichsgeschichte durch alle Jahrhunderte sehr schwach gewesen sind und daß daher seine ‚nicht unbedeutende Rolle' in der Einheitsbewegung der 1840er Jahre ‚ungewöhnlich genug' und somit einer Sonderbehandlung durchaus wert ist. Seine Begründung von Lübecks Abseitigkeit durch ‚die unglückliche Zersplitterung unserer Staats- und Volksgeschichte' ist allerdings mehr ein Nachklang Rörigscher Staatsromantik als ein historischer Beweis. Denn diese ‚Zersplitterung' ist ja doch die Voraussetzung für die einmalige Erscheinung der Hanse wie für die einzigartige Stellung Lübecks. Noch die Frankfurter Nationalversammlung hatte so viel historischen Sinn, Lübeck aus der demokratischen Gleichmacherei der Wahlkreisgeometrie ausdrücklich herauszunehmen. Was hansisch-hanseatischer Überseehandel und lübische Selbständigkeit von binnenländischem Zentralismus zu erwarten hatten, hat sich ja 1914, 1937 und 1939 gezeigt; und Frankfurt und Wien hätten vom 14. bis 18. Jahrhundert kaum mehr Verständnis für hansisches Wollen und Können aufgebracht als später Berlin und Braunau.

Selbst der am meisten ortsbezogene Beitrag, der über „die Ratskirche St. Marien im öffentlichen und bürgerlichen Leben der Stadt", zeigt auf jeder Seite, wie jedes lübische ‚Denkmal' sofort überlokale, ja übernationale Assoziationen wachruft. Nicht nur war die Ratskirche wieder und wieder die „Verkündungsstätte großpolitischer Entscheidungen des Nordens"; nicht nur führten die Kapellen der Schonen-, Bergen- und Nowgorodfahrer sinnfällig die weltwirtschaftlichen Grundlagen der politischen Macht des Rates vor Augen: —

darüber hinaus zieht v. Brandt höchst reizvolle Parallelen mit den französischen und italienischen Kathedralen, mit Worms, Köln und Braunschweig als ähnlichen Verkörperungen gesamt-abendländischen und gleichzeitig spezifisch örtlichen Geistes. Eine verfassungs- und symbolgeschichtliche Parallele zwischen ‚Ratssetzung' und Inthronisation verbindet das Lübecker Ratsgestühl mit dem schottischen Stein von Scone, dem Kärntner Herzogsstuhl — und der modernen militärischen Wachablösung; diese Querverbindung scheint selbst Karl Frölich und P. E. Schramm entgangen zu sein. Der Verfall der Einheit von ‚Geist und Politik', das heißt der gegenseitigen Durchdringung von Religion und Welt, wird an einigen traurig-ergötzlichen Beispielen gezeigt, wie etwa dem „Ersatz" der Gilden- oder Familienstiftung durch einen ‚Verein für den öffentlichen Erwerb eines Bildes' für einen Kapellenaltar. Die Entstaatlichung der lübischen Kirche 1920/21 verwandelte dann einen immer noch „lebenden Organismus zu einem riesigen Museumsinventar", und Westminster Abbey ist seither wohl das einzige Gotteshaus der christlichen Welt, in dem „Geist und Politik" noch ungetrennt beisammenwohnen.

Die Bedeutung Lübecks innerhalb der Hanse und damit innerhalb Europas macht die Kurzbiographien von neun Bürgermeistern vergleichbar mit einer entsprechenden Galerie venezianischer Dogen oder britischer Premierminister. Die Zeitspanne von 1226, als Wilhelm Witte erfolgreich mit Kaiser Friedrich II. über die Bestätigung der Stadtfreiheit verhandelte, bis 1920, als E. F. Fehling die parlamentarische Demokratie in Lübeck einführte, reicht sogar 500 Jahre über das englische Kabinett zurück und hat die Selbständigkeit der Signoria um 120 Jahre überdauert. Die Auswahl, so betont v. Brandt selbst, hätte sich leicht um etwa 20 vermehren lassen: sie würde sicherlich das Gesamtbild farbenreicher gestaltet, aber die Grundzüge im wesentlichen nur durch weitere Beispiele untermalt haben. Doch könnte der Hinweis v. Brandts auf eine ‚ungefüllte Lücke der lübischen Geschichtschreibung', nämlich eine ‚Lübeckische Biographie', wohl in der Form einer ‚Hansischen Biographie' in das künftige Arbeitsprogramm des Hansischen Geschichtsvereins Aufnahme finden.

Daß eine biographische Betrachtung der hansischen Geschichte nicht so unmöglich ist wie vor den einschlägigen Arbeiten von Rörig, Koppe, Reincke usw. vielfach angenommen wurde, dafür gibt v. B. eine Reihe treffender Beispiele in dem Abschnitt über „Individuum und Gemeinschaft im mittelalterlichen Lübeck". Freilich betont er mit vollem Recht, daß in den „immer erneuten Spannungen zwischen Individuum und Gemeinschaft, die ja ein Grundthema der Weltgeschichte überhaupt sind", im hansischen Bereich „die Gemeinschaft, schließlich und fast immer, die stärkere Kraft" war; und in wohl abgewogenen Ausführungen legt er die Gründe dar, warum dies nicht anders sein konnte. Dennoch gelingt es ihm, weit über den Kreis der „regierenden" Bürgermeister hinaus, „durch die Decke der genossenschaftlichen Verfassungs- und Lebensformen" hindurchzustoßen und der „harmonisierend-kollektiven Tendenz" der Überlieferung zum Trotz eine Reihe packender Charakterskizzen zu entwerfen. Die vorsichtige Benutzung von Sagen, die sich — doch nie ohne Grund — um einzelne Männer und Begebenheiten gerankt haben, verdient besondere Hervorhebung. Selbst in Wandersagen kann recht wohl ein Kern von Wahrheit verborgen sein; sie zeigen zumindest, daß es sich um außergewöhnliche Persön-

lichkeiten gehandelt haben muß, die der Volksphantasie Nahrung gegeben haben, wie etwa ein Vergleich der Geschichten zeigt, die sich an Bertram Morneweg und Sir Richard Whittington knüpfen. Wäre es möglich, daß in der Sage von den Beziehungen Wittenborgs zur dänischen Königin eine spätere Konflation mit Marx Meyer und seinen „Kapellen" vorliegt?

Der oben gezogene Vergleich der Lübecker Bürgermeister mit den Dogen von San Marco wird bei v. B. in einer Studie über den „Untergang der Polis als Großmacht" auf die beiden Städte selbst ausgedehnt; und das klassische Athen liefert eine weitere Parallele einer stadtstaatlichen Großmacht innerhalb der Grenzen der jeweiligen Weltpolitik und Weltwirtschaft. Wie hoch man auch die „verkehrs- und produktions-geographischen Veränderungen" anschlagen mag, die im 16. Jahrhundert die materiellen Grundlagen Lübecks sowohl wie Venedigs untergruben, so legt doch v. B. den Finger auf den entscheidenden Punkt, wenn er die Hauptursache für das Abtreten beider Städte von der welthistorischen Bühne in dem Charakterwandel ihrer führenden Schichten sieht. Der kaufmännische Wagemut, die Risikogesinnung der städtischen Frühzeit, war „den späten Nachkommen der hansischen und venezianischen Handelspioniere fremd geworden".

Venedig und Lübeck haben noch einen Zug gemeinsam, nämlich eine beachtenswerte kulturelle Spätblüte, die auf den Ruinen ihrer wirtschaftlich-politischen Vergangenheit erwuchs. Für Venedig kann auf das schöne Kapitel über „Venezianische Gesellschaft und Geselligkeit im 17. und 18. Jahrhundert" verwiesen werden, mit dem Karl Brandi seine Darstellung der Renaissance in der Propyläen-Weltgeschichte abschließt (Bd. IV, 1932; es ist derselbe Band, der Rörigs ‚Europäische Stadt' enthält). In v. Brandts Aufsatz über „Lübeck in der deutschen Geistesgeschichte" allerdings folgt dem äußeren Zusammenbruch zunächst eine Zeitspanne, die v. B. nicht zu scharf als „Geistige Verödung" kennzeichnet. Den Wendepunkt datiert er symbolisch von dem Besuch Johann Sebastian Bachs im Jahr 1705, ohne allerdings der Musik im Leben der Stadt die Bedeutung zuzuerkennen, die sie der vortrefflichen ‚Musikgeschichte Lübecks' von J. Hennings und W. Stahl zufolge doch wohl gehabt hat. Aber sonst fügt v. B. schöngeistige und belehrende Literatur, bildende Kunst, Religion, private und organisierte Geselligkeit zu einem geschlossenen Bild zusammen, zu einer abgerundeten Darstellung des „lübeckischen Bürgertums als geistiger Lebensform" — Worte, mit denen er Thomas Manns „Buddenbrooks" fein zugleich als „ein europäisches Symbol" anspricht.

Der Parallele Lübeck-Venedig steht gegenüber der Kontrast Lübeck-Hamburg — auch dies ein „Beitrag zu einer vergleichenden Geschichtsbetrachtung". Denn während Lübeck und Venedig gemeinsam „untergingen", war Lübecks Niedergang, wenn nicht gerade die Ursache so doch eine der Grundlagen von Hamburgs Aufstieg. So weit ich sehen kann, wird Triest nirgends von v. B. erwähnt — es ist tatsächlich Venedigs Hamburg, und sein Aufschwung unter Karl VI. beruht nicht zum wenigstens auf der Begünstigung niederländischer und englischer Kaufleute, die Venedig ebenso ängstlich wie Lübeck ausgeschlossen hatte. Im 19. und 20. Jahrhundert ist Triest zumindest in Bremer Schiffahrtskreisen durchaus als eine Art „hanseatischer" Rivale empfunden worden; der Norddeutsche Lloyd empfing 1856 seinen Namen in bewußter

Nachahmung des 1843 gegründeten Oesterreichischen Lloyd (L. Beutin, Bremen und Amerika, S. 81 und Ortsnamenregister, wo übrigens gerade diese Seite ausgelassen ist).

Jeder der in diesem Bande vereinigten Aufsätze trägt den Keim eines selbständigen Buches in sich. Im besonderen Maße gilt dies von dem Kapitel „Lübeck und der Norden", das an Tiefe und Weite des Blickfeldes vielleicht den geschlossensten Eindruck hinterlnäßt. Die Mannigfaltigkeit der Verhältnisse Dänemarks, Schwedens, Norwegens und Finnlands, wie sie sich dem lübischen Betrachter ergibt, wird geschickt gegen die unterliegende Einheit des Nordens, wie sie sich dem übrigen Europa darstellt, abgewogen. Das Auf und Ab des gegenseitigen Gebens und Nehmens in Wirtschaft, Politik und Kultur wird vom 12. bis zum 20. Jahrhundert verfolgt. Sowohl im Mittelalter wie in der Neuzeit ist die Stellung Lübecks gegenüber „dem" Norden wie den einzelnen nordischen Staaten viel komplizierter gewesen als hansische Festredner oder skandinavische Nationalisten das gelegentlich wahrhaben wollen. Hier, wie durchweg, weist v. Brandt den Weg zu vertiefter Erkenntnis, indem er in der gegenseitigen Durchdringung und Bedingtheit von hansischem Geist und europäischer Politik, von europäischem Geist und hansischer Politik das Zentralthema der lübisch-hansischen Geschichte sieht.

S. H. Steinberg

Wilhelm Ebel, *Bürgerliches Rechtsleben zur Hansezeit in Lübecker Ratsurteilen.* Quellensammlung zur Kulturgeschichte, herausgegeben von Wilhelm Treue, Band 4. Göttingen-Frankfurt-Berlin 1954, Musterschmidt. 85 S.

Lübeck kann sich glücklich schätzen, in Ebel einen unermüdlichen Interpreten seines Stadtrechtes gefunden zu haben: zum dritten Male tritt Ebel mit einer Arbeit aus dem lübischen Recht an die Öffentlichkeit. Zunächst wohl als Schriften gleichen Charakters geplant, tragen nunmehr doch alle Bände ihr eigenes Kolorit. Der zünftige Rechtshistoriker wird hier ein gewisses Bedauern nicht unterdrücken können. Ihm wäre mit einer Fortsetzung der Arbeiten im Stile der *Forschungen zur Geschichte des lübischen Rechts I. Teil* (dazu die Besprechung HGBl. 71, 1952, 112 f.) am besten gedient gewesen. Die neue Schrift Ebels setzt dagegen eine schon im *Lübischen Kaufmannsrecht* (dazu die Besprechung HGBl. 72, 1954, 130 f.) begonnene Entwicklung fort, wenn sie ganz bewußt verzichtet auf eine weitausholende Auseinandersetzung mit dem vorliegenden Schrifttum und auf einen Vergleich des lübischen Rechtes mit anderen Rechtsgebieten. Auf der anderen Seite kann auch nicht davon gesprochen werden, daß der Geist des *Lübischen Kaufmannsrechtes* für die neue Arbeit allein bestimmend gewesen ist. Schon ihre Aufnahme in die Quellensammlung zur Kulturgeschichte beweist, daß Ebel erneut andere Wege gegangen ist.

Rechtsgeschichte ist Kulturgeschichte. Ein Satz, der heute wohl Allgemeingut der rechtshistorischen Forschung ist. Aber auch ein Satz, der mehrfachen Bedeutungsgehalt hat. Man beschwört ihn in der Regel, wenn es gilt, eine auffällige Entwicklung im Recht zurückzuführen auf Wandlungen im kulturellen Leben überhaupt. Ebel verwendet ihn in anderer Bedeutung: aus dem lübischen

Recht, aus der Spruchpraxis des Lübecker Rates insbesondere, sollen Einsichten in das Kulturgefüge des 15. und 16. Jahrhunderts gewonnen werden (S. 1). Ebel hat sich dabei, seinen bisherigen Schriften folgend, nicht darum bemüht, systematisch ein Teilgebiet des lübischen Rechtes zur Darstellung zu bringen. Die insgesamt 23 Teilstücke sind durchaus selbständige Größen, wirken aber doch nicht zusammenhanglos, weil sie drei Rechtsbereichen entnommen sind, die jeweils eine verbindende Klammer um mehrere Teilstücke legen. *Familie und Erbe* kommen mit 11, *Häuser und Nachbarn* mit 5 und *Handwerk und Gewerbe* mit 7 Skizzen zu Wort, ohne daß Ebel nun jeweils ganz genau die Grenzen dieser Rechtsgebiete eingehalten hätte. So hat die den Abschnitt *Familie und Erbe* abschließende Skizze *Stadtluft macht frei* mit dem Familien- und Erbrecht gewiß nichts mehr zu tun. Auch das Teilstück *Lübische Vorspraken auf Schonen* paßt nicht unter die Rubrik *Handwerk und Gewerbe*. Daß innerhalb der einzelnen Skizzen Grenzüberschreitungen vorkommen, ist bei Berücksichtigung der besonderen Aufgabenstellung Ebels nur als sachdienlich anzuerkennen. So etwa, wenn sich im Teilstück *Haftung für Sohnesschulden* auch Ausführungen finden über die strafrechtliche Sippenhaftung oder wenn unter der Überschrift *Privete und Viehhaltung* auch Ausführungen über Tierstrafen festzustellen sind.

Unmöglich, den Inhalt des Buches im einzelnen zu schildern. Die rasch wechselnde Szenerie würde praktisch zu einer Wiederholung der Schrift zwingen. Geht man zur Wertung über, so kann das Vorhaben Ebels, aus Rechtsstreitigkeiten ein Bild vom alltäglichen Leben jener Zeit zu gewinnen, nur als voll gelungen bezeichnet werden. Die vielen vom Lübecker Rat entschiedenen Prozesse vermitteln einen anschaulichen, bisweilen amüsanten Einblick in das, was den Bürger Lübecks im Spätmittelalter bewegte und in die Kategorien, in denen er dachte. Manches bleibt lübisch und lübisch allein. Anderes aber ist trotz Auffindens gerade in Lübeck typisch für die deutsche Stadt des Spätmittelalters überhaupt. So das konservative, ja oft traditionalistisch völlig verhärtete Denken der damaligen Zeit, das vornehmlich in den Teilstücken *Jus repraesentationis* (S. 19 ff.), *Unwontlike buwete* (S. 51 ff.) und *Unleidliche Gewerbe* (S. 57 ff.) herausgearbeitet ist. So aber auch das protektionistische Denken der städtischen Wirtschaft und seine allmähliche Überwindung durch den Frühkapitalismus, die die Teilstücke *Kompetenzen* (S. 66 ff.), *Amtsunwürdigkeit* (S. 70 ff.), *Freies Unternehmertum* (S. 73 ff.) und *Ein Färbereiverkauf* (S. 75 f.) des Abschnittes *Handwerk und Gewerbe* beherrschen. Alles in allem ein Buch, das nicht nur dem Rechtshistoriker etwas zu sagen hat, sondern wohl geeignet ist, der heute gewiß in weiteren Kreisen nicht sehr geschätzten Rechtsgeschichte neue Freunde zuzuführen, weil es das Juristisch-Technische weniger beachtet, sich auch ganz an praktischen Rechtsfällen orientiert. Es ist das eine Methode, Rechtsgeschichte zu betreiben, die wohl die Gefahr mit sich bringt, sich im Heimatkundlichen und Singulären zu verlieren, andererseits den großen Vorteil der Lebensnähe aufweist. Da Ebel der Gefahr nicht erlegen ist, die Vorteile dieser Methode aber voll ausgeschöpft hat, läßt sich seine Schrift vorbehaltlos bejahen. Wie schon in der Besprechung des *Lübischen Kaufmannsrechtes* darf auch hier noch einmal der Wunsch ausgesprochen werden, daß die angekündigte Publikation der Lübecker Ratsurteile möglichst bald erfolgen möge.

J. Gernhuber

Oskar de Smedt, *De Engelse Natie te Antwerpen in de 16e eeuw (1496—1582).* Tweede Deel. Uitgegeven met de steun van de Universitaire Stichting van Belgie. Antwerpen 1954, De Sikkel. VI, 743 S. Mit 4 Bildtafeln und einer Siegelwiedergabe auf dem Umschlagblatt.

Im Abstand von 4 Jahren ist dem 1. Bande, der die Entwicklung der Genossenschaft der Merchants Adventurers zu Antwerpen im 15. Jahrhundert in chronologischer Folge behandelt, der 2. Band gefolgt, der in systematischer Gliederung die Organisation der Merchants, ihre Unterkünfte, das soziale Leben der Englischen Nation in Antwerpen, Handel und Verkehr der Genossenschaft, Geld- und Kreditwesen und schließlich das gottesdienstliche Leben unter sorgsamster Auswertung von Quellen und Schrifttum in allen Einzelheiten darstellt. Für künftige Arbeiten über die Adventurers wird man dieses Werk über ihre Glanzzeit nicht nur als reiche Fundstätte von Material, sondern auch als Maßstab für eine erschöpfende und umfassende Darstellung heranzuziehen haben. Der hansischen Forschung können insbesondere allgemeingültige Feststellungen über Zölle, Schiffahrtsbestimmungen, Schiffstypen, Frachtsätze, Ein- und Ausfuhr in den Niederlanden und England, Handel mit Spanien und Portugal, Handelsrechnungen, Münzwerte, Stapelbriefe, Wechselwesen usw. neue und wertvolle Unterlagen bieten. Reiches tabellarisches Material ermöglicht rasche und anschauliche Orientierung. Die Liste der Einfuhrgüter aus England vom 2. November 1551 bis 5. Januar 1552 umfaßt allein 12 enggedruckte Seiten.

Die Frage nach dem Schwerpunkt der Genossenschaft beantwortet Verfasser abweichend von den uns bekannten Auffassungen von Schanz und Ehrenberg dahin, daß er in Antwerpen gelegen hat, wie dies zuerst der Amerikaner Lingelbach 1903 mit gewichtigen Gründen nachgewiesen hat. Unter anderen, sorgfältig aufgeführten englischen, amerikanischen und belgischen Autoren hat auch der in Deutschland bekannte van Brakel sich dieser Ansicht angeschlossen. 1933 ist sie von Frau E. M. Carus-Wilson wieder in Zweifel gezogen worden. Demgegenüber stellt Verfasser zusammenfassend fest: „Hierarchisch steht der Londonsche Court gegenüber dem Haupt-Court in den Niederlanden auf der gleichen Ebene wie die lokalen Genossenschaften zu Newcastle und York (übrigens auch zu Emden und Hamburg, und zwar als „Subsidiary Courts"). Verordnungen kann er nur zu eigenem Gebrauch erlassen und mit dem Vorbehalt, daß sie gegen die Wetten und Reglements der allgemeinen Genossenschaft nicht verstoßen. Was dagegen der General Court an der Überseeküste festsetzt, ist für London ebenso bindend wie für die Außenhäfen." Doch bleibt den Londonern bei alledem ein starker Einfluß. Verfasser fährt daher fort: „Anderseits ist es sonnenklar, daß mit der Zeit der Wille der Londoner Großkaufleute für das Geschäftsgebaren der Kompanie von überragender Bedeutung wurde. Doch es steht gleichermaßen fest, daß sie (die Londoner), nichtsdestoweniger die Vorrechte (Prärogativen) des General-Court in Übersee geachtet haben, wenn auch oft nur formal. Verlangen die führenden Adventurers zu London bestimmte Maßregeln oder Verordnungen für die Gesamtheit der Genossenschaft, dann senden sie ihm diesbezügliche Entwürfe oder Vorstellungen für den Vorstand, zur Genehmigung durch die Allgemeine Ver-

sammlung in der Marktstadt. Beschließt man nun dort, daß der Court in London sich nicht durchsetzt und schlägt dieser nicht den Weg ein, die angefochtenen Beschlüsse durch eine folgende Allgemeine Versammlung abändern oder widerrufen zu lassen, dann trachtet er (der Court in London), sein Ziel durch eine Intervention zu erreichen, die er von dem Privy Council, nötigenfalls vom Fürsten in Person, herauslockt. Statutenmäßig hat er kein Vetorecht und ebensowenig eine gesetzliche Befugnis zur Aufsicht über die Allgemeinheit (Generaliteit)." Man sieht also: Was die Londoner Adventurers auf satzungsmäßigem Wege nicht durchsetzen konnten, erreichten sie durch politischen Druck seitens ihrer königlichen Gönnerin, deren Ohr sie wohl jederzeit besaßen. Das mag nach dem endgültigen Weggang von Antwerpen 1582 noch stärker in Erscheinung getreten und vielleicht auch organisatorisch festgelegt worden sein. Ehrenberg scheint spätere Verhältnisse auf die ihm weniger vertraute Antwerpener Zeit zurückverlegt zu haben.

Ein gut gearbeitetes Orts- und Personenregister erleichtert das Nachschlagen auch in diesem Bande. Quellen- und Schrifttumsübersichten werden durch weitere Spezialliteratur ergänzt. Die Abbildungen zeigen das stattliche „Englische Haus" (Hof van Liere) zu Antwerpen und geben uns einen Anhalt, wie wir uns ungefähr die entsprechenden, leider nicht erhaltenen Häuser in Hamburg und Stade, in etwas kleinerem Maßstabe freilich, vorzustellen haben.

Erich Weise

Emilie Andersen, *Malmøkøbmanden Ditlev Enbeck og hans regnskabsbog. Et bidrag til Danmarks handelshistorie i det 16. århundrede.* København 1954, Einar Munksgaard. 313 S.

Ditlev Enbeck ist einer der wenigen Kaufleute im spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Dänemark, deren Namen internationalen Klang gewonnen haben. Diesen Ruf verdankt er seinem Rechnungsbuch, welches von Erik Arup in seinen Studien über den Kommissionshandel in England und Deutschland 1907 erstmalig ausgewertet worden ist. Nun haben wir Enbecks dank Arup immer wieder zitiertes Rechnungsbuch vor uns. E. Andersen hat dem Text eine so gehaltvolle Einführung (S. 9—140) vorangestellt, daß die Publikation den Untertitel „Ein Beitrag zur Handelsgeschichte Dänemarks im 16. Jahrhundert" mit vollem Recht trägt. Den des Dänischen nicht Mächtigen weist das gedrängte summary auf S. 311—313 ein. Wir können hier nur auf einige Punkte aufmerksam machen.

Ditlev Enbeck, dessen Vorfahr aus Einbeck im südlichen Niedersachsen ausgezogen war, hat in Malmö, wo er offenbar geboren ist, vom Sommer 1521 bis 1535 mehr oder weniger laufend verbucht, was er schuldig wurde, zu fordern hatte, empfing und zahlte — wie es scheint, ohne ein anderes Buch nebenher zu führen. Da er deutlich jener Ditlev Henrikson ist, welcher 1517 bereits Ratmann war und am 12. Juni 1536 Malmös Huldigungsbrief für den siegreichen König Christian III. mitbesiegelte, hat Ditlev Enbeck sich in den Jahren, in denen wir seine Tätigkeit als Kaufmann verfolgen können, dem Handel schon

nicht mehr ungeteilt widmen können. Weswegen er, wohl an die 50 Jahre alt, 1536 nach Stralsund, wo er im Januar des folgenden Jahres gestorben und begraben ist, reiste, bleibt dunkel. Sein Haus in der Adelgate in Malmö hat Ostern 1538 Hinrik Brantun bezogen — wahrscheinlich jener Hinrik, den Ditlev 1524 seinen „dener" und „knecht" nennt. Dieser Hinrik Brantun, der in der Grafenfehde Befehlshaber des Schlosses Krog im Sund gewesen ist und Gese, Ditlevs einziges Kind, heiratete, hat in das Rechnungsbuch seines verstorbenen Schwiegervaters noch einiges zu 1538, 1540 und 1548 eingetragen, zum Unterschied von Enbeck, der ausschließlich niederdeutsch geschrieben hat, in dänischer Sprache. Das Buch ist dann ins Ratsarchiv gelangt, wohl als Brantun, Ratmann bereits 1539, bald nach dem Sommer 1559 ohne ehelich geborenen Nachkommen und kurz darauf auch seine Gattin Gese gestorben waren.

Enbeck hat zunächst am 21. August 1521 *(do schreff ik erssten in dit bok)* ältere Forderungen und Verpflichtungen zum Eintrag gebracht, wie die Herausgeberin glaubt, auf Grund von Notizen auf Zetteln und von Schuldbriefen, jedenfalls ohne auf ein älteres Handlungsbuch zu verweisen. Spätestens auf der 27. Seite beginnen die Buchungen neuer Abschlüsse. Jeder einzelne Abschluß ist so gebucht, daß Platz blieb für weitere Vermerke, bis die Angelegenheit soweit geordnet war, daß ihre Erledigung durch Streichung dieser Buchungen festgestellt werden konnte. In dieser Weise durch die Jahre fortgeführt unterscheidet sich Enbecks Rechnungsbuch nicht wesentlich von den Handlungsbüchern der Lübecker Warendorp und Wittenborg aus dem 14. Jahrhundert. Die Revaler Handlungsbücher aus Enbecks eigener Zeit sind sehr viel systematischer angelegt und geführt. Enbeck hat seine Eintragungen nur hin und wieder datiert (57 Zeitangaben findet der Benutzer auf S. 139/140 aufgelöst). Der Vergleich der jeweils mit derselben Tinte geschriebenen Partien, von der Herausgeberin durchgeführt und in den Noten zum Text dem Leser so gut wie möglich nahegebracht, führt kaum weiter. Vor allem aber läßt sich nur selten berechnen, wieviel Enbeck an einem Geschäft gewonnen hat, da meistens entweder der Einstandspreis oder der Verkaufspreis nicht gebucht ist und dazu die Angaben über die Erfüllung des Abschlusses gewöhnlich unvollständig sind. Nichtsdestoweniger sind Enbecks Aufzeichnungen eine wahre Fundgrube handelsgeschichtlich bedeutsamer Einzelheiten und Verhältnisse. Die Herausgeberin hat in ihrer Einführung fast alles erörtert und erläutert, was bemerkenswert erscheint.

So auch die wichtige Frage, wie sich Eigenhandel und Kommission in Enbecks Geschäften zueinander verhielten. Erik Arup hatte in dieser Hinsicht sehr richtig und nachdrücklich klargestellt, daß die Kaufleute im hansischen Handelsgebiet sich immer wieder gegenseitig Ware zugeschickt haben, die der Empfänger dann unentgeltlich zum Besten des anderen verkaufte. Später, auch in der bekannten von A. Nielsen redigierten „Dänischen Wirtschaftsgeschichte" in Brodnitz' Handbuch der Wirtschaftsgeschichte, legte Arup das Schwergewicht auf eine Kommission, bei welcher der Empfänger an der ihm überlassenen Ware soviel verdiente, wie er diese über den bei der Übergabe ausbedungenen Preis verkaufte (Kommission zu Limitopreis). Das wäre das übliche im dänisch-hansischen Geschäftsverkehr gewesen. Arups bester Schüler Aksel E. Christensen hat sich zur selben Ansicht bekannt. Eben Ditlev Enbecks Rechnungs-

buch soll dies erweisen. Indessen, Ditlev Enbeck hat in den 16 Jahren, in denen er Buch geführt hat, nur sehr selten Ware zu Limitopreis zum Verkauf erhalten bzw. selbst vergeben. Gewöhnlich ist fremde Ware hier wie auch sonst deutlich ohne Entgelt verkauft worden, selbstverständlich unter Belastung des Kommittenten mit den Auslagen. Man erwartete Gegendienste der selben Art bei nächster Gelegenheit. Die Herausgeberin hat sicherlich auch darin recht, wenn sie (S. 121) urteilt, „der Kommissionshandel zwischen ansässigen dänischen Kaufleuten und den Hansen ist kaum jemals besonders verbreitet gewesen".

Für das eigentlich Typische in Enbecks verschieden gearteten Geschäftsbeziehungen zu hansischen Kaufleuten hält E. Andersen, daß dieser Malmöer lübische Waren regelrecht kaufte. Enbeck erhielt diese Waren auf Kredit und beglich seine Schuld teils durch Überhändigung von Geld an Hansen (zumeist in Schonen), teils (gelegentlich) durch Sendung schonenscher Ware nach Lübeck zum Verkauf auf seine Rechnung. Dies war möglich, weil die Hansen ihren dänischen Abnehmern und diese wiederum ihren dänischen Kunden viel öfter Kredit einräumten, als gemeinhin angenommen wird. Das ist augenscheinlich richtig. Man könnte hier nur noch betonen, daß die dänischen Kaufleute die Ware der Lübecker damals durchweg in Dänemark, nicht in Lübeck selbst, zu kaufen pflegten und deswegen auch als Eigenhändler den Lübeckern gegenüber, die den Absatz der dänischen und zumal der schonenschen Güter organisiert hatten und in ihren Händen behielten, der schwächere Teil haben bleiben müssen.

Wie wesentlich für den dänischen Kaufmann jener Zeit die Tätigkeit als Wirt, als Bieter von Kost, Bier und Logis sowie von Stallung und Futter sein konnte, beweisen die zahlreichen diesbezüglichen Posten in Enbecks Rechnungsbuch. A. unterstreicht in dieser Hinsicht nur, was Arup herausgestellt hat. Sie lenkt dabei aber die Aufmerksamkeit besonders noch auf den Umstand, daß Enbeck lebhaften Anteil am Handel mit Pferden genommen hat. Eine ganze Reihe seiner hansischen Geschäftsfreunde wird von ihr als ausgesprochene Interessenten am Kauf von Pferden, die damals nach Hering und Ochsen den wichtigsten Aktivposten im dänischen Außenhandel ausmachten, nachgewiesen.

Indem A. Enbecks Beziehungen zu den Lübeckern, unter denen Hinrik van Santen, Reimar Sandow, Gert Lefferding und Henning Berndes die bedeutendsten Gestalten sind, zu mehreren Stettinern, einem aus Stade, vielen Malmöern, darunter verschiedenen Frauen, die wie seine eigene Schwester und eine Schwestertochter mit Kram handelten, zu Bürgern in Lund und Vae, einigen Adligen, Geistlichen und Bauern einzeln gründlich untersucht, vermittelt sie uns wertvolle Einsichten in die Wirtschaft und Gesellschaft dieser Jahre.

Unter dem Vielen, was die sachkundige Herausgeberin dieses Rechnungsbuches in ihrer großen Einführung darlegt und in sehr gewichtigen Anmerkungen abstützt, sei hier allein noch auf den Abschnitt verwiesen, in dem (S. 50 bis 70) das Ringen der Malmöer und ihrer hansischen Besucher im ausgehenden 15. und beginnenden 16. Jahrhundert um ihre Rechte im Handel genau verfolgt wird.

Den Text des Rechnungsbuches (S. 141—267) erschließen sorgfältig aufgestellte Register. Die gediegene Arbeit wird viel zitiert werden.

Wilhelm Koppe

Erich Woehlkens, *Pest und Ruhr im 16. Jahrhundert. Grundlagen einer statistisch-topographischen Beschreibung der großen Seuchen, insbesondere in der Stadt Uelzen.* Uelzen 1954, Becker, 184 S., 28 Tabellen, 42 Abb. und graphische Darstellg.

Über dies Buch gründlich zu berichten ist nicht leicht, weil es eine Fülle von Sonderkenntnissen erfordert, über die ein Einzelner selten in ihrer Kombination verfügt; dennoch anziehend, weil es ein Buch ganz eigener Art ist. Es behandelt die Seuchen in einer kleinen Stadt, die bei der ersten dort gehaltenen Volkszählung (1755) 2151 Einwohner besaß, aber es ist nach Methode und Ergebnis mustergültig zumindest für die Städte gleicher Größe. W. hat die gesamte Stadt, die um 1600 kaum 300 „Dächer" und zwischen 1300 und 1500 Einwohner zählte, sowohl nach Häusern wie nach den Namen aus 60 Jahren (rund 4000) kartiert, wozu er etwa 30 000 Quellenangaben benutzte. Die lokalen Einzelheiten der Arbeit interessieren hier weniger, obwohl auch für sie dem Verfasser Dank gebührt. Solche Leistungen unermüdlichen Gelehrtenfleißes sind selten, wenn sie neben einem anspruchsvollen Berufe aufgebracht werden müssen. Es kommt hier mehr auf den Sinn dieser Leistung an. Es geht dem Verf. darum, an einem überschaubaren, gerade noch von einem jahrelang fleißigen Manne zu bewältigenden Beispiel (eine größere Stadt würde seine Methode schon mattsetzen) den Verlauf der Seuchen, vorab der Pest, zu beobachten. Dies ist m. W. in dieser überaus sorgsamen Art bisher noch nicht unternommen worden, und aus diesem Grunde sollte das in einer deutschen Kleinstadt entstandene Buch überall dort beachtet werden, wo Forscher die Seuchen und ihre Auswirkungen studieren; das aber wird jetzt in vielen Ländern Europas getan [1]. Es liegt zudem der seltene Fall vor, daß ein Mathematiker und Naturwissenschaftler von Ausbildung her sich jener Aufgabe des Lokalhistorikers unterzog, um die zu untersuchenden Fälle genau zu rekonstruieren.

W. leitet mit allgemeinen Bemerkungen über die Pest ein, die fast gleichzeitig von dem englischen Arzt Liston und dem Deutschen Sticker (1908—10) nach Studien in Indien beschrieben wurde. Man darf sagen, daß ihre Erkenntnisse über die ärztlichen Fachkreise kaum hinausgedrungen sind. W. hat recht, wenn er sagt, daß der Bevölkerungs- und Wirtschaftshistoriker sie kennen muß. Die Pest ist eine Krankheit vor allem gewisser Nagetiere; der Bazillus wird durch den Pestfloh übertragen. Die Seuche greift auf den Menschen in der Regel

[1] Das neue Buch P. Wolffs über Toulouse kann über die Wirkungen des Schwarzen Todes nur einige Angaben bringen: 1335 eine Bevölkerung von etwa 30 000, 1385 von rund 26 000; was dabei auf die Rechnung der Pest kommt, bleibt ungewiß. — Eine Arbeit von G. Prat, La Peste Noire à Albi (Annales du Midi 1952, S. 11—21) gibt für die Stadt an: 1343 gab es 2669 Herdstellen. 1357 sind sie auf etwa 1300 zurückgegangen (Zit. Wolff S.74). — Vgl. Umschau S. 233. Vor allem muß auf das Werk eines bekannten Hygienikers hingewiesen werden, das etwa gleichzeitig mit W.s Buch entstand: *Ernst Rodenwaldt, Pest in Venedig 1575—1577. Ein Beitrag zur Frage der Infektskette bei den Pestepidemien Westeuropas* (Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie der Wissenschaften, Mathem.-Naturwissenschaftliche Reihe, Jg. 1952, Heidelberg 1953). Es nimmt im Grundansatz, nämlich dem Urteil über den Charakter der Pest, eine völlig andere Stellung ein als W. Über die medizinisch-naturwissenschaftlichen Streitpunkte kann hier nicht verhandelt werden. Die Diskussion ist zur Zeit durchaus offen.

dadurch über, daß der Pestfloh von der der Krankheit erlegenen Ratte auf ihn übergeht. Diese Ratte ist die Hausratte, die seit dem 17. Jahrhundert, vielleicht schon seit früherer Zeit, im 18. Jahrhundert völlig durch die Wanderratte verdrängt wurde. Diese ist kaum pestanfällig, das ist der Grund dafür, daß die Pest in Europa nicht mehr vorkommt, abgesehen von sporadischen Fällen in den Häfen, wo sie durch Schiffsratten, das sind eben Hausratten, eingeschleppt wird. Nur selten wird die Krankheit von Mensch zu Mensch übertragen [2].

Die Natur der Krankheit war bis 1900 [3] unbekannt. Die Nachrichten über sie sind fast insgesamt durch die Panik, in der jedermann sie erlebte, verzerrt. Die Ziffern der Chronisten sind im allgemeinen die unglaubwürdigsten Quellen der Bevölkerungsgeschichte [4]. W. arbeitete nun, um zu einem Ergebnis zu kommen, so, daß er jeden Todesfall zeitlich und örtlich auf dem Stadtplan festlegte. Es ergaben sich ebenso klare wie erstaunliche Zusammenhänge über den Seuchenzug. Von wahrscheinlichen Eindringpunkten aus greift die Pest vorzugsweise die Häuser an, in denen die Ratten Nahrung finden, die der Bäcker, Fleischer. Weber sind besonders gefährdet. Das hat schon Sticker nach indischen Beobachtungen festgestellt. — W. weist nach: 6 von 7 Bäckereien, 10 von 12 Leinewebern, 5 von 6 Fleischern, dagegen nur 4 von 15 Böttchern, 2 von 9 Schmieden wurden befallen. Denn der diesen Handwerken eigentümliche Lärm schreckte die Ratten ab. — Die Ausbreitung hängt genau mit den Lebensgewohnheiten der Ratten zusammen; auch der Zusammenhang mit den Mondphasen geht aus dem Uelzener Material hervor, wie Sticker und in seltener Übereinstimmung die zeitgenössischen Ärzte ihn behaupten. Sehr wichtig für die weitere Forschung sind die durch sorgsame Zählung gewonnenen Relativwerte: die Eltern waren beide gleich gefährdet, aber nur in 19 Prozent (1597) und 19,5 Prozent (1566) der befallenen Familien starben beide. Kinder starben am meisten, und zwar nicht weil sie schwächer, sondern weil sie zahlreicher waren. Daß jedoch eine Familie ausstarb, kam sehr selten vor (1 in 174 Fällen). Das heißt, es ergab sich kaum eine Gelegenheit, herrenloses Gut zu okkupieren [5]. Die absoluten Verluste konnten höchst unterschiedlich sein, 1566 starben 279 Menschen, 1597 aber 510. Für das Jahr 1566 überliefert die Stadtchronik die Zahl 750. In der schlimmsten Pest starb immerhin ein Drittel der Einwohner, die Todesrate stieg auf das 19fache der normalen. Das waren gewiß furchtbare Ergebnisse und sie

---

[2] Wir geben hier unserem lebhaften Bedauern Ausdruck, daß die Hamburger Dissertation von Dr. med. Annemarie Keyser, Die Pestepidemien in Deutschland nach dem Deutschen Städtebuch (1950), nicht gedruckt vorliegt.

[3] Selbst bei einem ausgezeichneten Historiker liest man auch heute noch den Satz: „Von entscheidender Wirkung auf die Gestaltung der Agrarwirtschaft wurde der hundertjährige Krieg und die durch ihn verursachte Pestepidemie." H. Nabholz, Ausgewählte Aufsätze zur Wirtschaftsgeschichte, Zürich 1954, S. 105.

[4] Das bestätigt Mols, ein guter Kenner der Materie, wiederum in seiner in unserer Umschau angezeigten Arbeit (Umschau S. 229).

[5] Doch steht die Zuwanderung großer Zahlen von Neubürgern außer Zweifel. W. setzt als Ausgleich für die Verluste von 1597 in den folgenden Jahren an: rund 800, davon 528 Geburten = 66 Prozent, 200 zugezogene Nichtbürger = 25 Prozent, 37 zugezogene Neubürger = 5 Prozent, 34 zugezogene Bräute = 4 Prozent (S. 93). Aber man kann nicht mit ihm jene 25 Prozent „gering" nennen, auch entfällt gewiß ein großer Teil der Geburten auf die Zugezogenen.

waren dazu angetan, Ordnung und Wirtschaft zu gefährden. Die Opfer verteilten sich gleichmäßig auf alle Bevölkerungsschichten, unter Belastung bestimmter Berufe. Die Häuser der Wohlhabenden wurden in Uelzen am meisten verschont (jedoch sind hier die absoluten Ziffern zu gering, um wirklich eine schlüssige Statistik darauf zu begründen).

Nach der Klärung der Uelzener Verhältnisse bespricht W. die Seuchenzüge in Deutschland und Europa. Hier liegen noch manche Rätsel. W. lehnt die Auffassung ab, daß die Pestflöhe in Waren transportiert wurden (der Bazillus als solcher kommt hier nicht in Betracht, er lebt nur in lebenden Wesen). Die Ratten müssen sie oder chronisch erkrankt die Erreger selbst verschleppt haben. Aus dem Vergleich einer ganzen Reihe von Verläufen folgert W.: der äußerste Wert, den die relativen Verluste erreichen konnten, liegt zwischen 30 und 40 Prozent (in Chroniken werden 90, ja 97 Prozent angegeben). Er geht dann auf eine Anzahl von Städten ein und beleuchtet die in der örtlichen Forschung erreichten Ergebnisse. Als Beispiel sei Hamburg angeführt[6]. Wenn 35 Prozent der Bäcker, 45 Prozent der Knochenhauer, jener so besonders gefährdeten Berufe, starben, dann — so schließt er — kann nicht die Gesamtsterblichkeit auf 55 bis 60 Prozent angesetzt werden. Nun steht der Verlust des Rates und der Ratsbediensteten mit 61 Prozent wohl fest. Waren sie durch ihre Dienstpflichten besonders gefährdet? — Man kann nicht sagen, daß die Dinge schon klar wären. Es ist möglich, daß das Uelzener Material zu schmal ist, um das der Statistik innewohnende Gesetz der großen Zahl wirksam werden zu lassen. Auf jeden Fall muß man das von der Uelzener Oberschicht sagen (S. 87: 33 Haushalte, 8 pestbefallen = 24 Prozent). Die Fachleute der Entomologie sind auf Grund der geringen Lebensdifferenzierung der Insekten sehr weit in der Aufstellung von Gesetzmäßigkeiten vorgedrungen. Hier sind daher Methoden der Stichprobenstatistik berechtigt. Aber da es sich ja bei den genannten Beispielen um Menschen handelt, so sind Schlüsse aus den geringen Ziffern nur mit größter Vorsicht zu ziehen. Aber hier wie für Bremen, Lüneburg usw. erweist sich W. als genauer Beurteiler der Quellen. Seiner Grundthese, daß Epidemien gesetzmäßig verlaufen, ist (jedoch immer unter Beachtung der Regel, daß kleine absolute Zahlen nur sehr unsichere Statistik zulassen) zuzustimmen, soweit sich Lebensprozesse in rationale Gesetze fassen lassen. „Es gibt eben eine obere Grenze der Sterblichkeit, die nicht überschritten werden kann" (139), und zwar deswegen nicht, weil sich der biologische Untergrund, die Rattenbevölkerung, durch die Pest erschöpft. So schließt W., daß der relative Verlust der einzigen statistisch erfaßbaren Epidemie des Schwarzen Todes, der in Bremen 1350, um 35 Prozent lag. Jedoch rät er davon ab, für das 14. und 15. Jahrhundert Zahlenangaben zu machen.

Es fügen sich noch viele Einzelerwägungen an, so über die Periodizität, das Verhältnis zum Klima usw. — Doch möge diese Übersicht genügen, um zu zeigen: bei allen noch vorhandenen Forschungslücken ist hier ein außerordentlich lehrreiches Werk entstanden, gerade durch das Zusammenwirken ganz verschiedener Disziplinen. Es sollte sich auch in der internationalen Diskussion durchsetzen.

L. Beutin

---

[6] H. Reincke, Bevölkerungsprobleme der Hansestädte, Hansische Geschichtsblätter 70, 1951.

HANSISCHE UMSCHAU

(Zweite Hälfte 1953 und 1954)

In Verbindung mit

Ahasver von Brandt, Paul Johansen, Hermann Kellenbenz, Erich von Lehe
Friedrich Prüser, Gotthold Rhode und *S. H. Steinberg*
bearbeitet von *Ludwig Beutin*

Unsere Berichterstattung umfaßt im wesentlichen den hansischen Bereich und hansische Belange. Wir bedauern, Arbeiten, die nicht diesem Gebiet gewidmet sind, im allgemeinen nicht anzeigen zu können. Beiträge von Mitarbeitern, die nicht in der jeweiligen Überschrift genannt sind, werden durch ein Sternchen zu Beginn und den Namen des Berichterstatters am Ende seines Schriftsatzes gekennzeichnet. Es ergeht an alle Interessenten die Bitte, Besprechungsexemplare an die Redaktion zu senden.

AUTORENREGISTER

1. ALLGEMEINES UND HANSISCHE GESAMTGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Ludwig Beutin)*

Der 2. Jahrgang der Neuen Folge der *Jahresberichte für deutsche Geschichte* betrifft im wesentlichen das Jahr 1950 (Im Auftrage der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin herausgegeben von F. Hartung, Berlin 1953, Akademie-Verlag, 240 S.). Mit seinen 2787 Titeln ist er ein eindrucksvolles Zeichen für die neu belebte Forschung. In der sorgfältigen Aufnahme werden auch Rezensionen verzeichnet, gelegentlich gibt es kurze Hinweise auf den Inhalt. Höchst willkommen ist die Berücksichtigung von maschinenschriftlichen Dissertationen und von vielen ausländischen Beiträgen. Freilich weiß man nicht recht, was eine Auswahl von Büchern über Wirtschaftstheorie hier soll, die sich wenig oder gar nicht mit deutscher Geschichte befassen, z. T. auch nur Handbücher des üblichen amerikanischen Typs sind. Verwundert ist man, Artikelchen von 2 bis 3 Seiten aus der in der D.D.R. erscheinenden pädagogischen Zeitschrift Geschichte und Schule aufgeführt zu finden. Derartiges ersparten die Jahresberichte sich und ihren Benutzern bisher. Die Geschichte der Städte und Landschaften, die wir pflegen, ist reichhaltig bedacht, sie ist auf verschiedene Abschnitte verteilt, jedoch in übersichtlicher Gliederung. Hier steht in einer knappesten Überschau zusammen, was wir in den Grundzügen kritisch würdigend vorführen, darüber hinaus ist manches Abgelegene und Spezielle verzeichnet. Man ist freudig überrascht durch die Fülle und die Sorgfalt des Aufbaus und der Verarbeitung. Nur sehr wenige Druckfehler sind festzustellen.

In den letzten Jahren ist in allen Ländern die Quellenedition wieder ungemein rege geworden. Sie brachte sowohl auf einzelne eng umschriebene Gebilde bezogene Veröffentlichungen wie Posthumus' Amsterdamer Handelsbuch als auch locker gefügte Sammlungen wie die mitteldeutschen Quellen zur Stadtgeschichte. Den Sundzollregistern können Bände aus verschiedensten Regionen angefügt werden, die wir als Anzeichen des belebten Interesses, der wiedergekehrten inneren Ruhe der Wissenschaft und des außer ihrem Fleiß notwendigen Opferwillens der öffentlichen und privaten Geldgeber mit großer Genugtuung anführen (ohne sie hier auch würdigen zu können): A. Sapori veröffentlichte mit einer ausführlichen Einleitung *I libri degli Alberti del Giudice*, einer großen Bankfirma in Florenz im ersten Viertel des 14. Jahrh. (Milano 1952, 366 S.). — R. Doehard — Chr. Kerremans, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises 1400—1440* (Bruxelles-Rome 1952, 29 + 703 S.), setzt die Publikation von 1941 fort. Nicht mehr stellen die Notariatsakte den bevorzugten Beweis dar, an ihrer Stelle hatten die Kaufmannsbücher urkundliche Beweiskraft erlangt. Viele Verträge wurden ohne Notar abgeschlossen. So wird nur noch ein Teil des Handels erfaßt, z. B. erscheinen Gewebe aus dem Norden nur in einzelnen Fällen. Auch gibt es nur wenige Commenda-Verträge. Dafür erscheinen zahlreiche Versicherungsakte, die sich z. T. auch auf Seewege beziehen, die nicht von Genua ausgingen, so für Valencia-Sluis. Dem Mittelmeergebiet im allgemeinen ist gewidmet die Sammlung *Medieval trade in the Mediterranean world* (vor allem italienische Quellen, übers. und hersg. von R. S. Lopez und I. W. Raymond, New York 1954, 540 S.). — H. Ammann setzt seine Publikationen

zur Schweizer Wirtschaftsgeschichte, die immer auch weitreichende sachliche und methodische Bedeutung für die allgemeine Geschichte besitzen, fort: *Mittelalterliche Wirtschaft im Alltag. Quellen zur Geschichte von Gewerbe, Industrie und Handel des 14. und 15. Jahrh. aus den Notariatsregistern von Freiburg im Üchtland* (3. Lieferung, Aarau 1954). — Die Reihe der Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit, die schon viele kostbare Editionen brachte, wird durch ein neues Werk bereichert, das der bekannten Gesellschaft der Paumgartner gilt: *Quellen zur Geschichte der Paumgartner von Augsburg (1480—1570)*, Hrsg. K. O. Müller (Deutsche Handelsakten, hrsg. von der Historischen Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften IX, Wiesbaden 1955, 64 u. 332 S.) — Wir kommen auf das wichtige Werk zurück. Beziehungen zum Norden und den Hansestädten enthält es so gut wie gar nicht.

P. Jeannin gab einen kurzen, mehrwöchige Studien in Lübeck zusammenfassenden Bericht über die dortigen Archivbestände mit Ausblicken auf Hamburg, Königsberg usw.: *Archives allemandes et histoire du XVIe siècle* (Annales, Jg. 8, 1953, 97—99).

Eine Übersicht über *Das stadtgeschichtliche Schrifttum in Deutschland in der Gegenwart* gibt Erich Keyser (Blätter f. dt. Landesgeschichte 90, 1953, 242—272), wobei auch die Hansestädte mit berücksichtigt werden.

* Das „Baltische Forschungsinstitut" in Bonn, eine Institution für Forscher und Studierende aus den drei baltischen Völkern, begann mit der Herausgabe eines Jahrbuches *Commentationes Balticae* I, 1953 (Bonn 1954, 228 S.). Aus seinem Inhalt erwähnen wir einen Aufsatz von E. Sturms, *Der ostbaltische Bernsteinhandel in der vorchristlichen Zeit*, der (mit Karten) den steinzeitlichen und vor allem bronzezeitlichen Bernsteinhandel und seine weiten Wege bis ins Mittelmeergebiet aufzeigt. *v. Brandt*

* Wenn es als Regel gilt, daß „Handbücher" in wissenschaftlichen Zeitschriften keine Rezension erfahren, so muß (abgesehen von der Fragwürdigkeit des Brauches überhaupt) jedenfalls eine Ausnahme gemacht werden, wenn eine neue Auflage mit einer gänzlichen Neufassung zugleich einen so entschiedenen Fortschritt bringt, wie das beim neuen „Gebhardt" erfreulicherweise der Fall ist (*Bruno Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte.* Band 1: Frühzeit und Mittelalter. Achte, vollständig neubearbeitete Aufl., in Verbindung mit ... hrsg. v. Herbert Grundmann, Stuttg. 1954. XX, 735 S.). Über die letzte (7.) Auflage konnte an dieser Stelle (HGBll. 1931, S. 259) nur bemerkt werden, daß sie eine zusammenfassende Berücksichtigung der Hanse leider vermissen lasse. Diesmal dürfen wir mit aufrichtiger Freude feststellen, daß der Herausgeber H. Grundmann selbst in dem Kapitel *„Die deutsche Ostbewegung im Spätmittelalter, der Ordensstaat und die Hanse"*, also in einem wohlgewählten größeren Rahmen, der Hanse eine zwar knappe (S. 497—504), aber über Erwarten stoffreiche und von ausgezeichneter Sachkenntnis getragene Darstellung gewidmet hat — zum ersten Mal in diesem führenden Handbuch der deutschen Geschichte! Auf Einzelheiten kommt es hier nicht an, es wäre auch nur ganz weniges in Frage zu stellen; dankenswert und nicht ohne Bedeutung für das deutsche Geschichtsbild ist es aber, daß die Hanse hier nun ihren in Maßstab und organischer Einfügung richtigen und befriedigenden Platz gefunden hat.

Während F. Rörig es 1942 und nochmals 1950 als die dringendste Aufgabe der hansischen Geschichtsforschung bezeichnen mußte, „heraus aus der Isolierung" zu kommen und dafür zu sorgen, daß endlich die Fülle fruchtbarer Erkenntnisse der Hanseforschung Allgemeingut der Gesamthistorie werde — so hat das Jahr 1954 hier in gewissem Sinne Epoche gemacht. Denn mit Grundmanns Ausführungen über die Hanse im neuen Gebhardt (s. o.), mit Haußherrs Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit (s. v.) und mit Hermann Conrads *Deutscher Rechtsgeschichte (Band I: Frühzeit und Mittelalter. Ein Lehrbuch.* Karlsruhe, C. F. Müller, 1954. XXVII, 639 S.) hat das in Jahrzehnten von der Hanseforschung erarbeitete heutige Bild in drei maßgebenden Gesamtdarstellungen der Allgemeinen, Wirtschafts- und Rechtsgeschichte Aufnahme gefunden. Die Hanse ist damit endlich sowohl qualitativ wie quantitativ gebührend und befriedigend in der „großen" Geschichtsschreibung vertreten.

Damit ist gesagt, daß der vorliegende erste Band des Conradschen Werkes auch von der hansischen Forschung dankbar begrüßt werden darf. Er gibt nach einer langen Pause erstmalig wieder eine ausführliche, neue Gesamtdarstellung der deutschen Rechtsgeschichte mit Einschluß des Privatrechts. Er bezeichnet sich selbst als „ein Lehrbuch" und hält sich auch. gleich wie Schröder-Künßberg und Brunner-Schwerin, an den angemessenen und alterprobten Rahmen der „Staats- und Rechtsgeschichte", in dem nun auch Städtewesen und Hanse eine sorgfältige, dem Stand der Forschung entsprechende Darstellung finden. Man darf wohl sagen, daß die Abwägung zwischen den eigentlich rechtsgeschichtlichen und den allgemein-, sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Abschnitten gut gelungen scheint.

Die Hansischen Geschichtsblätter sind für eine Würdigung des gesamten Werkes selbstverständlich nicht zuständig; sie müssen sich auf die stadt- und wirtschaftsgeschichtlichen Abschnitte beschränken. Fassen wir diese in weitem Rahmen auf, so wäre zunächst der § über Handel und Verkehr im fränkischen Reich zu beachten, der auf sehr knappem Raum das Wesentliche aussagt (Haithabu wäre besser nicht als „dänisch" zu bezeichnen, da das weder der Bevölkerungszusammensetzung noch dem politischen Verhältnis richtig entspricht; die Rolle des Nahhandels ist nach den jüngsten Ergebnissen der Archäologie wohl unterschätzt). Ausführlicher ist der gleiche § im Teil Hoch- und Spätmittelalter. Hier stellt man mit besonderer Befriedigung die sorgfältige Verwertung hansegeschichtlicher Forschungen fest, wodurch der norddeutsche und nordeuropäische Handel und Verkehr endlich ihrer organischen Funktion und Bedeutung nach berücksichtigt werden. Geringfügige Beanstandungen bedürfen hier keiner Erwähnung im einzelnen. Nur den wiederholt verwandten Terminus „Bund" als Bezeichnung der Hanse (S. 286, 288 „machtvoller Bund", 457 f., 460 „festgefügter Bund") sähe man gerade in einer rechtsgeschichtlichen Darstellung lieber vermieden, weil er falsche Vorstellungen von rechtlichen Organisationsgrundlagen erweckt und eine nicht zutreffende rechtliche Parallelität zu den süddeutschen Städtebünden vermuten läßt. In diesen Zusammenhang gehört auch die so nicht recht zutreffende Angabe, daß die Hanse Bundessteuern (Pfundzölle) erhoben und „ihre Kriege" geführt habe. Im ganzen ist der Verbandscharakter der Hanse stärker betont, als es der Wirklichkeit entspricht.

Im übrigen dürfen das Kapitel über das städt. Verfassungsrecht (S. 440 ff.) sowie die §§ über die Stadtrechte und die städt. Gerichtsbarkeit (S. 481 f., 503 f.)

als gelungen bezeichnet werden, wenn auch die beiden letzten so knapp sind, daß sie der Vielfalt der Entwicklung nicht voll gerecht werden können: so fehlt (S. 482) Soest als Mutterrechtsstadt, überhaupt wird der von Reincke geschilderte Zusammenhang Köln — Soest — Lübeck — Hamburg nicht deutlich; allzu formalistisch wirkt die Beschränkung auf die förmlichen Rechts-„Verleihungen" und auf die Jahresdaten der Rechtsaufzeichnungen einzelner Städte, wodurch die tatsächlichen ursächlichen Zusammenhänge und Rechtswanderungen eher verdunkelt werden. Auch wäre ein Hinweis auf die von Ebel betonte andersartige Stellung des Lübecker Oberhofes (Fehlen der Mittelstädte, kein Weisungs-, sondern Berufungsverfahren) gegenüber dem Magdeburger erwünscht, da sich hieraus auch allgemeingeschichtlich wichtige Folgerungen ergeben. Die Ausführungen über das städtische Verfassungsrecht (und das städt. Grundrecht) stützen sich mit Recht vorwiegend auf Planitz; den kritischen Bemerkungen S. 449 ist voll zuzustimmen. — Die Abschnitte über das Schuld- und Sachenrecht sind zwar ebenfalls sehr knapp (z. B. Kauf u. Tausch im Hochmittelalter, S. 561), reichen aber zur Orientierung aus, während sich aus den wenigen Zeilen über die Gesellschaftsverträge (S. 564) mindestens für das hansische Gebiet zu wenig über die teilweise doch verwickelteren Verhältnisse der wedderlegginge ergibt und die sendeve, wenn auch nicht eigentlicher Gesellschaftsvertrag, doch eine Erwähnung verdient hätte.

Das schon zitierte verfassungsrechtliche Kapitel kann dagegen, bei knappster Formulierung auf 18 S., mehr in die Tiefe gehen. Man wird am großen Zuge dieser Zusammenfassung wenig zu beanstanden oder zu vermissen haben. Das will bei der nachgerade bedrückenden Fülle einer sehr disparaten Literatur schon etwas heißen und so gebührt übrigens auch gerade der Lit.-Übersicht zu diesem Kapitel ein betontes Lob (S. 463—468). Nur weniges wäre zur Erwägung zu stellen: so möchte man — wie in den meisten Darstellungen — auch hier die unscharfe Verwendung des Begriffes „Patriziat" beanstanden, die erfahrungsgemäß immer wieder zu Mißverständnissen und sozialgeschichtlichen Verzeichnungen führt. Wenn festgestellt wird, daß in vielen Städten ein dauernder sozialer Schichtwechsel innerhalb des „Patriziats" stattfand (durch Absinken zahlreicher Familien, Aufstieg neuer Emporkömmlinge usw.), so ist das eben kein Patriziat! Sofern dieser Begriff überhaupt einen brauchbaren verfassungs- und sozialgeschichtlichen Sinn haben soll, wäre er auf die Fälle zu beschränken, wo es sich um einen (grundsätzlich) geschlossenen, hinsichtlich der Ratsfähigkeit alleinprivilegierten Stand, also faktisch einen „Geburtsstand", handelt. Einen solchen haben aber die Hansestädte nicht gekannt; was, auch bei Conrad, als „die Patrizier" erscheint, denen allein aktives und passives Ratswahlrecht zustand, ist in Wirklichkeit die stark fluktuierende Masse der (grundbesitzenden) Kaufmannschaft, die allenfalls ein Berufsstand, aber kein Geburtsstand war, ergänzt durch stark wechselnde, dünne Rentnerschichten. Wenn in dem als besonders konservativ angesehenen Lübeck im 14. und 15. Jahrhundert jeweils $^2/_3$ der gewählten Ratsmitglieder neuen, d. h. im vorhergehenden Jahrhundert nicht im Rat vertretenen Familien entstammten, so kann man bei einem solchen Umtrieb schlechterdings nicht von Patriziat sprechen. — Übrigens wird das Aufkommen des Rates mit dem 13. Jahrhundert doch etwas zu spät datiert.

A. v. Brandt

Eine meisterliche Studie *Seide aus Regensburg* schrieb H. Heimpel (Mitteilungen des Instituts f. Österr. Geschichtsforschung 62. Bd., 1954, 270—298, 1 Abb.). Die durch Bastian (Runtingerbuch) überkritisch als Traum bezeichnete Regensburger Seidenweberei (die nach B. durch Seidenhandel zu ersetzen ist) wird durch eine neu entdeckte wichtige Quelle belegt. In Sevilla fand P. Thomas Kaeppeli den vollen Text der bisher nur bruchstückweise bekannten „Oeconomie" des Konrad von Megenberg (1353/54), die jetzt für die Monumenta Germ. bearbeitet wird. Darin findet sich in dem Abschnitt de vestitore ein Satz: „Nutriuntur eciam ..." (nämlich Seidenwürmer in Regensburg). Der von einem dort ansässigen, als sorgsam erwiesenen Beobachter stammende Satz beweist, daß in Regensburg Seide verwebt wurde. Er bietet H. Anlaß, die bekannten, von Bastian jedoch abgewerteten Belege aus Wolfram, englischen und französischen Quellen abermals zu überprüfen. Auf sehr vorsichtige Art gelangt er zu dem positiven Schluß, daß es eine im Einzelnen freilich wenig bekannte, besonders Schleiertuche und ähnlichen modischen Bedarf herstellende Weberei gab, so wie in Zürich, Konstanz, Köln, sicher im 13. Jahrh., vielleicht früher. Die Kunstgeschichte bietet weitere Belege, unter ihnen die abgebildete Regensburger Marienstatue von 1280.

Heft 8 der Hamburger Beiträge zur Numismatik, 1954, 446 S., hrsg. v. Walter Hävernick, bringt außer einer sehr weitausgreifenden und vielseitigen numismatischen Umschau, die auch historische Schriften bespricht, mehrere Fundberichte und kleinere Aufsätze, z. B. von Peter Berghaus, *Beiträge zur deutschen Münzkunde des 11. Jh.s* (207—223). Wichtig vor allem ist der umfangreiche Aufsatz von Gert Hatz: *Zur mittelalterlichen Münzgeschichte der Niederlausitz* (241—308), dem eine vorzügliche siedlungs- und wirtschaftsgeschichtliche Darstellung der Lausitzer und benachbarten Gebiete im 13. und 14. Jh. beigefügt ist.

* H. Strahm, *Die Berner Handfeste* (Bern 1953, Huber. 200 S., 8 Kunstdrucktafeln). Die Berner Handfeste, eine Urkunde, die, sich selbst auf den 15. April 1218 datierend, inhaltlich ein abgerundetes Stadtrecht mit sich führt, ist schon häufig Gegenstand wissenschaftlichen Bemühens gewesen. Seit dem Jahre 1862, das die ersten Bedenken Moritz v. Stürlers bringt, tobt der Streit um die Frage, ob wir in ihr ein ehrwürdiges Dokument aus der Kanzlei Friedrichs II. zu sehen haben oder aber eine Fälschung der Stadt Bern. Bei starken Meinungsverschiedenheiten im einzelnen folgte man i. a. der zweiten Auffassung. — Es ist zu hoffen, daß sich nach den Untersuchungen von Hans Strahm die bisher nur von Außenseitern für richtig gehaltene Überzeugung von der Echtheit der Urkunde durchsetzt. Wohl veranlaßt durch das 600. Gedenkjahr des Eintritts der Stadt Bern in den Bund der Eidgenossen (1951) hat er das Diplom eingehend untersucht und u. E. den Beweis seiner Authentizität geliefert (ebenso schon: H. Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter, 1954, S. 474 Anm. 11). Aus dem Inhalt der Handfeste selbst läßt sich kein stichhaltiges Argument gegen ihre Echtheit entnehmen, während sämtliche formalen Gründe, die bislang von der vorherrschenden Lehre ins Feld geführt wurden, sich entweder als überhaupt gegenstandslos erwiesen haben oder doch jedenfalls niemals Gewißheit vermitteln können und deshalb zurücktreten müssen vor dem S. 139 f. geführten Beweis der originalen Bullierung (zweite Königsgoldbulle

Friedrichs II.). Strahm hat damit der Stadt Bern ein Geschenk von bleibendem Wert überreicht. Aber auch die deutsche Rechtsgeschichte überhaupt ist ihm zu Dank verpflichtet, da die Berner Handfeste als echte Urkunde zu den frühesten mittelalterlichen Stadtrechtsaufzeichnungen gehört. Wenn überhaupt Kritik am Platze ist, so trifft sie die Form der Darstellung: ein wenig geglückter Aufbau führt zu manchen Wiederholungen, die das Lesen des Werkes nicht gerade verschönern. *I. Gernhuber*

K. Helleiner, *Europas Bevölkerung und Wirtschaft im späten Mittelalter* (Mitt. Inst. f. Öst. Gesch. 62, 1954, 254—269) gibt einen Überblick über die Bearbeitung der um den Schwarzen Tod und die nachfolgende Stagnation gelagerten Probleme. Dieser Aufsatz führt durch die reichhaltigen Literaturangaben aus allen Ländern, durch die Anführung wichtiger Einzelbeispiele aus Frankreich und England (die Arbeiten des Amerikaners Russell werden gewiß ein maßgeblicher Ausgangspunkt bleiben, vgl. HGBll. 71, 1952, S. 181), besonders aber durch die große Linie seiner Betrachtung ausgezeichnet in die Fragen ein. Er warnt davor, Ergebnisse zu verallgemeinern. „Weiß man doch, wie rätselhaft verschieden sich der bacillus pestis von Ort zu Ort gebärdet hat". Der Eindruck der Verarmung und des Rückganges ist jedenfalls allgemein. H. bezweifelt Lütges These, daß angesichts dieser durch die Wüstungen, das Aufhören der Ostkolonisation und der Städtegründungen weiterhin gekennzeichneten Zustände logischerweise die Städte eine „goldene Zeit" erlebten. Das Jahrh. von 1350 bis 1450 trägt ein „krisenhaft düsteres Gepräge" (269). — Sehr förderlich ist H.s Frage, ob das Unheil abgesehen von der Pest auch die Folge eines Bevölkerungsüberdrucks war, der eine Zeitlang auf mindere Böden abgeleitet werden konnte, um eines Tages dann zur großen Katastrophe zu führen. Im gleichen Zusammenhang nimmt auch W. Abel, der unbestritten führende Sachkenner in dieser Forschungsrichtung, in der die deutsche Wissenschaft dank seinen Arbeiten voran steht, wieder das Wort: *Wüstungen und Preisverfall im spätmittelalterlichen Europa* (Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik Bd. 165, 1953, S. 380—427).

Erich Keyser, *Die Ausbreitung der Pest in den deutschen Städten* (Hans Mortensen-Festschrift, Bremen 1954, 207—215) enthält neben chronologischen Daten über die Pest 1634—41 auch eine sehr anschauliche Karte, welche das allmähliche Umsichgreifen der Seuche in Deutschland zeigt.

Einen guten Einblick in den trotz aller Vorschriften besonders in der städtischen Wirtschaft dynamischen, auf dem Wettbewerb beruhenden Charakter des Mittelalters gibt E. E. Hirschler, *Medieval economic competition* (Journal of Econ. Hist. 14, Nr. 1, 1954, 52—58). Mit Recht weist er nach Schumpeter darauf hin, daß neue Güter, Verkehrsformen, Versorgungsmärkte, technische Einrichtungen, Verkaufsmethoden oft ein viel wirksameres Mittel des Wettbewerbs sind als Preisbildung. Für all dieses aber bietet auch das Mittelalter eine große Menge von Beispielen. Sie werden hier vornehmlich aus deutschen Quellen und Sonderstudien entnommen. Wir arbeiten in diesen Blättern seit langem daran, die mittelalterliche Wirtschaft in ihrer lebenden Wirklichkeit zu erkennen, und verzeichnen den vorliegenden Aufsatz, der den amerikanischen Forschern einen guten Eindruck von dieser vermittelt, mit Vergnügen.

* Von der zweiten Serie der *Sundzollregister* (1661—1783) erschienen die Bände, die den Warenverkehr behandeln, in den Jahren 1939 (1. Halbband: 1661—1720), 1945 (2. Halbband, 1. Hälfte: 1721—60) und schließlich 1953 der letzte: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebaelt 1701—1748, Anden Del: Tabeller over Varetransporten, Andet Halvbind: Transport gennem Øresund 1761—1783 og gennem Storebaelt 1701—1748* (Kopenhagen 1953). — Die komplizierte Titulatur, Einteilung und Zählung der Bände läßt nicht ohne weiteres erkennen, daß mit dem vorliegenden letzten „Halbband-Teil" (er umfaßt immerhin IV + 541 S.) sich ein denkwürdiges Ereignis vollzogen hat: das wahrhafte Monumentalwerk der SZR liegt nämlich damit fertig vor! Ein lakonisches Vorwort des verdienten Herausgebers der letzten Bände, Knud Korst, gibt davon Kunde; es gedenkt dabei mit ehrenden Worten der unvergessenen Trägerin und Hauptbearbeiterin des Gesamtwerkes, Nina Ellinger Bang, die seine Vollendung nicht mehr erlebt hat († 1928).

Die hansische Geschichtsforschung hat allen Anlaß, die Fertigstellung des Werkes freudig und mit Dank gegen die Herausgeber zu begrüßen. Sie darf sich außerdem mit Stolz daran erinnern, daß es Dietrich Schäfer gewesen ist, der in dieser unserer Zeitschrift seit 1875 sein lebendiges Interesse immer wieder den SZR gewidmet hat und dessen unermüdlicher Initiative es vor allem zu danken war, daß die Mittel für die (ursprünglich nicht geplante) Veröffentlichung der zweiten Serie beschafft worden sind. Im Vorwort zum ersten Band der zweiten Serie (1930) ist dieses Anteils, den Schäfer an dem Werk hatte, mit Recht gedacht worden.

Der Warentransport durch den Öresund 1661—1783 und den Großen Belt (nur für 1701—48) wird also in den zuletzt erschienenen drei starken Bänden mit insgesamt über 2100 Seiten behandelt. Da Krieg und Nachkrieg ihre Würdigung an dieser Stelle bisher verhindert haben, sei das hier kurz nachgeholt (wobei die voraufgehenden Anzeigen durch L. Beutin in HGBll. 1932, S. 190 ff., 1934, S. 252 ff. sowie 1950, S. 113 ff. über das Werk von A. Christensen als bekannt vorausgesetzt werden). Die Aufbereitung des ungeheuer anschwellenden Stoffes ist etwas knapper gehalten als in der ersten Serie: es fehlt die dort unter B jeweils gegebene Gesamtübersicht über die Waren nach Bestimmungsorten. Doch kann man sich diese Übersicht selbst, wenn auch etwas mühsam, durch Zusammenzählen aus den Tabellen 2 und 4 (Waren aus bestimmten Abgangshäfen, verteilt nach Bestimmungsorten) verschaffen. Im übrigen geben die Tabellen 1 und 3 für jedes Jahr auch die Gesamtsumme der „nach Osten" bzw. „nach Westen" verzollten Waren (mit Ausnahme allerdings der zollfreien schwedischen Durchfuhr). Von 1710 an (Aufhören der schwedischen Zollfreiheit) sind diese Zahlen auch summiert, so daß nunmehr mit einem Blick die verzollte Gesamtdurchfuhr für jede Warengattung festgestellt werden kann. Alle zehn Jahre sind sämtliche Waren erfaßt, in den Zwischenjahren die unbedeutenderen fortgelassen. In der geographischen Einteilung nach Heimat- und Bestimmungshäfen ist erfreulicherweise die Einzelangabe der wichtigeren deutschen und baltischen Häfen beibehalten worden (Bremen, Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Stettin, Danzig, Königsberg, Riga, gelegentlich Narva, später Petersburg), während sonst in der Regel bekanntlich nur nach Ländern bzw. Landschaften klassifiziert ist.

Eine auch nur andeutungsweise versuchte erste Auswertung des Gesamtmaterials würde den Rahmen dieser Anzeige sprengen; sie bedürfte zudem ja der Auseinandersetzung mit der bisher erschienenen kritisch wertenden Literatur. Setzt man aber voraus, daß die bekannten Grenzen und Mängel des Registrierungssystems in den hier behandelten anderthalb Jahrhunderten ungefähr gleichgeblieben sind, so leuchtet ohne weiteres die zum mindesten relative Bedeutung des riesigen Zahlenmaterials ein. Der langsame Rückgang des niederländischen Anteils am Warenhandel, das Ansteigen des englischen, die zunehmende Bedeutung von Häfen wie Bremen, Hamburg, St. Petersburg für das Ostseehandelssystem sind ziemlich mühelos aus den Tabellen zu entnehmen. Andere Erscheinungen, wie die enorme Zunahme der ostwärtigen Kolonialwarendurchfuhr ergeben sich erst bei eingehender Entschlüsselung des Stoffes im einzelnen. So werden 1661 nur 17 000 Zentner, 1783 dagegen 430 480 Zentner Kolonialwaren ostwärts registriert (nach Abzug der Transporte auf schwedischen Schiffen, die 1661 nicht registriert wurden, 1783: 397 700 Zentner).

Eine gewisse Enttäuschung bringt der letzte Band mit der Warentabelle für den Großen Belt 1701—48. Angesichts der Unstimmigkeiten namentlich im Lübecker Sundverkehr, die W. Vogel (HGBll 1928, S. 135 f.) und L. Beutin (HGBll 1932, S. 196) festgestellt hatten, mußte man hoffen, daß die Belt-Listen da vielleicht Aufklärung brächten: in dem Sinne nämlich, daß zahlreiche Transporte auf Lübecker Schiffen diese Route benutzt haben. Hierin wird man aber enttäuscht: Die Warentabelle für die Belt-Fahrten (es ist nur eine, auf einer Seite des Werkes) beschränkt sich auf den Getreidetransport von Dänemark nach Norwegen auf dänischen und norwegischen Schiffen (warum?). Es ist also leider nicht möglich, zu kontrollieren, wie groß der Transportanteil des Belt ist.

A. v. Brandt

Eine zentrale Frage der Wirtschaftsgeschichte ist, seitdem sich diese volkswirtschaftlicher Fragestellungen annimmt, die nach den Konjunkturen und Krisen. Sie sind nur durch Messung zusammenhängender, in sich einheitlicher Tatsachenreihen wirklich einwandfrei festzustellen. Die Produktion läßt sich in älterer, vorstatistischer Zeit nur ausnahmsweise zahlenmäßig messen. Es gibt eine Anzahl Preisreihen in den bekannten preisgeschichtlichen Werken, aber sie müssen durch andere Daten ergänzt werden. Unter ihnen bieten sich die des Verkehrs als Anzeiger des Warentausches. Die Frage ist, wie sie sich zu den Preisschwankungen verhalten. — Diese Problemlage beleuchten H. und P. Chaunu, *A la recherche des fluctuations cycliques dans l'économie des XVIe et XVIIe siècles* (Hommage à Lucien Febvre, Paris 1954, 389—407). Außer den soeben besprochenen Sundzollregistern gibt es Material der bezeichneten Art (kontinuierlich und einheitlich) dafür vor allem im Archiv der Casa de Contratacion in Sevilla. Hier haben die beiden Forscher ein Werk erarbeitet, dessen Erscheinen in der Sammlung „Ports, Routes, Trafics" sie ankündigen (L'Atlantique espagnol de 1504 à 1650; es soll über 3 500 Seiten umfassen!). Der Aufsatz bringt aus diesem offenbar überwältigend reichen Material einige Belege, die den Gleichlauf — nicht die kausale Verknüpfung — der durch Hamilton festgelegten Preisreihen und des in Tonnen gemessenen Schiffsverkehrs, dazu den der Frachtpreise in der Tat überraschend deutlich erkennen lassen. Sie

stellen für das behandelte Jahrh. 8 Zyklen fest, davon 6 zu je 10 Jahren. Das erinnert an die „mittleren Wellen" der modernen Krisentheorie. — Man wird nach diesem Einblick das Hauptwerk mit großem Interesse erwarten dürfen. Eine ähnliche Untersuchung dürfte möglich sein, wenn die Sundzollregister mit Posthumus' Amsterdamer Preislisten kombiniert werden, oder wenn gar das Hamburger Preismaterial, das seinerzeit von der unter Elsas arbeitenden Forschungsgruppe gesammelt wurde, endlich ans Licht käme.

* Aus dem 27. Jahrgange des „Bulletin of the Business Historical Society" seien als Beispiel, wie von dieser Zeitschrift auch das Ausland in den Kreis der Betrachtungen gezogen wird, die *New Facets of the Financing and Marketing of early printed books* von Florence Edler de Roover nachgetragen. Sie hebt die große anregende Rolle hervor, die deutsche Drucker für die Entstehung des italienischen Buchdruckes gespielt haben, aber auch die Schwierigkeiten, die ein sich durch damalige Verhältnisse ergebendes Überangebot für den Absatz der Druckwerke bedeutete, wobei man sehr bald mit Kaufleuten als Geldgebern (Verlegern) ins Geschäft gekommen ist. *F. Prüser*

E. J. Hamilton (Univ. Chicago), der bekannte Erforscher der spanischen Preisgeschichte, gibt einen höchst bedeutsamen Längsschnitt durch die Preisentwicklung: *Prices as a factor in business growth. Prices and progress* (Journal of Econ. Hist. 12, 1952, 325—349). Während er mit Recht betont, daß Preis- und Lohnreihen unter allen statistischen Daten am tiefsten in die Vergangenheit zurückreichen (600 Jahre), daher besonders wichtig für die Wirtschaftsgeschichte sind, weist er doch auch auf ihre Lückenhaftigkeit hin. — H. bezweifelt, daß die Geldverschlechterungen des Mittelalters als solche das Preisniveau auf lange Sicht sehr beeinflußten. Ein scharfer Preisanstieg erfolgte von 1350 bis 1380, in der Epoche des Schwarzen Todes, als die Bevölkerung sank und zugleich die Goldausprägung in vielen Ländern stark zunahm. Dennoch war kein wirtschaftlicher Fortschritt bemerkbar, der Menschenmangel verhinderte ihn. Es kommt eben nicht nur auf die nominellen Preise an. Das 15. Jahrh., weiterhin eine Zeit häufiger Münzverrufungen, gibt H. Anlaß zu einer interessanten These. Er stellt aus dem Studium von hunderten von Münzedikten fest, daß die Fürsten so gut wie nie aus reiner Willkür handelten. Sie holten den Rat von Münzbeamten, Kaufleutegilden, Finanzfachleuten ein und ihre Maßnahmen konnten nicht geheim erfolgen. In weiter Sicht wurde dadurch, daß bei steigenden Preisen die Münze verbessert, daher knapper wurde (und umgekehrt) das Preisniveau einigermaßen stabil gehalten. Dem stand jedoch die ständige Unruhe der Märkte auf kurze Sicht gegenüber. Der stärkste Aufstieg, den die Preise bis zum 20. Jahrh. je erlebt haben, geschah im 16. Jahrh. durch die Silbereinfuhr aus Amerika, um 1650 standen die Preise im auf Silber reduzierten Durchschnitt auf dem 3½fachen der von 1500. Von dem amerikanischen Silber ging sehr viel wieder nach Ostasien. Die Preishöhe war natürlich nicht nur monetär bedingt, sondern in den europäischen Ländern auch durch Zuwachs an Produktivität, Bevölkerung und Bedarf. Der Gewürzhandel, die großen Kapitalgesellschaften, die Löhne werden in zwar knappster, doch gedankenreicher Weise in Verbindung zu den Preisen gesetzt. Die Löhne blieben weit hinter diesen zurück (wie uns schon aus Luthers Klagen bekannt ist) und er-

laubten den Kaufleuten hohe Gewinne. Der Dreißigjährige Krieg ließ die Preise scharf stürzen, die Löhne jedoch weniger — eins der Kennzeichen der säkularen Stagnation, die dann einsetzte.

H. Ammann, *Über das Waadtländische Städtewesen im Mittelalter und über landschaftliches Städtewesen im allgemeinen* (Schweizer. Zschr. f. Gesch. 4, 1954, 1—87) bringt eine wiederum material- und erkenntnisreiche zusammenfassende Untersuchung über das von ihm schon oft behandelte Schweizer Städtewesen. Sie ist uns vor allem in den allgemeinen Gedanken wichtig. A. betont wie Pirenne, daß erst die Gesamtheit politischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Betrachtung das Wesen der Stadt erschließt, er fügt die topographischen Verhältnisse als besonders wichtig an. Die 60 (!) Städte der Waadt waren fast alle politisch-machtmäßig bestimmte Gründungen, viele blieben winzige Flecken, rund 30 besaßen zwischen 200 und 600, gegen 20 aber nie mehr als 200 Einwohner. Viele lokale Dynasten gründeten solche „Städte", die dann einsetzende Oberherrschaft Savoyens leitete die Rückbildung oder Stagnation ein, um einige wachsen zu lassen. Von städtischer Wirtschaft ist bei wenigen zu reden. A. vergleicht zum Schluß die „Städtelandschaften" Oberschwabens, Bayerns, der Rheinlande und Flanderns mit der Landschaft am Genfer See, so seine Studie über lokale Bedeutung hinausführend. Die kurzen Charakteristiken dieser Städtegruppen sind lichtvolle Beiträge zu der schwierigen Frage der Städtegruppierung.

Und abermals H. Ammann: *Oberdeutsche Kaufleute und die Anfänge der Reformation in Genf* (Zschr. f. Württemberg. Landesgesch. 13, 1954, 150—193: Festschrift K. O. Müller zur Vollendung des 70. Lebensjahres) gibt einen „kleinen Beitrag zur großen Ideengeschichte" unter der Fragestellung, wie die Tätigkeit der Kaufleute Ideen verbreitete (hier: die Reformation von Oberdeutschland nach Genf trug). Dies Thema führt A. in seiner meisterlichen Art durch, indem er zunächst die Stadt Genf, dann die oberdeutschen Gesellschaften, besonders die Tucher von Nürnberg, über die er hier überhaupt zum ersten Mal breiteres Material vorlegt, behandelt. Der Verf. möge nicht zürnen, wenn wir seine Studie hier, als unserem Arbeitsbereich zwar verwandt, doch nicht enger zugehörig, nur in Kürze bekannt machen.

Hermann Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625* (Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle Hamburg, Bd. 10, Hamburg 1954, Verlag der Hamburgischen Bücherei, 424 S.). Diese Blätter pflegen aus leicht ersichtlichen Gründen Werke, die aus der Tätigkeit des Hansischen Geschichtsvereins hervorgehen oder mit ihm in engem Zusammenhang stehen, nicht kritisch zu besprechen. Davon kann der Berichterstatter, so gern er es täte (denn dies Buch hat viel mit einer seiner früheren Arbeiten zu tun), auch in diesem Falle nicht abweichen. Doch kann er nicht ganz stillschweigend an ihm vorübergehen. Dafür ist die Genugtuung zu groß, eine Arbeit, die der Verein vor mehr als 40 Jahren zu fördern begann, doch zu einem gewissen Abschluß gebracht zu sehen. Was das Schicksal dem jungen, so überaus begabten und fleißigen Bernhard Hagedorn aus der Hand riß, hat ein ebenbürtiger Nachfolger wieder aufgenommen, er hat es thematisch eingeschränkt, doch innerlich angereichert, dies vor allem durch neue Quellen. Wenn wir eine von ihnen als wichtig herausheben sollen, so ist es das bisher

unbeachtet gebliebene Konten- und Umsatzverzeichnis der Hamburger Bank aus ihrem ersten Jahr, 1619. Eine große Zahl von Förderern hat dem Buch über die Klippen unserer Zeit geholfen. Es ist kein Werk zum Durchlesen, das einer breiten Wirkung gewiß sein könnte. Aber es wird dafür dauern und jene Helfer haben sich gewiß nicht vergebens bemüht. Unter ihnen ist besonders zu nennen die Wirtschaftsgeschichtl. Forschungsstelle in Hamburg, die gemeinsam mit dem H.G.V. das Werk herausgab. Ihrem Vorsitzenden H. v. Dietlein und ihrem wissenschaftlichen Leiter E. Hieke gebührt warmer Dank.

Kellenbenz faßt die großen Zusammenhänge, in denen sein Buch gesehen werden muß, in einer inhaltreichen Skizze zusammen: *Spanien, die nördlichen Niederlande und der skandinavisch-baltische Raum in der Weltwirtschaft und Politik um 1600* (V. S. W. G. 41, 1954, 289—332). Sie beruht auf einer ungemeinen Kenntnis der ausländischen Literatur und ist schon deswegen sehr wichtig; aber noch mehr ist sie es wegen der großen Überschau. Der Kampf zwischen Spanien und den Niederlanden ist ein altes Thema; Verfall und Aufstieg, beide während des großen Kampfes, werden hier auch wirtschaftlich gedeutet. Dabei stellt K. als ein bisher so nicht sichtbares Element die internationale, eng ineinander geflochtene und versippte Unternehmerschaft heraus, die in der Tat eine „eigentümliche Entwicklungsstufe" (S. 319) einnimmt: über die städtisch umgrenzten Kreise in europäische Weite gewachsen, noch aber nicht in nationalwirtschaftliche Tätigkeit eingespannt. Diese Kaufmanns- und Bankierschicht durchzog wie ein Geflecht alle Länder, von Schweden bis Spanien (doch begann sich die englische Unternehmerschaft, die K. nicht bespricht, um diese Zeit schon besonders und insular zu formen). Sie verdiente zugleich am Aufstieg und am Fall der Staaten. Im Norden war Antwerpen immer noch ihr Zentrum und daneben dann Hamburg, sie wirkte stark am Aufstieg Schwedens mit.

In ähnliche Zusammenhänge führt A. Ernstberger, *Hans de Witte. Finanzmann Wallensteins* (V. S. W. G., Beiheft 38, Wiesbaden 1954, 564 S.). Es schließt sich eng an Ernstbergers Wallensteinbuch an und baut zahllose, in unendlich verzweigtem Archivstudium gewonnene Einzeldaten zu einem großartigen Lebens- und Zeitbilde zusammen. Eine „bisher so gut wie unbekannte Persönlichkeit" tritt damit in ein helles Licht, das weniger von ihr selbst als von Wallenstein ausstrahlt, dem de Witte diente. Dessen Persönlichkeit bleibt freilich im Helldunkel, E. konnte weder seinen Geburtsort (wahrscheinlich Antwerpen) noch das Geburtsjahr (wohl zwischen 1583 und 1585) genau ermitteln. Er kam 1603 als Jüngling nach Prag, wo um den Hof Rudolfs II. eine Schar von Händlern aller Herkunft sich angesiedelt hatte. De Wittes Aufstieg vom Teilhaber eines kleinen Geschäfts zum „Hofhandelsmann" wird geschildert, schon hier auch jene „Standesschicht der Großhändler, die über alle Konkurrenz und allen Wettstreit hinaus eine die Städte, Länder und Völker überspannende europäische Gemeinschaft bildeten" (55). Es ist ein ganz besonderer Glücksfall der Wissenschaft, daß dies Thema von zwei Forschern zugleich untersucht wird, an verschiedenem Ort und Material, doch mit der gleichen Methode, die Einzelheiten in der Verbindung mit den großen politischen Ereignissen zu sehen. Freilich tritt dies bei de Witte sehr viel deutlicher zutage. Er ist ohne Zweifel ein Finanzgenie gewesen. Sehr bald machte er sich dem gesamten Hof so unentbehrlich, daß er nach dem Sturz der böhmischen Aufständischen, denen er

sich vorsichtig fernhielt, als einziger Calvinist in Prag bleiben durfte. Er nahm 1621 als führender Kopf an jener großangelegten Aktion teil, die durch Verschlechterung der Silbermünze dem Kaiser Geld für den Krieg bringen sollte, die alsbald zu dem Kipper- und Wipperunwesen sich auswuchs. Dies Riesengeschäft bleibt recht unklar. Es wurden über 42 Mill. fl umgesetzt, davon liefen über 31 Mill. unterwertig ausgeprägte Gulden durch de Wittes Hand. Nicht nur für ihn, sondern für jedermann, der die Lage nutzen konnte (so für Wallenstein) fiel ungeheurer Gewinn ab. Daß bei diesem Münzkonsortium die Beteiligten sich wirklich so über Geld und Geldeswert getäuscht haben sollten, wie E. (92) darlegt, erscheint indessen wenig wahrscheinlich. Denn zumindest seit den Münzverträgen waren sich die Fachleute ganz einig, es gab schon damals eine verbreitete Literatur und also fachliche Kenntnis über diese Fragen. Und man kann nicht wohl de Witte ein Finanzgenie nennen und andererseits ihm Unkenntnis der Folgen einer planmäßigen Münzverschlechterung zugutehalten. Man brauchte Geld und beschaffte es durch einen gewaltigen Raubzug, ohne Rücksicht auf die Folgen für Preise und Vermögen, denen der Wissende ausweichen konnte. Da ist wohl nichts zu beschönigen. De Witte diente den großen Herren gut, denn er konnte durch seine Beziehungen zu den Geldplätzen Europas das nötige Silber heranschaffen. Er wurde wirklich unentbehrlich. Das erwies sich noch mehr, als er der Helfer und Finanzmann Wallensteins wurde. Hier entwickelte sich ein wahrhaft grandioses Geschehen. Wallenstein konnte seine Armee, rund 100 000 Mann, trotz seines riesigen Vermögens nicht allein aufstellen. Er mußte die Geldquellen des Reiches und des Auslandes erschließen. De Witte tat das für ihn und es ist erstaunlich zu sehen, wie ein dichtes Netz von Agenten und Kommissionären ihm die Vermögen der großen Geldplätze dienstbar machte. „Wer gab, gab freiwillig, nicht gezwungen", sagt E. mit Recht (215). Keine Spur von politischen oder selbst konfessionellen Gefühlen! Kriegsgeschäfte liefen in allen Richtungen, denn mit dem Geld wurden die Lieferungen bezahlt, die wiederum von de Witte verteilt wurden, in Getreide, Waffen, Pulver, Pferden. Die Deutschen bezahlten den Krieg in jeder Hinsicht, aber auch die Holländer und Franzosen gaben Kredite. Zugleich mit dieser Kreditbeschaffung wurde die Apparatur aufgebaut, die sie wieder abdecken sollte. Denn das Ganze sollte kein Raub, sondern ein geordnetes Geschäft bleiben. Dazu mußten die Kontributionen dienen, die den Ländern und Städten auferlegt wurden. — An diesem Kreislauf nahmen Unternehmer auch der Hansestädte teil. Köln war der Stapelplatz für die an der Maas, in Aachen und im Bergischen angefertigten Waffen. In Hamburg saß ein Hauptfaktor, Walter de Hertoge (die Familie erscheint auch bei Kellenbenz). Norddeutschland wurde in den Kreislauf gerissen, als Wallenstein hier erschien. — Dann der unvermeidliche Niedergang, als nach kurzen Jahren einer der wichtigsten Pfeiler des Systems völlig zusammenbrach, nämlich die ausgesogenen Länder die Kontributionen nicht mehr aufbrachten. Der Sturz Wallensteins, der ja auch aus dieser Vernichtung des Wohlstandes herrührte, warf auch seinen Helfer in den Abgrund. Als er geistesverwirrt durch Selbstmord endete, besaß er außer Millionen an uneinbringlichen Forderungen und Zahlungsversprechen nur 347 Gulden und einige Grundstücke, dem standen mehrere Millionen Wechselverpflichtungen gegenüber. De Witte war trotz seines Finanzingeniums den Mächten der

Politik und der Vernichtung unterlegen. — Im Persönlichen bleibt das Bild den verfügbaren Quellen gemäß blaß. Kann man diesen kühnen, harten, aber auch bodenlosen Spekulanten wirklich mit dem Bewährungsglauben des Calvinismus in Verbindung bringen? Den Erfolg als solchen, ohne sittliche Qualität, für die Lebensprobe ansehen, die der Glaube forderte? Es scheint uns eher ein Mangel vorzuliegen als eine solche letztlich religiös begründete Lebenshaltung. Indem hier der Calvinismus gewisse hemmende Sperren ausschaltete, konnte er spekulative Kräfte freimachen. Als Typ in jener Zeit der Projektenmacher ist de Witte ungemein interessant. Aber von eigentlich religiösem Hintergrund kann man bei diesem Calvinisten im Dienst der habsburgischen Politik wohl kaum reden. — Ein nicht nur wichtiges, sondern auch lebendig, an manchen Stellen vielleicht überdramatisch geschriebenes Buch!

Prof. William L. Winter (Teachers' College of Connecticut) verbindet in einer Skizze hansische Wirtschaft mit dem 20. Jahrh.: *Hanseatic economy and the 20th century* (Les Cahiers de Bruges, hrsg. von dem Collège d' Europe, Bd. 4, 1954, 304—310).

SCHIFFBAU UND SCHIFFAHRT

Das weite und gestaltenreiche Gebiet der historischen Kunde von Schiffbau, Schiffahrt, Nautik findet in Deutschland zur Zeit leider nur geringe Gegenliebe. Es ist auch natürlicherweise einer kleinen Zahl von Fachleuten vorbehalten, die Sachkenntnisse technischer und historischer Art vereinigen müssen. So sei denn in Kürze darauf hingewiesen, daß die weltbekannte Fachzeitschrift *The Mariner's Mirror* weiterhin erscheint (London, Cambridge Univ. Press, 1954 im 40. Jahrg.) und wieder eine große Fülle von kleineren und größeren, oft mit sehr speziellen, doch auch mit allgemein wichtigen Fragen beschäftigten Beiträgen bringt.

E. und P. Heinsius, *Hvordan seilte Vikingene med sine båter?* (Wie segelten die Wikinger mit ihren Boten?) (Viking, Oslo 1953, S. 63—77), untersucht die Segeltechnik der Wikinger an Hand der wenigen Runensteinbilder und in der Neuzeit fortlebender archaischer Besegelungstypen (Kurisches Haff, Shetlands). Der Aufsatz bringt das interessante Ergebnis, daß die Segel nicht quer zum Schiff standen (wie man auf sämtlichen modernen Darstellungen von Wikingerschiffen sehen kann), sondern in der Längsrichtung aufgehängt waren. Sie wurden ursprünglich mit einem auf jenen Steinbildern deutlich zu erkennenden sehr umständlichen Schotensystem gehandhabt. Zunächst in einen festen Rahmen gesetzt, behielten die Segel dann nur Ober- und Unterbaum. Die Boote konnten mit ihnen alle Winde nutzen, jedoch nicht kreuzen.

S. E. Ellacott, *Komm mit an Bord. Vom Einbaum, von Segelschiffen und Ozeanriesen* (Stuttgart 1954, Franckh, 80 S., 266 Bilder, deutsche Bearbtg. G. A. Prager), ist eine volkstümliche Einführung, die den Sinn für die See fördern soll. Das mag das prächtig ausgestattete Buch für die Neuzeit auch erfüllen und dem gelten unsere guten Wünsche. Was über die Hanse unter der seltsamen Überschrift „Kaufherren, Koggen und Kanonen" auf 3 Seiten gesagt

wird, ist teils oberflächlich, teils falsch — so wenn das bekannte Nydamboot (4. Jahrh. nach Chr.) dem 3. vorchristlichen Jahrh. zugerechnet wird. Aber gegenüber der geschäftigen Schreiberei wird die Wissenschaft zunichte. Und „Kogge" heißt nun einmal jedes ältere Schiff von eigenartigem Bau. Doch ist zu betonen, daß das für englische Leser bestimmte Buch für die deutsche Ausgabe bearbeitet wurde.

* Ernst Neweklowsky, *Die Schiffahrt und Flößerei im Raum der oberen Donau* (Schriftenreihe des Inst. für Landeskunde von Oberoesterreich Nr. 5/6, Hrsg. F. Pfeffer. Oberoesterr. Landesverlag, Linz). I. Bd. 1952, 623 S., 140 Bilder, 17 Tafeln mit Zeichnungen; II. Bd. 1954, 401 S., 210 Bilder, 19 Tafeln. Pr. je Bd. 32,60 DM. Diese flüssig und fesselnd geschriebene, jeder „Trockenheit" entbehrende Neuerscheinung bereichert die magere deutsche Literatur über den Schiffbau und die Schiffahrt um ein prachtvolles, einmaliges Nachschlage-Werk. Sie ist ein bedeutsames Dokument, sie verschafft dem Historiker und Wirtschaftswissenschaftler ein wertvolles, einwandfreies Material über die Donau als Gesamt-Interessengebiet, für das Gebiet des Flußlaufes von Ulm bis Wien, das sind 659 km — nebst Nebenflüssen.

Im Laufe seiner 50jährigen Tätigkeit als Ingenieur der Donau-Strombau-Verwaltung in Linz hat der Verfasser in mühevoller Arbeit, doch auch mit umfangreicher und vorbildlicher staatlicher und privater Förderung alles gesammelt und ausgewertet, was auch nur irgendwie mit diesem Donauabschnitt, seinem Verkehr und seinen Verkehrsmitteln in Zusammenhang zu bringen ist. Auch die hiermit zusammenhängenden Forschungen auf den Gebieten der Volkskunde, der handwerklichen Volkstechnik und des Handwerksbetriebes werden dargestellt. Eine große Zahl von Anmerkungen (96 Seiten Nachweise und Register!) erleichtern weitere Arbeiten.

Beim Studium dieses Werkes fühlt man auf jeder Seite, mit welcher Liebe und welchem Fachinteresse der Verfasser alle seine wertvollen Forschungen zu einem Lebenswerk zusammengefügt hat. Dieses Buch ist sicher eines der besten und interessantesten, das über einen Fluß geschrieben worden ist.

Im 1. Band gibt der Verfasser in 6 Hauptabschnitten einen Überblick über die Geschichte der Donauschiffahrt, über den Fluß selbst (Wasserlauf, Stromhindernisse, Wetter, Eis, Wind), über die Ruder- und Schleppschiffe (Fahrzeugtypen, Bau, Ausrüstung), über die Schiffahrt und den Schiffahrtsbetrieb, über die Nebenflüsse und ihre Schiffahrt (Inn, Salzach u. a.) und über die Flößerei.

Im 2. Band werden dann die Dampf- und Motorschiffahrt, ihre Geschichte, die Fahrzeuge, das Personal und der Betrieb, sowie die Entwicklung der Schiffahrtsgesellschaften und des Großschiffahrtsweges geschildert. Über 100 Seiten sind allein dem „Schiffsvolk" gewidmet. Darstellungen aus Volkskunde, Kunst und Dichtung dieses Donauraumes geben einen farbenreichen Abschluß. Wertvolle Aufstellungen über alte Maße, Gewichte und das alte Geldwesen beschließen das große Werk.

Ein ausgezeichnetes Bildmaterial aus amtlichen und privaten Archiven und Sammlungen, viele seltene Karten, sowie Zeichnungen verschiedener Fahrzeuge und ihrer besonderen Bauteile runden das Werk ab. *F. Jorberg*

* Auf die als Bd. 18 der „Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft" (Göttingen, Musterschmidt) 1954 veröffentlichte Studie W. Treues, *Der Krimkrieg und die Entstehung der modernen Flotten*, dürfte nach Themenwahl und Problemstellung unser eigenes maritimes Kriegserlebnis in den beiden Weltkriegen nicht ohne Einfluß gewesen sein. Doch beruht die Bedeutung des Buches weniger auf der Schilderung der politischen Verwicklungen oder der kriegerischen Ereignisse, selbst wenn hier Akten aus den Archiven in Wien und Berlin stärker als vorher herangezogen worden sind, als vielmehr auf einer breiten, aber umsichtigen Darstellung alles dessen, was zur technischen Seekriegführung gehört. In diesem Bezirke sind aus dem offenbaren Versagen, das der Vf. vor allem beim englischen Teilhaber des Unternehmens feststellt, die Lehren und Antriebe für weitergehende Entwicklung gezogen worden, und letzten Endes haben diese zu einer Umgestaltung der Flotten auf das hingeführt, was wir als moderne Kriegsflotten zu bezeichnen gewohnt gewesen sind. Dahin gehören der Übergang zum Dampf- und zum Eisenschiff, die Ausbildung der Panzerschiffe und der Panzerkreuzer, aber zum Kampf in flachen Küstengewässern auch der Kanonenboote, die nicht minder wichtige Erstellung einer den Ansprüchen genügenden Transportflotte u. a. m. Daß die Handelsschiffahrt allerdings längst Dampfschiffe mit bestem Erfolge verwandt gehabt hätte (S. 23), als die englische Kriegsmarine im Jahre 1821 ihr erstes Schiff dieser Art erhielt, dürfte füglich bezweifelt werden. Aber daß die Handels- und Schiffahrtskreise unserer Hansestädte 1854 und 1855 mit Erfolg dabei beteiligt gewesen sind, die in ihren Einzelheiten im übrigen wenig bekannte englisch-französische Blockade in den baltischen Gewässern zu brechen, wird vom Vf. mit einigen aufschlußreichen Einzelheiten belegt. Anzumerken wäre noch, daß in der englischen Transporterflotte im Schwarzen Meer auch die „Germania" und die „Hansa" Dienst getan haben, jene Schiffe der jungen deutschen Flotte von 1849, die hernach von den Bremer Reedern W. A. Fritze & Co. und Carl Lehmkuhl in den von ihnen versuchten Liniendienst nach Nordamerika eingesetzt waren, die „Germania" den uns letztbekannten Dienst, während das frühere Admiralschiff „Hansa" auch noch während des indischen Aufstandes von 1857 als Transporter eingesetzt gewesen ist.

Im gewissen Sinne ein Gegenstück zur Treueschen Arbeit ist die willkommene Abhandlung Günther Steinwegs über *die deutsche Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg* (Göttingen 1954, Otto Schwartz & Co.). Denn hier wird das in der Vollendung und in voller Wirksamkeit gezeigt, für das bei dem großen Seekriegsunternehmen der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Grundlagen gelegt wurden, nun allerdings beschränkt auf den Anteil, den die Handelsflotte daran zu nehmen hatte. Auf ihre Transportleistungen kommt es da vor allem an, die aber ja nicht nur dem Nachschub dienten, sondern auch die operativen Ziele gewinnen halfen. Unterstützerin der Kriegsflotte zu sein, im Falle der Hilfskreuzer, deren Geschichte, frei von jeder Aufmachung, noch der Darstellung harrt, auch in sie eingereiht zu werden, das war der Dienst, den die Handelsschiffe leisteten. Nach dem Untertitel des Buches werden aber „Aufgaben und Schicksal" der Schiffe behandelt. Wie tragisch das Schicksal war, das die deutsche Handelsflotte zu tragen hatte, das kommt in der geschlossenen Darstellung des Buches, so skizzen- und lückenhaft sie nach Lage der Dinge, oft aus Mangel an Unterlagen, auch sein muß, deutlich zum Ausdruck, in der

Gesamtheit wie im einzelnen, soweit hier besonders Bemerkenswertes mitgeteilt wird. Die hier gebotene Zusammenschau ist als erster Wurf um so mehr anzuerkennen, als, wie der Berichterstatter am Bremer Beispiel zur Genüge erfahren hat, bereits Schwierigkeiten macht, die Unterlagen für einen einzigen Reederplatz zusammenzubekommen. Somit ist die 100 Seiten umfassende Verlustliste mit ihren Einzeldaten von hohem Wert. Sie muß allerdings in mancher Einzelheit berichtigt werden. In der Reihenfolge der deutschen Reedereien dürfte der Norddeutsche Lloyd nicht hinter die „Hamburg-Süd" gerückt werden, weder seiner Geschichte noch seiner Bedeutung nach; hier wäre sogar die Andeutung eines Wettstreites zwischen der Hamburger Reederei und der Bremer „Hansa-Linie" am Platze gewesen. Die Reederei F. A. Vinnen & Co. gehört nach Bremen, nicht nach Hamburg, die Reederei W. Schuchmann mit dem weitaus größeren Teil ihrer Schiffe nach Bremerhaven. Die Schrift muß ausdrücklich als ein Anfang gewertet werden. Es ist sehr zu wünschen, daß die interessierten Kreise berichtigende und ergänzende Nachrichten zu den behandelten Fragen beisteuern.

F. Prüser

P. Heinsius, *Das Aktenmaterial der deutschen Kriegsmarine* (Die Welt als Geschichte, Jg. 1953, 198—202) gibt einen wichtigen, klaren Überblick über die Erhaltung und die Aufbewahrungsorte der Marineakten vom 19. Jahrh. bis 1945. Er kommt zu der erfreulichen Feststellung, daß „der wichtigste Teil dieser für den Historiker der Neuzeit so bedeutungsvollen Akten nahezu vollständig bewahrt ist". Die Kernmasse, rund 60 000 Bände, liegt in England.

HISTORISCHE GEOGRAPHIE

* In einer zeitlich und räumlich weitgespannten Dissertation aus der Schule Paul Kirns, *Der geographische Exkurs in den lateinischen Geschichtsquellen des Mittelalters* (262 S., Frankfurt a. M., 1952; die Arbeit ist vervielfältigt, nicht gedruckt), geht H. J. Witzel auch auf die Arbeitsweise einiger Historiker ein, die für die vor- und frühhansische Geschichte bedeutsam sind: König Alfred, Widukind, Helmold, Saxo, Arnold von Lübeck. In einem eignen Kapitel über Adam von Bremen wird Weibulls These von zwei „Interpolationen" (H.Gbll. 58, 1933, 3—16) überzeugend widerlegt; es handelt sich vielmehr um von vornherein planmäßig eingebaute Abschweifungen, wie sie die Theorie der literarischen Komposition verlangte.

S. H. Steinberg

In diesem Zusammenhang möchten wir auf einen Beitrag in der bereits im vorigen Bande kurz angezeigten Gedächtnisschrift für Fritz Rörig noch einmal ausführlicher zurückkommen, weil er ein Musterbeispiel für die historisch-geographische Forschung und Darstellung ist: G. Fink, *Lübecks Stadtgebiet. Geschichte und Rechtsverhältnisse im Überblick* (Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Lübeck 1953, S. 243—296). Diese Arbeit vereinigt in sich viele Vorzüge: die durch ein langes Gelehrtenleben erarbeiteten Kenntnisse, die in dieser Weise eigentlich nur der Archivar besitzen kann; eine klare Scheidung zwischen den verschiedenen Erwerbs- und Besitzformen, wie sie z. B. bei der Abgrenzung der Pfandschaften gegen den durch Kauf erworbenen Besitz von

Mölln angewendet wird (sehr wichtig ist, daß nicht nur staatsrechtliche Erwerbung, sondern auch die der Bürger und der geistlichen Stifter behandelt wird); bei allem Reichtum an Einzelheiten prägnante Kürze; und dann die vom Verf. gezeichneten Karten, die die Fülle sinnfällig vorführen. Die Studien führen von Altlübeck über die wirklich Territorialpolitik zu nennende Erwerbungspolitik des späten Mittelalters bis zu dem Aufgehen in der früheren Provinz Schleswig-Holstein 1937, das vielleicht angesichts der Organisierwut der damaligen Machthaber nicht vermieden werden konnte, das jedoch noch durch eigene Anregung gefördert zu haben den Regenten von 1937 kein Ruhmesblatt ist. Man kann den erbitterten Ton verstehen, mit dem der Verf. von diesen Dingen spricht und seine Trauer teilen. Aber doch darauf verweisen, daß es sehr alte Städte gibt, die längst in die Verfassungsform der „Landstadt" eingegangen sind, ohne ihr Profil zu verlieren. Das liegt letzten Endes doch in der Selbstbewußtheit, in der historischen Würde. G. Fink hat sein Forscherleben mit stetem Bemühen und schönem Erfolg daran gewandt, diese Werte zu verkünden. Die vorliegende Arbeit ist keine Tatsachenzusammenstellung. Ihre Bedeutung liegt gerade darin, daß sie sich mit der bisher geleisteten Forschung auseinandersetzt (es seien nur genannt Hofmeister, v. Winterfeld, Rörig, Düker, Fehling). So vereinen sich in ihr zwei Linien, die zu einem vorbildlichen Ganzen verschlungen sind: der Gang der lübeckischen Territorialentwicklung und der ihrer Erforschung.

* A.-W. Lang legt uns einen reichillustrierten Aufsatz über *Cornelius Anthonisz (gest. 1557), den Begründer der Hydrographie Niedersachsens* vor (N. Arch. f. Niedersachsen 1953, 219—242). Die beigefügten Facsimile alter Karten über die Nordseeküste (z. B. Battista Beccario 1435 und die „Caerte van Oostlant" des Cornelis A.), die Landkonturen und Kursbeschreibungen machen die Arbeit nicht nur für die Kartenkunde, sondern auch die Geschichte der Schiffahrtswege wertvoll.

P. Johansen

HISTORISCHE ATLANTEN

* 1) *Großer Historischer Weltatlas,* herausgegeben vom Bayerischen Schulbuch-Verlag. *1. Teil: Vorgeschichte und Altertum.* Kartenwerk. 50 Kartenseiten, 14 Seiten Register. 2. verbesserte Auflage. 1954. DM 6,50. — Erläuterungen. Von Prof. Dr. Hermann Bengtson und Prof. Dr. Vladimir Miloj-čič, mit Beiträgen von Prof. Dr. G. H. R. von Königswald und Prof. Dr. Joachim Schröder. 64 Seiten. 2. verbesserte Auflage, 1954. DM 4,80 (nachfolgend abgekürzt: GHW).

2) *Westermanns Atlas zur Weltgeschichte. Teil III: Neuzeit.* Bearbeitet von Dr. Werner Trillmich und Dr. Gerhard Czybulka, unter Mitarbeit von Prof. Dr. Bertold Spuler, Prof. Dr. Walter Kuhn, Dr. Helene Münscher, Prof. Dr. Rudolf Schreiber u. a., 59 Seiten mit 167 Karten. Georg Westermann Verlag Braunschweig. 1953, DM 9,20 (nachfolgend abgekürzt: WAW).

3) *Neuer Geschichts- und Kulturatlas. Von der Urzeit zur Gegenwart.* Hrsg. von Dr. Hans Zeissig unter Mitwirkung in- und ausländischer Historiker. 120 Kartenseiten. Atlantik-Verlag Hamburg-Frankfurt-München. Neuausgabe 1954, DM 10,80 (nachfolgend abgekürzt: GKA; vgl. die Anzeige der 1. Auflage H.Gbll. 71, S. 155).

4) F. W. Putzger, *Historischer Schulatlas. Von der Altsteinzeit bis zur Gegenwart.* Unter Mitarbeit von Studienrat Dr. Dr. Eduard Golla, Dr. Rolf Hachmann, Oberstudienrat Dr. Peter Kimmerich, Oberstudiendirektor Dr. Gotthard Münch, Dr Karl J. Narr, Prof. Dr. Kurt Stade, Prof. Dr. Kurt Tackenberg und mit Unterstützung verschiedener wissenschaftlicher Institute neu hrsg. von Studienrat Dr. Alfred Hansel. 144 Seiten mit 220 Karten. 64. Auflage. Velhagen und Klasing Bielefeld-Berlin-Hannover, 1954. DM 14,60 (nachfolgend abgekürzt: PHS).

Das beinahe gleichzeitige Erscheinen von vier neuen oder neuaufgelegten historischen Schulatlanten könnte den Rezensenten zu einem Exkurs in theoretische Volkswirtschaft verführen. Sie wenden sich alle an dieselben Benutzer (und erhofften Käufer); pädagogische Zielsetzung, historisches Blickfeld, kartographische Ausführung sind nahezu identisch; die Prospekte und Vorworte können fast beliebig ausgetauscht werden. Die Frage drängt sich daher unwillkürlich auf, ob wirklich vierfache Nachfrage dies vierfache Angebot hervorgerufen hat; ob nicht ein gewisses Maß von „Planwirtschaft" von seiten der Bearbeiter sowohl wie der Verleger ein besseres Gesamtergebnis hervorgebracht hätte als dieses „freie Spiel der Kräfte". Denn ein sorgfältiger Vergleich der vier vorliegenden Werke zeigt ganz unzweifelhaft, daß jedes von ihnen gewisse Vorzüge besitzt, die den andern abgehen, und gewisse Mängel aufweist, die sich in den andern nicht finden. Auf der Gewinnseite stehen natürlich die erheblichen Vorteile, die sich aus jedem gesunden Wettbewerb ergeben. Die Neuauflage von GKA zeigt zum Beispiel deutlich, wie nützlich dieser Kampf um die Gunst des Publikums sich auswirken kann; eine erhebliche Anzahl von Fehlern der 1. Auflage ist jetzt berichtigt. Indessen wird der Weg zu der erstrebten Höchstleistung dadurch auch schwieriger und länger sein, als wenn sich Verleger und Bearbeiter zu einer großzügigen Zusammenarbeit entschließen könnten.

Aber solche Spekulationen sind vielleicht unangebracht angesichts der Tatsache, daß der erste Nachkriegs-PHS „bereits nach einem Monat" und der erste Teil des GWH „wenige Wochen nach Erscheinen" vergriffen waren. Im Fall des PHS dürfte eine jahrzehntelange Tradition, im Fall des GWH das gegenwärtige Interesse an Vor- und Frühgeschichte diesem bemerkenswerten Erfolg zugrunde liegen.

Leider ist es unmöglich, den Vergleich auch nur einer einzigen Karte oder Kartengruppe in allen vier Atlanten durchzuführen; und für das Mittelalter, den für die Leser der H.Gbll. wichtigsten Zeitabschnitt, können zur Zeit nur zwei — PHS und GKA — herangezogen werden. Denn nur diese beiden geben die ganze Weltgeschichte in je einem Band, während GHW und WAW in drei Sonderbänden erscheinen, von denen bisher der erste von GHW (Vorgeschichte und Altertum) und der dritte von WAW (Neuzeit) vorliegen.

Eine weitere Vergleichsschwierigkeit liegt in dem verschiedenen Format. In GHW ist das ganzseitige Kartenbild 21,3 × 30,2 cm groß; im WAW 18,6

mal 26 cm und Doppelblätter (die in GHW fehlen) bis zu 39 × 26 cm; PHS macht weitgehenden Gebrauch von 28,5 × 22 cm großen Doppelblättern (die Kartenfläche auf Einzelseiten ist merkwürdig unterschiedlich); GKA, der leider sein früheres Querformat aufgegeben hat, hat jetzt eine Kartenfläche von 15 × 22 cm (und ein paar Doppelseiten bis zu 34 × 23 cm).

Ein großer Vorzug von WAW ist, daß alle Karten aufrecht stehen, während PHS und GHW den Beschauer häufig, GKA fast immer zum Seitwärtsdrehen nötigen, was besonders bei dem Folioformat von GHW recht lästig ist.

Unter diesen Atlanten tritt GHW mit den größten wissenschaftlichen Ansprüchen auf. Die Liste der 80 Mitarbeiter enthält eine erhebliche Reihe von Namen, die sich eines berechtigten Ansehens erfreuen. Unter ihnen stehen Herbert Jankuhn, Paul Johansen, Walter Schlesinger dem Arbeitsgebiet der HGbll. nahe; keiner von ihnen ist allerdings an dem ersten Band beteiligt.

Ein wesentliches Charakteristikum des GHW ist die Beigabe eines Bandes „Erläuterungen". Hier geben die Mitarbeiter zu jeder Karte ausführliche Kommentare, die mehr sind als historisch-geographische Erklärungen des Kartenbildes. In vielen Fällen sind es kurze historische Abrisse, die gelegentlich über den Inhalt der Karte weit hinausgreifen und mit ihm nur locker verbunden sind. So ist z. B. ein Nebenkärtchen von der Größe 7 × 8 cm „Die Langobardenherrschaft in Italien (um 600 n. Chr.)" von einem Text erläutert, der nicht nur die Langobarden von ihrer Abwanderung aus dem Ostseegebiet bis zur Unterwerfung durch Karl d. Gr. begleitet, sondern auch noch einen kleinen Exkurs über das langobardische Recht, den vollen lateinischen Königstitel Karls samt deutscher Übersetzung und bibliographische Hinweise enthält. Beziehung zu dem Kärtchen besteht nur darin, daß die nicht-eroberten byzantinischen Besitzungen namentlich aufgezählt werden, obwohl diese durch Färbung und Beschriftung sich ganz klar aus der Karte selbst ergeben.

Die Diskrepanz zwischen Karte und Text ist nicht überall so auffällig wie in diesem Beispiel. Die Erläuterungen sind sehr oft eine wirkliche Hilfe zum besseren Verständnis des Kartenbildes, aber sie sind gewiß nur als erste Orientierung zu denken. Denn die historische Karte ist ja kein verkleinertes Abbild der Wirklichkeit, sondern ein im höchsten Grade konzentriertes und abstrahiertes Symbol unendlich komplexer Zusammenhänge. Daher wird sie im akademischen oder Schulunterricht nie der mündlichen Erläuterung entbehren können.

Recht störend im GHW ist die Ungleichheit der Maßstäbe in Karten, deren Nutzen nicht zum wenigsten in ihrer Vergleichbarkeit liegen sollte. Zehn Karten zur europäisch-mittelmeerischen Vorgeschichte von der Älteren Altsteinzeit bis zur Älteren Eisenzeit erscheinen in 4 verschiedenen Maßstäben; vier Karten des östlichen Mittelmeeres und Kleinasiens, die auf 2 gegenüberstehenden Seiten gedruckt sind, haben vier verschiedene Maßstäbe. Auf der Tafel „Siedlungen und Burganlagen" erscheinen die 8 Beispiele in 5 verschiedenen Maßstäben, mit dem Ergebnis, daß das Moordorf Aichbühl großartiger wirkt als der Königspalast in Knossos, und die jungsteinzeitliche Befestigung von Altheim (die „den Hof und den Viehbestand einer Familie beschützen" sollte) doppelt so groß herauskommt wie die Burg des Priamos!

Karl Brandi hat einmal (ich glaube auf dem Breslauer Historikertag) gesagt, daß eine gute physikalische Karte gleichzeitig die beste historische Karte sei; und der englische Althistoriker T. R. Glover hat die drei R' „ranges, rivers, roads" (Berge, Flüsse, Straßen) zur Grundlage aller Geschichte erklärt. Man braucht diese absichtlich überspitzten Formulierungen nicht durchaus anzunehmen, aber es ist doch bedauerlich, wie wenig den geographischen Gegebenheiten in den vorliegenden Atlanten Rechnung getragen wird. Griechische Geschichte, von den Perserkriegen bis zum Zweiten Weltkrieg, ist zum Beispiel völlig unverständlich, wenn sie nicht gegen den landschaftlichen Hintergrund gesehen wird. Aber von dem halben Dutzend Karten, die GHW der griechischen Geschichte widmet, bringt nur eine die gebirgige Natur des Landes und die sich daraus ergebende räumliche Begrenztheit der Polis heraus.

Am besten schneidet GKA in dieser Beziehung ab, wo die Gebirge in grauer Tönung in die Mehrzahl der Karten eingedruckt sind. Hier sind deshalb die Karten zur Vorgeschichte sehr viel realistischer als in GHW und PHS. Die Bearbeiter von GKA haben auch einen Blick dafür, daß „die durch den Hunnensturm erneut ausgelöste Völkerwanderung (375—586)" einen gewissen Zusammenhang mit der Verteilung von Wald, Schwarzerde und Steppe hat; leider sind diese Gebiete einigermaßen willkürlich eingetragen.

Die Mode der Geopolitik ist erfreulicherweise im Rückgang begriffen. PHS, der ihr in seinen früheren Auflagen in vielen Karten huldigte, gibt jetzt zu, „daß die statische Karte in den meisten Fällen nach wie vor klarer, übersichtlicher und letztlich moderner ist als die dynamische Darstellung". Die deutschen Ostfahrer des 12. und 13. Jahrhunderts beschränken sich also nun nicht mehr auf Cranz, Windau und Pernau als Endziele ihrer Seereisen [das ließ S. 57 der Auflage von 1936 vermuten]. Leider sind die „Seeschiffahrtswege" auf der „Wirtschaftskarte Europas um 1500" in alter Schönheit bewahrt: Lübecker befahren die Ostsee nur bis Stettin, und nur sie und die Danziger benutzen den Sund (wo sie seit 1350 den Sundzoll bezahlen), während die Stettiner nur bis Kopenhagen fahren. Emden hat überhaupt keinen Seeverkehr und Bremen ist auf die Route „Bergen usw." beschränkt. „Wichtige Messen" in Deutschland finden statt in Braunschweig, Leipzig, Naumburg, Zeitz, Frankfurt (Main), Frankfurt (Oder), Straßburg und Bozen, wozu Zurzach, Besançon und Genf in der Schweiz und Antwerpen und Brügge in den Niederlanden kommen.

Die früher recht nützliche Karte über die englisch-französisch-burgundische Machtverteilung während des Hundertjährigen Krieges ist ersetzt durch eine über den Landbesitz der Häuser Luxemburg und Habsburg, die an sich ebenfalls nützlich sein könnte, aber durch einen heftigen Anfall von „Dynamik" fast ganz entwertet ist: Pfeile, die das dynastische „Streben nach außen und nach Vereinigung des neuen mit dem alten Besitz" zeigen sollen, fliegen nach allen Richtungen hin. Karl IV. schießt von Prag nach Tangermünde über Görlitz, taktvoll im Bogen um Meißen, Anhalt und Magdeburg herum; zwei seiner Pfeile treffen sogar Warschau und Ofen, während Pommern, Lübeck und Hamburg nicht in seinem Blickfeld liegen und der in Richtung Frankfurt abgeschossene Pfeil im Spessart stecken bleibt. Pfeile auf „dynamischen" Karten können sinnvoll nur dann verwandt werden, wenn wirklich auf feste Punkte zielende, räumliche Bewegungen vorliegen. Das ist aber nur verhältnismäßig selten der Fall: Ent-

deckungsreisen, Feldzüge (vor allem älterer Zeit) und ähnliches mögen so gezeichnet werden. Aber politische Bestrebungen, die immer aus einer vielschichtigen Gesamtlage hervorgehen, werden durch einen Pfeil zu sehr vereinfacht. Noch mehr gilt das für kulturelle Zusammenhänge. Das einprägsame Bild des Pfeils steht geradezu der tieferdringenden Betrachtung im Wege, weil er über der eindringlichen Hervorhebung einer einzigen Seite alle anderen in den Hintergrund drängt. Der geopolitische, zum Spott reizende Unfug sollte doch lieber ganz aufgegeben werden.

GHW ist der Versuchung, das Kartenbild in Bewegung zu setzen, nur einmal erlegen, und die auf zwei Karten verteilten Germanenzüge (3. bzw. 4./6. Jh.) sind denn auch die unübersichtlichsten Karten des ganzen Buches. PHS hat löblicherweise seine überfrachtete Völkerwanderungskarte (die auch Hunnen, Wikinger und Araber einbezog) aufgegeben.

Die Notwendigkeit, die gegebene Seitenzahl voll auszunützen, führt gelegentlich dazu, einen einheitlichen geographischen Raum mit ganz heterogenen historischen Ereignissen zu füllen. PHS (S. 64) ist nicht davon abzubringen, die Hanse und den Deutschen Orden unter dem irreführenden Titel „Die deutsche Nord- und Ostseeherrschaft im 14. und 15. Jh." zusammenzukoppeln. Zumindest hätten die von Walter Vogel entworfenen Karten zur Hanse, in Rörigs Beitrag zur Propyläen-Weltgeschichte (Bd. IV, S. 296), zur Beseitigung einiger Schnitzer benutzt werden können. Die Markierungen der Hansestädte lassen selten einen Unterschied zwischen den einzelnen Städten erkennen, und so stehen Dortmund, Soest, Lüneburg auf einer Stufe mit Kyritz und Seehausen. Der Stalhof war kein Stahlhof usw. Ganz phantastisch ist die „ungefähre Grenze des Machtbereiches der Hanse zur Zeit ihrer größten Ausdehnung": die westlichen Hälften von Estland, Livland, Kurland und Samogitien, das nördliche Ostpreußen, ganz Westpolen, Schlesien rechts der Oder, und das französische Küstenland bis über die Seinemündung liegen innerhalb dieses „Machtbereiches", während etwa die Lausitz ausdrücklich ausgeschlossen ist und Städte wie Prag, Nürnberg, Frankfurt, Rouen nicht einmal eingetragen sind. Krakau liegt in ihm, doch nicht Dorpat. Nach Norden öffnet sich der „Machtbereich" überhaupt unbegrenzt. Sollen wir annehmen, daß England in den hansischen Machtbereich gehörte, weil es den Städten Privilegien gewährte?

Ein glücklicher Gedanke ist in GKA die Darstellung der Hanse als einer der „Städtebünde (12.—15. Jh.)". Hier sind die Rheinischen Bünde von 1254 und 1381, der Schwäbische Bund von 1331, die Eidgenossenschaft von 1353, der Lausitzer Sechsstädtebund von 1346, und die Hanse recht übersichtlich vereinigt; und ein Nebenkärtchen zeigt die „Ausdehnung der Hanse in Nordeuropa". Leider ist die Ausführung des an sich nicht unebenen Gedankens nicht durchaus glücklich (siehe die Besprechung der Erstauflage in H.Gbll. 71, S. 155), und die höchst begrüßenswerte Idee, die städtische Seite der Eidgenossenschaft gegenüber der Älpler-Romantik hervorzuheben, ist beeinträchtigt durch die Auslassung gerade der neben Zürich wichtigsten Städte Bern und Luzern. Volles Lob hingegen verdient die auf den ersten Blick vielleicht überraschende Vereinigung des Hundertjährigen Krieges mit den Kämpfen der Wittelsbacher, Luxemburger und Habsburger in Deutschland auf einem Blatt (GKA, 49).

Wenig förderlich scheint die kartographische Festlegung der „wichtigsten Ausgrabungs- und archäologischen Fundstätten der Alten Welt" in GHW. Haithabu, Mohenjo-Daro, Rom, Babylon, Athen, Knossos, Tell-el-Amarna, Kertsch und noch ein paar hundert Namen zwischen Atlantischem Ozean und Indus besagen doch nichts weiter als daß der Spaten überall da angesetzt worden ist, wo nach Aussage der übrigen Karten vermutlich etwas zu finden war.

Diese Karte gehört zu der Gruppe der pseudo-kulturhistorischen Karten, bei denen der ja sehr umstrittene „Deutsche Kulturatlas" von G. Lüdtke und L. Mackensen (Berlin, 1928 ff.) Pate gestanden hat. Die Bearbeiter dieser Karten tragen das Selbstverständliche mit einer Art beschwingter Entdeckerfreude vor. WAW zeigt, daß die Baukunst des Barocks in Rom, Paris, Wien, London usw. „künstlerische Leistungen von Bedeutung" und sogar „ersten Ranges" hervorgebracht hat, daß Spanien im „Einstrahlungsgebiet" von Madrid liegt und was dergleichen Weisheiten mehr sind. Glücklicherweise stehen diese Karten im GHW und WAW vereinzelt da, und PHS hat sich ganz von ihnen freigehalten.

Auf der anderen Seite schwelgt GKA geradezu in kartographischen Fixierungen wie „Minnegesang und Epos als Ausdruck der ritterlichen Ideale", „Zentren des Meistergesanges und der bildenden Kunst im 15.—16. Jh.", „Die Architektur der Renaissance und des Barocks als Ausdruck irdischer und übersinnlicher Machtvollkommenheit": auf der letztgenannten Karte werden wir mit Nachdruck darüber belehrt, daß der „französische Einfluß" von Frankreich, der niederländische von den Niederlanden ausgeht. Natürlich sind alle diese Karten mit Pfeilen bespickt wie der Schild von Uhlands schwäbischem Kreuzfahrer. Daß die Pfeile auf der Karte „Ausbreitung der Buchdruckerkunst" fast alle falsch sind, verwundert kaum: Lübeck empfängt 1475 seinen ersten Buchdrucker aus Leipzig (wo erst 1481 zu drucken begonnen wird), Augsburg (1468) aus Nürnberg (1470), Paris (1470) aus Antwerpen, Nürnberg und Mainz.

Für den geographisch denkenden Historiker ist eine andere Gruppe von „Karten" ebenso unerfreulich, nämlich die räumliche Darstellung quantitativer Größen, vor allem, wenn diese auch noch qualitative Bedeutung besitzen. Statistiken gehören nicht in einen historischen Atlas. Dies Bedenken läßt sich schon gegen Nationalitäten- und Rassenkarten erheben. Die Indianer-Reservationen mit einigen 300 000 Bewohnern werden im WAW mit den Verbreitungsgebieten der 12 Millionen Neger in den Vereinigten Staaten gekoppelt; die Ausdehnung der ersteren wird zu vier verschiedenen Zeitpunkten gegeben; bei den letzteren wird für ein bestimmtes Jahr (1930) der prozentuale Anteil an der Gesamtbevölkerung vorgeführt. Ebenso werden in Südafrika Europäer, Bantu und Inder auf einer Karte nach drei verschiedenen Gesichtspunkten gruppiert — das Ergebnis sind Puzzle-Spiele, deren Teile nicht zueinander passen.

Die „Völkerkarte des mittleren Europa" im PHS hat von je schwerwiegende wissenschaftliche und politische Bedenken erregt, bei denen die ganz unzulässige Mischung ethnologischer und linguistischer Unterscheidungsmerkmale obenansteht. In der neuen Auflage ist die Verwirrung noch ärger gemacht durch die irreführende Doppelbeschriftung „bis 1933" (am Seitenkopf) und „am Ende des 19. Jh." (in der Kartenlegende) — zumal da jetzt erst die früher fehlenden Griechen in Westanatolien eingetragen sind, die bekanntlich 1922—23 geflohen, vertrieben und ausgetauscht sind. Die entsprechende Karte im WAW „Natio-

nalitäten im zwischen-europäischen Grenzraum" ist erheblich besser, übergeht aber z. B. die griechische Bevölkerung Südalbaniens.

Ganz unhistorisch und ungeographisch aber ist der statistisch-kartographische Anhang des neuen PHS. Schon bei den Kartentiteln ergeben sich Fragen. Können denn wirklich „Ernährung, Bekleidung und Bildungsstand" zusammengekoppelt werden? Wissen wir nicht, daß Ernährung und Bildung miteinander nicht kausal verknüpft sein müssen? Es wird hier die Zahl der Analphabeten als Meßziffer für den Bildungsstand benutzt. Er ist aber eine so ungemein vielfältig zusammengesetzte Größe, daß diese Simplifikation zu nichts führt. Und überhaupt sind Darstellungen dieser Art keine Karten mehr, sondern kartographische Schaubilder. PHS, seit langen Generationen Lehrern, Schülern, Studenten ein fester Begriff, tut unseres Erachtens nicht recht, von seiner altbewährten Linie abzuweichen. Diese Schaubilder sind kein Ersatz für die Ausmerzung der ausgezeichneten früheren Karten zur Geschichte Preußens, Bayerns, Württembergs und anderer deutscher Länder, die in einem für deutsche Schulen bestimmten historischen Atlas beinahe unentbehrlich genannt werden können. Der an sich löbliche Eifer aller der hier vorliegenden Atlanten, den deutschen Schüler zu weltgeschichtlicher Betrachtung zu erziehen, darf nicht dazu führen, die Landesgeschichte völlig über Bord zu werfen: — der lübische Gymnasiast soll von Georg Finks Karten in der Rörig-Gedenkschrift ausgehen, um die Ausbreitung europäischer Kolonien über die Welt in ihrer Perspektive zu sehen.

Noch ein Wort zu den „globalen" Karten zur neuesten Geschichte. Hier zeigen sich WAW, PHS und GKA erfindungsreich im guten Sinn. Hingewiesen sei vor allem auf eine Reihe von Karten in WAW, die einem vertieften historischen Verstehen brennender politischer Gegenwartsfragen dienen, wie das Vordringen Rußlands gegen Persien und Indien, die Ausbreitung Englands in Indien und Malaya, der Zerfall Chinas seit 1842, die (theoretische) Aufteilung der Südpolargebiete. Andererseits zeigen gerade solche weltpolitische Karten, daß nur die Zusammenarbeit einer großen Anzahl von Sachkennern auf den verschiedensten Gebieten wirklich befriedigende Lösungen schaffen kann. Bei allen löblichen Absichten enthalten diese Karten eine große Zahl von Einzelfehlern. Sie fallen ganz besonders unter das Thema „Unkenntnis und Mißverständnis der britischen Geschichte"; aber das liegt vielleicht daran, daß auf Weltkarten das British Commonwealth eben einen besonders großen Raum einnimmt.

Diese Bemerkungen sind als ein Diskussionsbeitrag gedacht. Wie schon bemerkt, haben alle vier Atlanten ihre individuellen Vorzüge und Nachteile. Die rege Tätigkeit, die die Verlage und die Bearbeiter entfalten, ist höchst erfreulich, sie hat zu anerkennenswerten Ergebnissen geführt. Am liebsten sähen wir alle Vorzüge in einem Atlas vereinigt. —Unser engeres Beobachtungsgebiet ist freilich besonders schwierig darzustellen. Der in diesem Bande erscheinende Aufsatz von P. Johansen zeigt das im einzelnen auf. So möchten wir denn die Verlage ermutigen, noch genauere, noch überzeugendere Karten zu erarbeiten. Das ist, wie wir wissen, ein langsam sich vollziehendes mühsames Werk.

Wir hoffen, im nächsten Jahrgang der Hans. Gbll. über die mittelalterlichen Bände vom GHW und WAW berichten zu können. *S. H. Steinberg*

2. VORHANSISCHE ZEIT

(Bearbeitet von *A. v. Brandt)*

B. Nermans Aufsatz *Yngre bronsåldern — ein första svensk vikingatid* (Fornvännen 1954, S. 257—285, mit engl. Zusammenfassung) betont, daß die jüngere Bronzezeit bereits ein ähnlich expansives Ausgreifen von Schweden her gesehen habe, wie die eigentliche Wikingerzeit. Das Mälargebiet und Gotland erscheinen als Zentralen dieser Bewegung, die sich einmal nach Finnland richtet (was auch durch die N. noch unbekannte Arbeit von Meinander, s. u., erwiesen wird), ferner nach gewissen Bezirken des inneren Rußland — die Zusammenhänge sind hier noch unklar —, sowie nach dem nördlichen Baltikum, wo der gotländische Einfluß dominiert; auch hier scheint es sich nicht nur um Import, sondern, nach Gräberfunden zu schließen, auch um Kolonisation gehandelt zu haben. Schließlich stellt N. aber auch stil- und formgeschichtliche Beziehungen und Zusammenhänge zwischen Schweden-Gotland und dem Kaukasusgebiet, dem nördlichen Persien, ja sogar Nord-, Ost- und Südostasien fest! Die weitere Überprüfung und Bewahrheitung dieser überraschenden Beziehungen muß der archäologischen Forschung überlassen bleiben.

Band 54 (Helsinki 1954) von Finska fornminnesföreningens tidskrift (Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Aikakauskirja) wird ausgefüllt durch eine Gesamtdarstellung von C. F. Meinander: *Die Bronzezeit in Finnland* (242 S., 32 Tafeln; deutschsprachig!). Es ist daraus vor allem zu entnehmen, daß die Küstenzone und die Alandsinseln als durchaus zum skandinav. Kulturkreis gehörig erwiesen werden, was auf einem offenbar erheblichen Export aus dem südskandinavischen Zentralgebiet der Bronzekultur beruht; daneben hat offenbar aber auch eine Einwanderung von Schweden in das finnländische Küstengebiet stattgefunden.

Über den in den letzten Jahren immer fruchtbarer werdenden *„Beitrag der Archäologie zur Erforschung des frühmittelalterlichen Städtewesens im 7.—11. Jahrhundert“* gibt H. Jankuhn, selbst führender Vertreter dieser Fachrichtung, in der W. Unverzagt gewidmeten Festschrift einen zusammenfassenden und methodisch namentlich für den Historiker belehrenden Überblick (Frühe Burgen und Städte, Beiträge zur Burgen- und Stadtkernforschung. Dt. Akad. d. Wiss. z. Berlin, Schriften d. Sekt. f. Vor- u. Frühgeschichte, Bd. 2, 1954, S. 213—223). Er betont dabei die Wichtigkeit dieser Forschungen namentlich für die Erkenntnis auf dem Gebiet von Wirtschaftsgeschichte, Topographie und Chronologie frühmittelalterlicher Städte und führt das an Hand von Beispielen namentlich aus dem rheinischen Siedlungsraum (Köln, Bonn, Dorestad), ferner Emden, Hamburg, Birka und Haithabu für die genannten drei Arbeitsgebiete näher aus.

Jankuhn hat auch noch an anderen Stellen seine, durch die Beherrschung sowohl des archäologischen wie des historischen Quellenmaterials ausgezeichneten eigenen Forschungen zur frühmittelalterlichen Handels- und Verkehrsgeschichte durch eine größere zusammenfassende Arbeit und durch eine Reihe weiterer Spezialuntersuchungen fortgesetzt. Die erstgenannte erschien in der Vierteljahrschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte 40, 1953 (S. 193—243): *Der fränkisch-friesische Handel zur Ostsee im frühen Mittelalter.* Hier ist, in scharfer Konzentrierung, der gegenwärtige Stand der Kenntnisse und der Forschung zur nord-

europäischen Handelsgeschichte bis zum Ende des 10. Jahrhunderts übersichtlich dargelegt; sehr dankbar verzeichnet man eine zusammenfassende Literatur-Übersicht am Schluß des Aufsatzes. Jankuhn geht aus von (für den Historiker besonders beachtenswerten) grundsätzlichen Erwägungen über die methodischen Möglichkeiten und Grenzen der Archäologie bei Erforschung der Handels- und Verkehrsgeschichte, skizziert im 1. Kapitel kurz die römische und frühmerowingische Periode (Abbrechen des skandinavischen „Gold-Zeitalters" und seine Ursachen) und behandelt dann im zweiten Kapitel eingehender die Verhältnisse des 7. und 8. Jahrhunderts: mit der Zunahme der nordisch-fränkischen Verbindungen, getragen wohl schon von den Friesen, dokumentiert durch Importe von Keramik und Glas, fränkischen Münzprägungen, aber auch von Stilelementen der Ornamentik sowie des Namens- und Sagengutes. Sie führen, wohl schon über den Treene-Schlei-Weg, auch ins Ostseegebiet, wo Gotland und der Mälarbezirk als Zentren erscheinen; in Gotland wohl schon mit einem einheimischen Bauernkaufmann als Vermittler, im Mälargebiet mit einer — durch baltische Expansion? — reich gewordenen Adelsschicht als Abnehmer, die mit Pelzen und Sklaven zahlt. Das dritte Kapitel schildert die Veränderungen im 9. und 10. Jahrhundert: die anfängliche Intensivierung des geschilderten Güterverkehrs (wie er schon von H. Arbman dokumentiert worden ist), jetzt getragen teils durch plündernde Seekrieger, teils durch die neue soziale Schicht der Wik-Kaufleute (im Norden in Birka und Haithabu vor allem ansässig). Neben dem Fernhandel wird ein lokaler Markthandel deutlich erkennbar. Diese Beziehungen, beruhend auf dem Austausch zwischen dem fränkisch-friesischen Westen und dem Ostseegebiet, treten dann aber im gleichen Maße an Bedeutung zurück, als aus dem Ostseegebiet selbst die neuen südöstlichen Handelswege erschlossen werden und nun die östlich-asiatischen Güter zu dominieren beginnen; Wollin, Gotland, Nowgorod, Kiew, im Mälargebiet Sigtuna anstelle des verschwindenden Birka sind die Zentren des neuen Systems, das die unmittelbare Vorstufe für das hochmittelalterlich-hansische bilden wird. — Der näheren Beleuchtung des großen Handelszuges Friesland — Haithabu — Birka dient Jankuhns kleiner Aufsatz *Die Kammschiene aus der Terp Almenum* (De Vrije Fries,, 41, 1953, S. 37—45); hier wird der Fund eines Gegenstandes, dessengleichen sich auch in Haithabu, Wollin und Birka häufig gefunden haben, zur Aufzeigung der friesisch-schwedischen Beziehungen benutzt. Die Werkstatt für diese Art Kämme scheint in Haithabu gelegen zu haben. — Ein weiterer friesischer Terpenfund, wohl aus der Zeit um 900, gibt Jankuhn ferner Anlaß, sich den (an Tier- und Pflanzenornamentik erkennbaren) englischen Einflüssen auf das Rheingebiet und Mitteleuropa zuzuwenden *(Zum Stierkopf aus der Terp Huizum, Provinz Friesland*, a. a. O., S. 46—62). — Der Aufsatz *Ein Burgentyp der späten Wikingerzeit in Nordfriesland und sein historischer Hintergrund* (Zeitschr. d. Gesellsch. f. schlesw.-holst. Gesch. 78, 1954, S. 1—21) berichtet über die Ringburgen auf den nordfriesischen Inseln: es handelt sich um zwei Typengruppen, von denen die einen große Volks- oder Heerburgen, die anderen dagegen (kleinere) Herrenburgen darstellen. Von der ersten Gruppe hat sich die Lembecksburg auf Föhr durch Ausgrabungen als in die erste Hälfte des 9. Jahrhunderts gehörig erwiesen; sie wird von Jankuhn mit ähnlichen und gleichzeitigen Rundburgen an der flandrisch-friesischen Küste in Verbindung gebracht, bei denen es sich offenbar um Schutzburgen gegen die Normanneneinfälle handelte. Die zweite Gruppe

der Herrenburgen kann durch Schatzfunde angelsächs. Münzen in die Zeit zwischen 995 und 1020 datiert werden. Jankuhn spricht sie einleuchtend als Sitze einer die friesische Bevölkerung überlagernden wikingischen Herrenschicht an — reich gewordener Rückkehrer von den Englandzügen der dän. Könige. — Schließlich sei noch aufmerksam gemacht auf Jankuhns Beitrag (S. 35—47) zur Festschrift für Hans Wohltmann (Stader Jahrbuch 1954), die an anderer Stelle noch gewürdigt wird: *Die Niederelbe im Handelsverkehr des frühen Mittelalters.* Hier wird ein kleinerer Ausschnitt aus dem oben erwähnten Gesamtbild eingehender verdeutlicht; hingewiesen sei vor allem auf die Karten über den fränkischen Import der späten Merowingerzeit, der Karolingerzeit, sowie die im Krinkbergfund vertretenen Münzprägestätten.

In der gleichen Stader Festschrift berichtet K. Kersten (S. 48—53) über durch Taucherarbeiten gewonnene Funde (darunter eine Hafenpalisade und ein 16 m langes Boot) im Haddebyer Noor, dem Hafengebiet Haithabus. Diese neuartigen Untersuchungen sollen fortgesetzt werden.

Nach S. Ellehöj, *Olav Tryggvessons fald og Venderne* (dän. Hist. tidsskr. 1953, S. 1—55) sind unter den wendischen Verbündeten des Norwegerkönigs in der Schlacht im Öresund („Svolder") die Jomswikinger von Wollin zu verstehen, wie das Snorri auch behauptet hat; es handelt sich demnach um eine norwegisch-„wendische" Angriffskoalition gegen den Dänenherrscher, der ja auch die südl. Ostseeküste bedrohte.

In den Aarböger for nordisk Oldkyndighet og Historie, Jahrg. 1952 (Kopenhagen 1953) beschäftigen sich P. Lauring und A. Hoff-Möller mit dem Versuch, das Aussehen der schnell berühmt gewordenen Trelleborg auf Seeland an Hand der bisherigen Ausgrabungen zu rekonstruieren: *Trelleborghusets rekonstruktion* (S. 108—165).

* G. J. Marcus, *The Greenland trade-route* (Econ. Hist. Rev. 2. Ser. 7, 1954, 71—80), bietet eine gedrängte Übersicht über die Geschichte der nordischen Siedlungen auf Grönland, ihrer Verbindungen zu Norwegen und Island (nicht Winland) und der Seeroute nach Grönland. Nach den Ausgrabungen ist es wahrscheinlich, daß die Verbindungen auch nach dem letzten amtlichen Bericht über eine Reise im Jahre 1410 nicht völlig abrissen. Die Gründe für ihr Versinken müssen in einer säkularen Klimaverschlechterung gesucht werden, die die Küste mit Eis umgab, den Seeweg durch Treibeis sperrte und die Siedlungen zum Erliegen brachte. — Schade, daß der belesene Verf. den Aufsatz in unseren Blättern 54. Jg. 1929, Th. Apel: Burghard, Pfarrer zu Witzenhausen und Bischof von Grönland, übersah.

L. Beutin

Die ja vielfach (und nicht nur aus rein wissenschaftlichen Gründen) umstrittene Frage des skandinavischen Einflusses auf die Bildung des russischen Staates sucht auf neuen Wegen A. Stender-Petersen zu klären: *Die vier Etappen der russisch-varägischen Beziehungen* (Jbb. f. Geschichte Osteuropas, 2. 1954, S. 137—157). Der dänische Forscher unterscheidet als erste Periode die der Bildung des Stammes und Reiches der Rus (Ableitung aus dem Altschwedischen Roþer = Wasserstraße, Meerenge), der „Meerengenleute": in ihm sieht er auf finnischem Gebiet siedelnde und allmählich ostwärts drängende Bauernkolonisten schwedischer Herkunft, die über das Chasarenreich Beziehungen zu Byzanz anknüpfen und erst allmählich zu politischer Expansion und Reichsbil-

dung längs der Wasserwege über Nowgorod bis Kiev gelangen. — Erst in der zweiten Etappe, im 9./10. Jh. erscheinen neben diesen langsam slavisierenden Bauernreichen die „Varäger", zunächst aber nicht aufzufassen als nordische Kriegerscharen, sondern — was etymologisch begründet wird — als genossenschaftlich geeinte skandinavische Wanderkaufleute. Der Begriff Varäger erfährt Sinnveränderung und -verengung erst im Zusammenhang der „3. Etappe": als im 10. Jh. Teilherrscher des Rus-Reiches aus der alten schwedischen Heimat Söldnerscharen für innere Auseinandersetzungen heranziehen, wobei sie sich der genossenschaftlichen Organisationsformen der Varäger-Fahrmänner bedienen; ein Brauch, der dann auch von Byzanz genutzt wird. So erst entsteht der Begriff des Varägers als des abenteuernden Beutekriegers, der also mit der Rus-Reichsbildung als solcher nichts zu tun hat. — Als vierte Etappe glaubt St.-P. mit Hilfe von u. a. Orts- und Sagennamen feststellen zu können, daß sich im nordrussisch-Nowgoroder Bereich dagegen der alte Varägerbegriff des über See kommenden fremden Kaufmanns mit genossenschaftlicher Bindung am Leben erhalten habe. Wenn es daher in einem Nowgoroder Chronik-Zusatz des 12. Jh.s heiße, die Bewohner Nowgorods seien Varäger, so seien darunter die dort sich niederlassenden organisierten Kaufleute, nach St.-P. insbesondere die Deutschen zu verstehen — so daß also, genau genommen, das Wort Varäger einen dreifachen Sinnwechsel durchgemacht hätte. Der Vf. bezeichnet diese letzten Angaben selbst als Theorie; immerhin scheint sie geeignet, das festgefahrene Gespräch von neuen Gesichtspunkten aus wieder in Fluß zu bringen.

W. Krause (Göttingen) veröffentlicht in Gotländsk Arkiv 1953, S. 7—13, die Lesung und Deutung einer wikingerzeitlichen Runensteinschrift aus dem Ende des 9. Jahrhunderts, in der von einer Fahrt durch die Stromschnellen des Dnjepr die Rede ist. Dabei werden die eine Stromschnelle selbst und ein nahegelegener Felsvorsprung mit Namen genannt, die von K. identifiziert und lokalisiert werden können; außer dem Wort „Holmgard" sind das die einzigen auf schwedischem Runenstein überlieferten Ortsnamen aus dem russischen Fahrtbereich der Wikinger *(En vikingerfärd genom Dnjeprforsarna, efter runinskriften på Pilgårdsstenen).*

Der Aufsatz von B. Widera, *Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und der Kiever Rus' in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts* (in: Beitrr. z. Gesch. d. Beziehungen zwischen d. deutschen Volk und den Völkern d. Sowjetunion = Beih. 1 der Zeitschr. f. Geschichtswissensch. Bln. 1954, S. 3—39) leidet darunter, daß ihm ein Teil der neueren westeuropäischen und die gesamte so umfangreiche skandinavische Literatur zur frühmittelalterlichen Handels- und Verkehrsgeschichte anscheinend nicht zugänglich oder nicht bekannt war. Der Arbeit fehlt es daher vor allem an einer Auswertung der neueren archäologischen Forschungsergebnisse in West- und Nordeuropa. Sie kann sich dafür allerdings auf eine ungemeine Fülle von bei uns meist unbekannter, aber offensichtlich z. T. ihrerseits nur aus zweiter Hand arbeitender russischer Literatur stützen; so wird denn etwa die wirtschaftliche Stellung und Bedeutung des schwedischen Sigtuna nur nach Arbeiten sowjetischer Autoren dargestellt. Dem Zweck des Bandes entsprechend werden Umfang und Bedeutung des deutsch-russischen Handels im 11. Jahrhundert außerordentlich hoch bewertet, wobei jedoch mit Vermutungen reichlich gearbeitet und der Höhepunkt etwa

mit dem Satz erreicht wird: „Bremen scheint ein Beispiel dafür zu sein, daß vom deutsch-russischen Handel überhaupt das Leben einer deutschen Stadt abhing." Quelle für diese Behauptung sind einige Stellen bei Adam, in denen dieser sich in den bekannten allgemeinen Redensarten über die Masse der in Bremen zusammenströmenden Kaufleute ergeht, sowie seine Angaben über die Sucht nach dem Besitz von Pelzen, schließlich die von einem sowjetischen Autor geäußerte Vermutung, daß russische Kaufleute bereits die Umlandfahrt betrieben und auf diesem Wege wohl nach Bremen gekommen sein „dürften". Dem russischen Kaufmann wird überhaupt eine bedeutende Rolle zugeschrieben. Sie beruht u. a. auf dem hohen Kulturstand des Kiever Reiches, dem im 11. Jahrhundert mindestens 120—130 Städte angehörten — „in der Städteentwicklung ist Deutschland der Kiever Rus' in dieser Zeit keineswges überlegen" —, ferner darauf, daß die Russen „neben den Normannen die Herren der Ostsee" und überhaupt bessere Seefahrer als die Deutschen waren (was daraus bewiesen wird, daß sie sich damals nachweislich auf dem Schwarzen Meer bewegt haben und es folglich auch auf der Ostsee konnten). Schließlich hatte der russische Kaufmann den Vorteil vor dem deutschen, daß er „in jeder Hinsicht", namentlich von der Kirche, unabhängig war; in Deutschland dagegen hatte sich die Kirche „eine beachtliche ökonomische Position errungen — es sei nur auf das bischöfliche Münzrecht hingewiesen — und die Kaufmannschaft in Abhängigkeit gehalten". — Es sei aber bemerkt, daß der Aufsatz von W. trotz allerlei leicht erklärlicher Sonderbarkeiten eine gute Gesamtverwertung wenigstens des schriftlichen und des östlichen archäologischen Quellenmaterials bietet und über L. K. Goetz namentlich in der Hinsicht hinausgelangt, daß er sich bemüht, sowohl den südlichen (Regensburg!), wie den mittleren (Magdeburg usw.) und den nördlichen Strang der deutsch-russischen Beziehungen im Frühmittelalter zu einer Einheit zusammenzufassen. Eine Verzeichnung ergibt sich nur durch die bewußte Abwertung des skandinavischen Anteils am frührussischen Handelssystem — sie hängt ja aber mit bekannten allgemeingeschichtlichen Umwertungswünschen zusammen.

* In recht heftiger Form wendet sich der russische Vorgeschichtler D. A. Avdussin gegen den bekannten schwedischen Forscher T. J. Arne in einer Schrift, die auch auf Deutsch erschienen ist: *Neonormannistische Irrlehren bürgerlicher Historiker* (Sowjetwissenschaft. Gesellschaftswissenschaftliche Abteilung 1954 Nr. 6, 879—891). Arne hatte zu den letzten Funden in Gnezdovo bei Smolensk Stellung genommen, die nach seiner Auffassung varjagisch, d. h. schwedisch sind *(Det vikingatida Gnezdovo, Smolensks föregångare,* Stockholm 1952). Es ist nicht ganz verständlich, warum man in Rußland so empfindlich gegenüber den Feststellungen wikingischer Einflüsse ist; in England und Frankreich hat man sich damit schon lange abgefunden.

In Mesothen an der kurischen Aa hat man neben dem alten semgallischen Burgberg am Flußhang in fast 1 km Länge Spuren einer Siedlung mit Gräberfeld gefunden, die sicher auf das Vorhandensein einer Handelsniederlassung schließen lassen. Diese muß in die Zeit vor 1200 fallen (H. Moora, *Die Entstehung der Gesellschaftsklassen im Baltikum nach archäologischen Daten,* russ., in: Sovetskaja Archeologija XVII, Moskau 1953, 105—132). *P. Johansen*

Die Frage des englischen (angelsächs.) Einflusses auf die skandinavischen Länder im frühen Mittelalter gehört ja zu den zentralen Problemen der nordischen Geschichte dieser Zeit. Um eine Spezialfrage dieser Art, nämlich Stilform und Zustandekommen des ältesten Domes in der nordischen Metropole Lund hat sich kürzlich eine hier nur zu registrierende Diskussion entsponnen: E. Cinthio, *The 11th century Cathedral Church in Lund* (Medd. fr. Lunds universitets hist. museum, 1953, S. 223—252) plädiert für einen frühesten Bau angelsächs. Typs, während O. Rydbeck, *Var Knut den Heliges Lundadom av angelsaxiskt ursprung?* (Fornvännen 1954, S. 116—135) diese Interpretation der Bischofskirche von ca. 1080 gänzlich verwirft.

E. Aßmann, *Schleswig-Haithabu und Südwesteuropa* (Zeitschr. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch., 78, 1954, S. 284—288) weist auf zwei Quellenstellen hin (Miracula beati Egidii und Humberts Vita Leos IX.), die Beziehungen Haithabus bis in den Mittelmeerraum auf höchst eigentümliche Weise belegen: die erste berichtet von einer Handels- und Wallfahrt aus Schleswig nach Nîmes (Südfrankreich) um 1120, die zweite von der geschenkweisen Sendung eines Papageien durch König Sven Estridsen an den Papst.

Der Aufsatz von K. Jordan, *Heinrich der Löwe und Dänemark* (Geschichtliche Kräfte und Entscheidungen, Festschr. ... Otto Becker, Wiesbaden 1954, S. 16—29) beschränkt sich zwar auf die politisch-dynastischen Beziehungen, gibt aber in diesem Rahmen ein klares Bild vom Verhältnis der im späteren Hansegebiet damals maßgebenden beiden Mächte. Mit dieser sorgfältigen Zusammentragung und Auswertung des spärlichen Materials ergibt sich im ganzen doch eine solide Erkenntnisgrundlage, von der aus die komplizierten politischen Vorgänge, ja der umstürzende Wandel der deutsch-dänischen Machtverhältnisse nach dem Sturz des Löwen sehr viel deutlicher und verständlicher werden — für die „Vorgeschichte" der hansischen Anfänge natürlich ein sehr dankenswerter Gewinn. Die faktische „Wahrnehmung der Reichsrechte" durch Heinrich in den 50er und 60er Jahren, die entscheidende Bedeutung des Einflusses auf die slawischen Gebiete für das sächsisch-dänische Verhältnis, sowie gerade in diesem Zusammenhang das allmähliche Vordringen Waldemars I. seit den 70er Jahren werden von J. mit Recht betont.

A. Schück, *Sigtunas förhärjning 1187* (Fornvännen 1953, S. 215—219) setzt sich mit einem langen Aufsatz des sowjetischen Forschers J. P. Šaskolski auseinander, in dem dieser die Zerstörung des schwedischen Handelsplatzes durch heidnische Angreifer als eine planmäßige russische Aktion im Rahmen des „650jährigen russisch-schwedischen Kampfes um Finnland" auffaßt; Schück billigt seiner Ansicht, daß es sich bei den Angreifern nicht um „Esten", sondern um (Nowgorod unterstehende) Karelier gehandelt habe, einige Wahrscheinlichkeit zu. Im übrigen scheint es nach der Inhaltsangabe, als ob Sch. mit seinen sorgfältigen und gelehrten Erwägungen dem Aufsatz und den Schlußfolgerungen von Š. doch etwas zuviel Aufmerksamkeit widmet.

* A. Timm: *Was sagen Ortsnamen dem Historiker?* (Forschungen und Fortschritte Bd. 28, H. 6, S. 178—182) setzt sich mit zwei Arbeiten über Ortsnamen auseinander, die sich mit der Magdeburger Börde befassen und zu erheblich abweichenden Ergebnissen über das Alter der Namen und der Siedlungen gelangt sind (M. Bathe, *Die Ortsnamen auf -leben sprachlich*, Forsch. u. F. 1953,

S. 51 ff.; L. Fiesel, *Gründungszeit deutscher Orte mit dem Grundwort -leben und Siedlungsbeginn in der Magdeburger Börde*, Bll. f. deutsche Landesgesch. 90. Jg., 1953, 30 ff.). Gegen die in diesen beiden Arbeiten angewandte philologische Methode hebt T. hervor, daß das ganze Problem in Verbindung mit dem „Feudalismus fränkischer Prägung", also auch mit wirtschafts- und gesellschaftsgeschichtlichen Methoden gedeutet werden muß, daß alle Disziplinen zusammenwirken müssen, daß ferner genauere Aufschlüsse über den Einzelfall nur durch archäologische Dorfkernforschung zu gewinnen ist. — Timm gab auch einen recht sympathischen Bericht über die Braunschweiger Tagung des Hansischen Geschichtsvereins (Natur und Heimat, Zschr. des Kulturbundes zur demokratischen Erneuerung Deutschlands, Jg. 1954, H. 8). *L. Beutin*

3. ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN

(Bearbeitet von *Erich von Lehe*)

Rheinland und Westfalen. Der auf der Pfingsttagung des H. G. V. 1953 in Osnabrück von E. Ennen gehaltene, vielbeachtete Vortrag *Zur Stadtwerdung im fränkischen Raum* ist (Rhein. Vierteljahrsblätter, Jg. 18, H. 1—2. 5—16), um neue Literaturangaben ergänzt, gedruckt. Er gibt die in dem inzwischen erschienenen Buch *Frühgeschichte der europäischen Stadt*, Bonn 1953, so anschaulich dargelegten vielseitigen Ergebnisse langjähriger Forschung in knapper und einprägsamer Form wieder. Zum erwähnten Buch hat W. Schlesinger referierend weiterführende und nachprüfende *Bemerkungen* veröffentlicht (Westfälische Forschungen Bd. 7, Münster 1954, 229—239).

* *Das alte Aachen, seine Zerstörung und sein Wiederaufbau* (Aachener Beiträge für Baugesch. u. Heimatkunst 3, veröffentl. vom Aachener Geschichtsverein, hrsg. mit B. Poll von A. Huyskens, Aachen 1953, Selbstverlag. 248 S., 144 Abb,), legt das Hauptgewicht auf das alte Aachen, seine Kirchen, insbesondere natürlich den Dom, Bürgerbauten und das Rathaus. Unendliche Verluste auch hier, nur weniges ist gerettet, darunter freilich das Münster in seinem Wesentlichen. Ganz besonders sei auf die vorzügliche Arbeit von Dr. ing. Mathilde Röntgen verwiesen, die den aufgerissenen Zustand des Rathauses dazu benutzte, die schwierige Baugeschichte zu klären. Dies nicht nur vom baugeschichtlichen Befund aus, sondern durch kunstgeschichtlichen Vergleich mit den Rathäusern Burgunds (Ypern, Brügge, Löwen) und des Niederrheins (Wesel, Calcar). Nach innen gewendet erarbeitete sie aus Urkunden und Akten die Verwaltungsgeschichte. So läßt die Arbeit das Rathaus, seine Um- und Anbauten mit den verwaltungsmäßigen Notwendigkeiten wachsen. Das Buch, im wesentlichen von Architekten geschrieben, gibt vor allem Baugeschichte, aber eine große und in dem Zusammenhang mit dem Sturz während der harten Kämpfe um die Stadt tief rührende — ein schönes schmerzliches Buch! *L. Beutin*

Ein bisher in seiner vollen Bedeutung nicht anerkanntes Zeugnis für den frühen Handelsverkehr Aachener Kaufleute beschreibt A. Huyskens: *Ein staufisches Denkmal des Aachener Donauhandels in Passau* (Ann. des hist. V.

f. d. Niederrhein, H. 155/56, 87—97). In Passau befindet sich noch im Kloster Niedernburg in der Nähe einer alten Zollstelle am Zusammenfluß von Inn und Donau eine Steininschrift, die von H. mit guten Gründen in die Zeit Friedrich Barbarossas gesetzt wird. Sie besagt, daß Kaiser Friedrich den Aachenern die Gerechtigkeit, die ihnen schon sein Oheim Konrad bewilligt habe, bestätigt. Da eine Urkunde Kaiser Friedrichs über die Zollfreiheit der Aachener im Reich vorliegt, wird sich die Inschrift darauf beziehen. Als Exportware über die Donau, wo Aachener Kaufleute auf dem Jahrmarkt in Enns schon 1191 bezeugt sind, kommt das Aachener Tuch in Frage. Der Hinweis ergänzt insofern den Aufsatz von H. Amman H.G.Bl., Jg. 72, über die Tuchindustrie Nordwesteuropas, zu dem H. in Anm. 64 auch noch bibliographische Nachweise über das Aachener Tuchgewerbe beisteuert.

Ein weiterer Aufsatz (Ebda. 501—525) von H. Vogts *Die Kölner Patriziergeschlechter des Mittelalters als Bauherren und Förderer der Kunst* weist die Patrizier als Stifter und Erbauer kirchlicher Gebäude und privater Wohnhäuser, als Auftraggeber plastischer Werke und von Tafelmalereien des 13. bis 15. Jahrhunderts nach. — *Die Krönung König Maximilians I. in Aachen 1486 nach einem noch unbekannten Frühdruck* beschreibt A. Huyskens (Zschr. d. Aachener Gesch. V. Bd. 64/65, 1952, 72—98) nach einem zeitgenössischen Wiegendruck der Staatsbibliothek München mit einer Abbildung aus dem Stadtarchiv Aachen.

Einen kurzen Auszug aus ihrer Marburger Dissertation (1952) bringt Hertha Borchers unter dem Titel *Beiträge zur rheinischen Wirtschaftsgeschichte* (Hessisches Jb. f. Landesgesch. Bd. 4, Marburg 1954, 64—80), in dem sie in drei Abschnitten das Zollwesen am Rhein, rheinisch-sächsische und bayerische Marktrechtsfamilien des 10. und 11. Jahrhunderts und Berufskaufleute im Mainz des 8./9. Jahrhunderts behandelt. W. Heß untersucht gründlich und umsichtig den Hersfelder Markt: *Der Hersfelder Marktplatz. Ursprung und Bedeutung der Ebenheit für die Entwicklung der Stadt* (Ebda. 81—116). Ausgangspunkt ist der in der kleinen, schwach befestigten Immunität der Stiftskirche gelegene Marktplatz des 11. Jahrhunderts, der sich an die durch Grabung erschlossene älteste Marktkirche anschloß. Im 12. Jahrhundert wurde diese teilweise von Hörigen bewohnte Marktsiedlung nach Zuzug flämischer Weber unter Ausdehnung der Befestigung erweitert. Diese Neusiedlung umschloß die etwa 2½ Hektar große „Ebenheit" als neuen Marktplatz. Deren Anlage wird nun als eine erheblich ältere, schon im 10. Jahrhundert zum Schutze gegen die Ungarn angelegte, von Ministerialen bewohnte Fluchtburg nach dem Beispiel von Corvey und Querfurt gedeutet, eine beachtliche, für die Stadtforschung der Frühzeit überraschende These, die weiterer Aufhellung bedarf.

Eine lehrreiche, für die mittelalterliche Baugeschichte städtischer Rathäuser bedeutsame Untersuchung liefert H. Rothert über *Das Westwerk von St. Patrokli in Soest* (Westf. Zeitschr. Bd. 103/104, Münster 1954, 13—29). Man wird seiner mit vielen Parallelen unterbauten schlüssigen Beweisführung über die Entstehung des stolzen Bauwerks zustimmen können, die folgendes ergibt: Das Westwerk ist von der Stadt, nicht vom geistlichen Stift, dem älteren Bau der Patroklikirche als Vorhalle vorgesetzt. Sie wurde um 1200 von der Bürgergemeinde statt eines Rathauses errichtet, um dem Rat etwa ein Jahrhundert lang im oberen Geschoß in offener Ratslaube die Teilnahme am Gottesdienst

zu ermöglichen. Das untere Geschoß diente hingegen den Wollwebern als Tuchhalle. Die spätere sog. Rüstkammer war zunächst Sitzungsraum der Ratsversammlung und wurde erst im 14. Jahrhundert städtisches Zeughaus. Von hier führte noch im 15. Jahrhundert ein Laufsteg zur nahen „Rumeney", dem alten Ratsweinkeller und zugleich Gildehaus der Schleswigfahrer. Auch die ältesten Bauformen, die in der Patrokli-Festschrift des Jahres 1948 von H. Schwarz dargestellt waren, lassen sich mit dieser neu erkannten weltlichen Bestimmung des Baues vereinen. — Derselbe verdiente Kenner westfälischer Geschichte hat (Ebd. 30—92) das Ergebnis seiner langjährigen topographischen Forschungen über das mittelalterliche Soest in Verbindung mit dem Geographen G. Niemeier unter dem Titel *Der Stadtplan von Soest* zusammenfassend dargestellt. Die durch 8 Stadtpläne und Verkehrskarten veranschaulichten Untersuchungen nehmen nach Schilderung der geographischen Lage ihren Ausgangspunkt vom Königshof am Hellweg, auf dem die königliche Pfalz mit Petrikirche und Patroklistift ihren Platz fand. Erörterungen über die Lage der auf den Kölner Erzbischof übertragenen Pfalz, das nördlich davon bei der Salzquelle liegende Sälzerdorf, über Wege und Höfe im Stadtgebiet führen ins 11. Jahrhundert mit der Entwicklung einer Marktburg mit der vor ihren Mauern gelegenen Marktsiedlung, einem zunächst unbefestigten Wik. Für ihre Einwohner bildete die St. Georgskirche die erste Marktkirche. Der interessierte Leser wird die aus umfassender Orts- und Geschichtskenntnis geschöpften Ausführungen über den mittelalterlichen Vorort Westfalens mit viel Gewinn verfolgen. Weitreichende Handelsverbindungen ermöglichten der Bürgerschaft schon im 12. Jahrhundert eine großartige Erweiterung der Anlage mit Hilfe des Kölner Erzbischofs Philipp v. Heinsberg, des zweiten Gründers der Stadt. Der noch heute meist erhaltene Mauerring umschloß ein Gebiet von 102 Hektar, gleich dem von Münster und Osnabrück. In dieser langgereiften, wohldurchdachten Betrachtung wird der Stadtplan zusammen mit dem Bauwerk des Patroklistifts zu einem Dokument, das die Wirtschaftskraft und kulturelle Ausstrahlung dieser Hansestadt höchst eindringlich erklärt. Beide Aufsätze verdienen weitgehende Beachtung!

Unter dem Titel *Urkunden-Regesten der Soester Wohlfahrtsanstalten* beginnt — aus drucktechnischen Gründen mit dem 3. Band, 1. Lieferung anfangend — (Veröff. d. Hist. Komm. d. Prov. Instituts für Westf. Landes- und Volkskunde XXV, Münster — Aschendorff und Westf. Verlagsbuchhandlung Mocker, Soest — 1953) F. von Klocke mit dem Abdruck der Urkundenfonds des Neuen Hospitals, später Großer Mariengarten, und anderer Soester Hospitäler, Pilgrims- und Beginenhäuser sowie des Leprosenhauses zur Marbecke bei Soest. Die Urkunden werden von ihm als ausführliche Publikations-Regesten nach den bekannten Grundsätzen wiedergegeben. Bisher liegen in der ersten Lieferung davon 490 vor, vom Anfang des 14. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts reichend; eine sehr verdienstliche Aufbereitung des im Soester Stadtarchiv vorhandenen Materials. Für das Register ist ein eigener 4. Band vorgesehen.

Als „Beitrag zur westfälischen Mundartenforschung" bezeichnen H. Schmoekkel und A. Blesken das von ihnen nach dem gegenwärtigen Wortbestand gesammelte *„Wörterbuch der Soester Börde"* (Soester wissenschaftliche Beiträge Bd. 5, Soest 1952, 342 Seiten). Es gibt die niederdeutschen Wörter teilweise

auch in Lautschrift wieder und fügt der hochdeutschen Form Beispiele ihres Gebrauchs in kurzen Redewendungen oder Sprichwörtern hinzu. Neben Beispielen der lebenden Sprache sind auch Ausdrücke aus gedruckten Quellen und anderen Aufzeichnungen mitaufgeführt, die bis etwa 1860 zurückreichen. Ein angesichts des Schwindens alter Ausdrücke sehr verdienstliches Unternehmen!

Luise von Winterfeld gibt in ihrem Vortrag *Der Werner Städtebund* (Westf. Zeitschr. 103/104 Bd., 1—12) einen Einblick in die Begründung des 1253 von Münster, Soest, Lippstadt und Dortmund an der Werner Brücke über die Lippe geschlossenen Landfriedensbundes. Seine häufige Erneuerung bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, die ihn als „tragendes Element in der Organisation des westfälischen Hansequartiers" erscheinen läßt, und seine Aufgaben, die sich gegen Stadtherren, gegen Verbrecher und Straßenräuber richteten, werden in raschem Überblick behandelt.

In einem mit vielen Literaturangaben versehenen beachtlichen Aufsatz *Nordwestdeutschland in der Politik der Burgunder Herzöge* (West. Forsch. Bd. 7, 1954, 80—100) geht F. Petri den Möglichkeiten einer burgundischen Staatsbildung unter Philipp dem Guten und Karl dem Kühnen nach, indem er ihr Verhältnis zu den niederrheinischen Territorien sorgfältig untersucht. Er zeigt vor allem den Einfluß burgundischer Politik auf das Herzogtum Cleve auf, das man als „burgundisches Nebenland" bezeichnen kann, und auf die benachbarten Territorien. Er verfolgt weiter aufmerksam die burgundischen Pläne in Friesland und Westfalen. Die Verbindungen, die in der Soester Fehde, in der Kölner Stiftsfehde, im Abkommen mit Oldenburg und Dithmarschen und sonst erkennbar werden, werden als Eroberungspläne Burgunds hingestellt und der politische Einfluß der burgundischen Herzöge in Westfalen aufgezeigt, wo eine „burgundische Partei" am Werke war. Den Rückschlag verursachte das ständefeindliche Vorgehen Karls des Kühnen und seine Niederlage im Jahre 1477. Doch wirkten die Spuren der burgundischen Episode sich auch in späteren Jahrhunderten noch aus. — In einer Skizze über *Die Westfalen im mittelalterlichen deutschen Außenhandel* (Ebd. 100—105) umreißt W. Koppe die Rolle der aus Westfalen Gebürtigen in Handel und Verkehr der Hansestädte, namentlich Lübecks, vom 13. bis 15. Jahrhundert. Die beigefügte Karte des Hansehandels um 1375 ist beachtenswert, weil in ihr der annähernde Wert der beförderten Waren durch die Breite der Verkehrslinien ausgedrückt wird.

* Einen gegenüber den Hansestädten charakteristisch abgesetzten Typ bilden die Residenzstädte. Einer der reizendsten unter ihnen gilt die *Geschichte der Stadt Detmold* (Detmold 1953, im Auftrage der Stadt hrsg. vom Naturwiss. und Histor. Verein für das Land Lippe. 400 S., 108 Abb., 6 Karten). Der Vorsitzende des Vereins, E. Kittel, zeichnet für den Redaktionsausschuß, 11 Verfasser sind beteiligt. Wir heben besonders Kittels eignen Beitrag hervor: *Geschichte Detmolds bis zum Ende des 17. Jahrh.* (48—181), der doch wohl den Kern des Buches darstellt. Ohne in die Einzelheiten eingehen zu können, dürfen wir feststellen, daß hier aus z. T. dürftigen Quellen heraus (der Eifer, mit dem die Stadtväter des 19. Jahrh. ihre Akten der Papiermühle übergaben, ist eigentlich nur noch Zerstörungswut zu nennen) eine in jeder Hinsicht mustergültige Stadtgeschichte geschrieben worden ist. Das gilt von der Umsicht, mit der die Methoden der Stadtforschung genutzt worden sind; von der vorsichtigen Schlüssig-

keit der Ergebnisse dort, wo man auf die Kombination angewiesen ist. Die Stadt gehört in jene Gruppe der lippischen Gründungsstädte des 13. Jahrh., die durch die systematische Gleichartigkeit der Anlage, der inneren Gliederung so interessant sind. Die nicht durch Urkunde zu datierende Gründung wird auf kurz vor 1265 angesetzt, das ist zweifellos das beste zu erreichende Datum. Rat und Stadtregiment bleiben, obwohl voll ausgebildet, in einigem Dunkel, um so mehr läßt sich über die Adelsgeschlechter und die Edelherren sagen. Überhaupt ist die innere Auseinandersetzung zwischen dem fürstlich-feudalen Kern und dem Bürgertum in dieser kleinen Residenz das eigentliche Hauptthema des Lebens in ihr gewesen, und daher nahm sie einen anderen Weg als etwa die Nachbarin Lemgo. Doch auch die innere Geschichte erfährt hinsichtlich der Gewerbe, Zünfte, rechtlichen und kirchlichen Verhältnisse mannigfaltige Beleuchtung. — Es ist hier eine auch in den einzelnen Beiträgen gut abgestimmte mustergültige Stadtgeschichte erarbeitet und in wünschenswert eingehender Darstellung vorgelegt worden. *L. Beutin*

Niedersachsen. In Fortsetzung seiner Forschungen zum Stadtrecht niederdeutscher Städte untersucht K. Haase vergleichend *Mittelalterliche Weichbildprivilegien im Osnabrücker Land* (Osnabr. Mitt. 66. Bd., 1954, 103—144). Die vier Ortschaften Iburg, Vörden, Fürstenau und Melle sind nicht Städte im vollen Rechtssinne im Mittelalter geworden, haben aber doch — bis auf Melle — in Anlehnung an eine Burg als Kleinmittelpunkte des Nahhandels und Gewerbes und mit stadtähnlicher Verfassung die Funktion von Städten ausgefüllt. Die für die Erforschung mittelalterlichen Stadtrechts und mittelalterlicher Stadtverfassung ergiebige Studie bringt in Anlagen auch den Abdruck der Stadtprivilegien der vier Weichbilde aus dem 14. und 15. Jahrhundert mit einer Konkordanz.

O. Stelzer führt die Untersuchungen F. Timmes und anderer über die ältere Besiedlung Braunschweigs in dem Aufsatz *Lage und Ausdehnung der Marktsiedlung Braunschweigs im 11. Jahrhundert* in vorsichtiger Weise weiter (Forschungen z. Braunschweigischen Gesch. u. Sprachkunde, Festgabe 1954, 74—90). Er beantwortet zunächst die Frage nach den Wohnplätzen der auf dem Kohlmarkt handelnden Kaufleute, indem er hierfür die Gegend am Eiermarkt in Anspruch nimmt. Sein weiteres Bemühen gilt der baulichen Entwicklung der Kohlmarktsiedlung (Skizze), wobei sich durch hohe Grundstücksmauern befestigte Wohnhöfe in dichter Folge feststellen lassen. Es wird also eine Marktbefestigung privaten Charakters im 11. Jahrhundert nach dem Vorbild fränkischer Königshöfe angenommen! Als Pfarrkirche könnte trotz ihrer Randlage für die um die heutige Sonnenstraße — Poststraße als Hauptachse gelegene Marktsiedlung die Jacobskirche gedient haben. Eine in dieser Hinsicht für den Stadtforscher der Frühzeit beachtliche, gründlich unterbaute Studie! Derselbe Band enthält noch weitere für die braunschweigische Geschichte aufschlußreiche Beiträge: W. Spieß gibt einen knappen Überblick über *Die Zentralverwaltung der Stadt Braunschweig in hansischer Zeit (bis 1671)* (S. 105—114), wobei er den Hauptakzent auf die seit der großen Revolution (1374—1380) bestehende Gesamtverwaltung über die 5 Weichbilde legt. Funktionen und Stellung der städtischen Beamten vom Syndicus bis zum Zollschreiber sind eingehend beschrieben. Ferner bietet der Herausgeber des Buches, F. Timme, in seinem Beitrag *Hansegeist und*

dynastische Gesinnung im Bürgerrecht der Stadt Braunschweig (S. 115—134) einen guten Einblick in die Jahrhunderte dauernden Spannungen zwischen den Ansprüchen der Herzöge als Stadtherren und den selbstverwaltenden, am Handel verdienenden Bürgern. Da der Beitrag die Entstehungszeit der Kohlmarktsiedlung mit einschließt und die handelswirtschaftliche Entwicklung der hansestädtischen Jahrhunderte den Bindungen an den Landesherrn entgegenstellt, entsteht ein sehr wechselndes und farbiges Bild. Auch die neue Ära seit der Eroberung durch die welfischen Fürsten im Jahre 1671 wird berücksichtigt; die Schilderung der neuen Residenz der Herzöge des kleinen Territoriums bildet den Abschluß dieses reizvollen, kenntnisreichen Vortrags. Th. Müller gibt auf Grund neuer Aktenforschung eine Darstellung von *„Schiffahrt und Flößerei auf der Schunter im 18. Jahrhundert"*, einem vom Elm in die Oker unterhalb Braunschweigs fließenden Nebenfluß (S. 135—159). Der erheblichen Bedeutung des Handwerks der Beckenwerker zur Herstellung des Messings in Braunschweig geht die von W. Spieß zum Abschluß gebrachte Arbeit von Gerda Buchholz *Die Beckenwerkergilde zu Braunschweig* nach (Werkstücke aus Museum, Archiv und Bibliothek der Stadt Braunschweig, Bd. 17, Br. 1954, 73 S.). Das wahrscheinlich aus Goslar mit dem Handel der dortigen Metalle übernommene Gewerbe hatte vor allem in der Neustadt seinen Sitz, wo ihm sechs Ratsherrensitze zustanden. Um 1318 bildete es eine eigene Gilde, deren Verfassung, Geselligkeit und Erzeugnisse mit sorgfältigen Quellenbelegen aufgezeigt werden. Da außer dem Einkauf der Rohstoffe, des Kupfers in Goslar und des Zinks an der Maas, auch der Vertrieb der Waren bis zum Aufhören der Produktion am Ende des 16. Jahrhunderts dargestellt ist, wird hier eine abgerundete Monographie dieses wichtigen Handwerkszweiges dargeboten.

* *Die Goslarer Chronik des Hans Geismar* (Beiträge zur Geschichte der Stadt Goslar, 14. Selbstverlag des Geschichts- und Heimatschutzvereins Goslar, 1954. VII, 176 S., 7 Abb. auf 4 Tafeln) bringt nur wenige Nachrichten von Bedeutung für die allgemeine Geschichte. Aber der von G. Cordes vorbildlich besorgte Erstdruck der um 1580 abgeschlossenen Handschrift ist dennoch von Interesse auch außerhalb Goslars. Der Verfasser (1522 bis nach 1587) war „wandfinke" und „kopgeselle" in Braunschweig, Magdeburg, Lübeck, ging durch Vermittlung des bekannten Rußlandfahrers Hans Slede (Schlitte) nach Polen und Ungarn, nahm am Schmalkaldischen Krieg teil und war 1552 „rodtmester bussenschutter" unter Heinrich d. J. von Braunschweig: — seine Angaben über Artilleriewesen und Belagerungen sind nicht ohne Wert für städtische Kriegsgeschichte. Die Chronik ist — mit Ausnahme einiger Nachrichten über goslarsche Angelegenheiten und Personen — fast ganz aus anderweitig bekannten Quellen zusammengeschrieben. Was ihre Lektüre anziehend und ertragreich macht, ist das aus der Auswahl der Exzerpte sich ergebende „Weltbild", wenn man so sagen darf, eines unbedeutenden Kleinbürgers einer unbedeutenden Stadt. Die Weite seines Gesichtskreises ist erstaunlich. Er notiert Universitätsgründungen, die Erfindung der Buchdruckerkunst, den Tod des Erasmus und des Eobanus Hessus, das Martertum protestantischer Glaubensgenossen, Bundschuh und Bauernkrieg, Ereignisse in Schottland, Spanien und der Türkei. Besonders ausgiebig hat er die 'Cronecken der Sassen', die Magdeburger Schöppenchronik und eine „Lübische Chronica" für hansische Dinge benutzt. Er hat großes Wohl-

gefallen an den Taten des „Marcus Maier"; nach Erwähnung seiner Heirat mit „eines verstorven borgermesters fruen" fährt Geismar fort: „do hefft ehr (= ihnen) beneven Jurgen Wullenwever alles regementes understan dat de van Lubke mit dem h: tho Holstein in offentlicke veide gekomen sint": die brave Bürgermeisterswitwe hat offensichtlich in der lübischen Chronistik den Platz eingenommen, der der „hovetkerke" Agneta Willeken zukommt.

Eine historisch-philologische Würdigung Geismars hat Cordes in seinem Aufsatz über *Ostfälische Chroniken des ausgehenden Mittelalters* gegeben, der früheren Bearbeitern der Hansischen Umschau entgangen ist (Niederdeutsches Jb. 60/61, 1934/35, 47—62). Zwei weitere Aufsätze desselben Verfassers zur niederdeutschen Chronistik verdienen ebenfalls die Beachtung hansischer Historiker: „Die Weltchroniken von Hermann Bote" (Braunschweigisches Jb. 33, 1952, 75—101) und „Altes und Neues vom Krodo; zu den Braunschweiger Weltchroniken des späten Mittelalters" (Frölich-Festschrift, 1952, 6—61).

S. H. Steinberg

H. Plath, *Der Marktplatz Hannovers vom 12. bis zum 15. Jahrhundert* schließt die Baugeschichte der Marktkirche und des Rathauses mit ein (Hannoversche Geschichtsblätter N. F., Bd. 1, H. 1954, 75—127). Er stützt sich auf Ergebnisse von Ausgrabungen im kriegszerstörten Stadtkern und auf schriftliche Quellen und kommt zu klaren Folgerungen, die mit einer Gegenüberstellung zum Markt von Lübeck (S. 112/13) abgeschlossen werden. Nach P. ist der Marktplatz bald nach 1100 neben einer älteren Siedlung angelegt; 1115 kommt die Benennung „vicus Hanovere" erstmalig vor. Das 1303 zuerst genannte Rathaus läßt sich in seiner ältesten baulichen Anlage als Kaufhaus, Tanzhaus und Versammlungsort des Rates, dagegen nicht als Gerichtsstätte, in die Zeit um 1230 datieren. Seine Baugeschichte und die der Ratskirche, ferner die Lage der Verkaufsstände, der Brunnen und einer Waage werden sorgfältig dargestellt und durch Ansichten und Grundrisse erläutert. In der Festschrift der Geographischen Gesellschaft Hannover, S. 37 ff., sind die Untersuchungsergebnisse desselben Verfassers für den Stadtgrundriß behandelt.

W. Florin behandelt in einer Göttinger rechtswissenschaftlichen Dissertation den *Fürstlichen Absolutismus in seinen Auswirkungen auf Verfassung, Verwaltung und Wirtschaft der Stadt Hannover* (Hann. GBll. Bd. 7, Heft 3/4, 197—342). In ihr verdient hier eine Erwähnung die eingehende Darstellung des Merkantilismus und der Zunftwirtschaft nach dem Dreißigjährigen Kriege (271—301).

Otia diplomatica Ulleshemensia betitelt F. Bock eingehende Untersuchungen, die er dem Entstehen der Stadt Uelzen im Zusammenhang mit der Loslösung von der Immunität des dortigen Benediktinerklosters unter Förderung durch die Welfen widmet (Jahrbuch d. Ges. f. Niedersächsische Kirchengesch. 51, 1953, 72—112). Aus dem Befund zahlreicher Urkunden des Staatsarchivs Hannover wird die enge Zusammenarbeit von Rat, Bürgerschaft und Geistlichkeit der Pfarrkirche und anderer geistlicher Institute im 13. Jahrhundert mit diesen aufgezeigt. Auch gewähren Listen der Äbte und Rektoren der Pfarrkirche mit Urkundenregesten und Urkundentexten Einblicke in das gemeindliche Leben und die Verfassungsentwicklung der jungen Stadt des 13. und 14. Jahrhunderts.

K. Friedland erläutert die *Stadtfreiheit des mittelalterlichen Lüneburg* (Lüneburger Blätter 1953, 17—26), indem er die mittelalterlichen Rechte der Stadt und ihrer Bürger innerhalb und außerhalb der Stadtmauern gegenüber dem braunschweigisch-lüneburgischen Landesherrn darlegt. Sie fanden ihr Ende in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, als durch den Vertrag von 1562 neue Anschauungen vom Hoheitsrecht des Herrschers zur Geltung kamen. Die den früheren Privilegien zugrunde liegende Auffassung von der vertraglichen Verpflichtung des Herrschers und der Bürger gegeneinander, der „rechtlichen Gleichwertigkeit" beider, war damit hinfällig. — A. Brobbermann bringt (Ebd. 67—101) ein sorgfältiges *Verzeichnis der älteren Abbildungen der Stadt Lüneburg.* Es enthält außer den Ansichten der Stadt, die auf Münzen, Gemälden oder auf Steinen zu finden sind, alle Holzschnitte, Kupfer- und Stahlstiche, sowie Lithographien bis zum Jahre 1910, die das gesamte Stadtbild wiedergeben. Einige davon sind in verkleinerten Abbildungen beigefügt. — Der schon von W. Reinecke in seiner Geschichte der Stadt Lüneburg (S. 51) geäußerten Ansicht, daß die Zusammenfassung der beiden älteren Siedlungskerne Lüneburgs, des Kirchortes Modestorp um die Johanniskirche und des Marktortes mit dem Kalkberg, durch Heinrich den Löwen erfolgt sei, gibt H. J. Rieckenberg eine neue Stütze: *Lüneburg, eine Stadtgründung Heinrichs des Löwen?* (Niedersächsisches Jahrbuch 25, 32—45). Er untersucht den Straßengrundriß der Stadt, die geschichtlichen Quellen und die Entwicklung der Stadtverfassung. Er glaubt als Zeit der Neugründung das Jahr nach der Zerstörung Bardowieks durch den Herzog, 1190, annehmen zu können. Eine ansprechende Annahme, die wohl topographisch noch besser zu unterbauen wäre! — W. Meyne druckt und erläutert *Das St. Lukas-Büssenbuch des Lüneburger Museums* (Lüneburger Blätter 1954, 32—61), d. h. das von 1502 bis 1524 fortlaufend, dann mit Unterbrechungen bis 1695 geführte Einnahme- und Ausgabebuch des Amtes der Maler und Glaser, zeitweise auch der Kistenmacher in Lüneburg. Die Namen der Maler und nicht zu bestimmende Namen werden vom Verfasser, die der Glasewerter anschließend (62—70) von M. Mollenhauer in alphabetischer Folge mit Zusätzen gebracht.

Im vorzüglich ausgestatteten Stader Jahrbuch 1954, Festschrift für Hans Wohltmann, untersucht E. Keyser die von Kaiser Otto IV. Stade erteilte Stadtrechtsurkunde von 1209 auf ihre Bestandteile unter dem Titel *Die Erteilung des Stadtrechtes an Stade durch Heinrich den Löwen* (54—62). Er setzt sie mit guter Begründung in die Jahre zwischen 1155 und 1170, in denen die erste Gesamtbefestigung der neuen civitas mit Wall und Graben angelegt sein wird. Die Erweiterungen des ersten Privilegs durch Otto IV. und die Entwicklung des Rats im 13. Jahrhundert werden bis zur Annahme der neuen Willkür von 1279 verfolgt. B. Wirtgen bringt (Ebd. 143—169) eine quellenmäßig breit fundierte, sorgfältig aufgebaute *Baugeschichte des Stader Rathauses.* Es gelingt ihm mit Hilfe von Beschreibungen und Bauresten, einen Eindruck des gotischen, 1659 verbrannten Rathauses zu entwerfen, dessen Entstehen in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts zu setzen ist. Baurechnungen ermöglichen die Feststellung aller am Neubau der Schwedenzeit beteiligten Meister und Handwerker. Außer einem Beitrag über ein Amtsregister der erzbischöflich-bremischen Burg Langwedel aus dem Jahre 1616 (96—118), das F. Prüser sorgsam auswertet, sei hier noch der Aufsatz von E. Weise (81—95) erwähnt, der *Neue*

Aktenfunde zur Geschichte der (Stader) Merchant Adventurers im Staatsarchiv Hannover anzeigt. Es handelt sich um bisher unbekannte Aktenbände, die die Bestrebungen Stades und Hamburgs um Aufnahme der englischen Handelskompanie in den Jahren 1581—1611 zum Teil neu beleuchten, also für den Ausgang der Hansezeit von Bedeutung sind. Auch Lübeck ist daran beteiligt. Schließlich bringt P. Alpers eine von ihm ins Niederdeutsche zurückübersetzte Form des nur in hochdeutscher Fassung überlieferten Volksliedes über Störtebeker (89—95). Im ganzen also eine wertvolle, die Forschung um die niederelbischen Hansestädte vielfach vertiefende Festschrift! —

* Auf den von der neuesten Forschung geschaffenen Grundlagen unternimmt E. von Lehe den anregenden Versuch *Stade und Hamburg um 1180* in Vergleich zu setzen (m. d. Untertitel *Betrachtungen zu zwei Stadtgrundrissen*, Stader Jahrbuch 1954, Festschr. H. Wohltmann, S. 63—76). Diese vergleichende Topographie geht von dem Zeitpunkt aus, da bei beiden Siedlungen der Übergang vom Wikort zur Stadt im neuen Rechtssinn erreicht ist, bzw. unmittelbar bevorsteht — was bei Stade zugleich den Höhepunkt der Entwicklung vor langsamem Niedergang bedeutet, bei Hamburg dagegen den Startpunkt zum steilen Aufstieg in den folgenden Jahrhunderten; die Gründung der Neustadt Hamburg selbst ist aber nicht mit einbezogen. Aufschlußreich ist schon der verschiedene Umfang beider Wikorte, wie ihn v. L.s Pläne und Zahlen zeigen. Man muß natürlich berücksichtigen, daß die Siedlungsdichte in den noch relativ locker organisierten Wikorten sicher sehr unterschiedlich, jedenfalls nicht so kompakt war, wie in den späteren Städten, zudem nur sehr unsicher erschlossen werden kann; trotzdem ist es ein eindrucksvoller Beleg für den wirtschaftlichen Bedeutungsunterschied zwischen Stade und Hamburg im früheren Mittelalter, wenn das erstgenannte mit einem Flächeninhalt von etwa 25½ ha denjenigen Hamburgs um 1180 (16 ha) um rund 9 ha übersteigt. Der von v. L. ebenfalls versuchte Vergleich der vermutlichen Bevölkerungszahlen bleibt wegen des Mangels wirklich beweiskräftiger Unterlagen hingegen ziemlich problematisch. Der Plan Stades zeigt auch ein sehr viel reicher gegliedertes Wachstum, als der Hamburgs, wiewohl der doppelte Ausgangspunkt — Burg und Wik — bei beiden der gleiche ist. Zweifellos mit Recht geht v. L. bei beiden Städten davon aus, daß der Grundriß des frühen 19. Jahrhunderts für die ursprünglichen Verhältnisse herangezogen werden kann; so ist es ihm möglich, den Verlauf der Straßenzüge und Quartiere, die Lage öffentlicher Versammlungshäuser, der Münzen und Mühlen mit einiger Sicherheit vergleichend festzulegen. Der Vergleich ist geeignet, unser Verständnis für die Struktur der Wikorte wesentlich zu fördern.

A. v. Brandt

Eine weitere Kenntnis der baulichen Ausbildung der Schwingestadt vermitteln *Fünf Stader Aufbauedikte 1719—1786*, die E. Weise mit 5 Tafeln und kenntnisreichen Erläuterungen im Wortlaut veröffentlicht (Neues Archiv für Niedersachsen Jg. 1953, H. 10/12, 446—463). Sie zeigen das Bemühen der neuen hannoverschen Regierung, die durch die Belagerung der Stadt im schwedisch-dänischen Krieg 1712 entstandenen großen Baulücken wieder zu schließen.

W. von Kempen, *Göttingen im niedersächsischen Raum* zeigt die mannigfachen Beziehungen politischer, kultureller und bevölkerungsmäßiger Art zu Niedersachsen im weitesten Sinne, einschließlich Lübeck, von der Frühzeit her auf. Auch die durch die Begründung der Universität im Jahre 1734 hervorgerufene neue Verbindung ist mit berücksichtigt; der Vortrag ist ohne Nachweise wiedergegeben (Ebd. 463—474).

Friesland. F. Bock, *Friesland und das Reich* (Emder Jahrbuch 33. Band, 1953, 5—35) begrenzt das Thema zwar zeitlich auf das 13. und 14. Jahrhundert, der Gesichtskreis ist jedoch weit gefaßt mit Berücksichtigung der europäischen Gesamtlage im Zeitalter der letzten Kreuzzüge. Auf Grund ausgezeichneter Kenntnis der Quellen des Vatikanischen Archivs werden die Kämpfe der Friesen um ihre Freiheit gegen die benachbarten Territorialfürsten mit einer Fülle von wenig bekannter neu erschlossener Literatur (in 128 Anmerkungen) dargestellt, Fragen des friesischen Handels jedoch nur im Nachtrag III S. 35 kurz gestreift. — H. Heikes führt die schon früher begonnene *Genealogie der Cirksena der ältesten Zeit* mit dem 3. Teil zu Ende (Ebd. 37—49). J. König gibt wieder, in Fortsetzung der früheren, einen verdienstlichen Literaturüberblick für Ostfriesland 1951/52 (Ebd. 141—173). — In einer ansehnlichen, hübsch bebilderten Festschrift *200 Jahre Ostfriesische Landschaftliche Brandkasse 1754 bis 1954*, Aurich 1954, 198 Seiten, wird außer der Geschichte der Brandkasse von cand. phil. G. Schlechtriem auch ein Abriß zur Geschichte der Ostfriesischen Landschaft und ihrer Vorgänger, der Landstände, vom 16. Jahrhundert an durch H. Wiemann gebracht, der auch wegen der Liste der landschaftlichen Beamten Beachtung verdient. Bemerkenswert zudem, daß sich im Archiv der Landschaftlichen Brandkasse die Hauptkataster der feuerversicherten Gebäude von 1768 an befinden. — Der schon oft behandelten Frage nach dem Anteil der Holländer an der Kolonisation der niederdeutschen Marschen ist W. Chr. Kersting in einer rechtsgeschichtlichen Hamburger Dissertation mit neuem, aus eingehender Untersuchung der Rechtsquellen stammendem Beweismaterial nachgegangen: *Das Hollische Recht im Nordseeraum, aufgewiesen besonders an Quellen des Landes Hadeln* (Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 34, 18—86; 35, 28—102). Die von Seite 77—81 zusammengefaßten beachtlichen Ergebnisse stellen fest, daß der Anteil holländischer Rechtssätze am Kolonistenrecht der Marschen ein erheblich größerer gewesen ist, als man bisher angenommen hat.

Hansestädte. Aus dem Nachlaß von J. Klöcking bringt die Zeitschr. d. V. f. Lübeckische Geschichte und Altertumskunde XXXIV (1954) einen auf Karten- und Aktenstudium gestützten Beitrag *Der alte Lübecker Wasserbau und die Bretlingsbehörde*. Nach dem Bretling, einem Stück des Unterlaufs der Trave, das der Lübecker Schiffahrt viele Schwierigkeiten bereitete, nannte sich die Wasserbaubehörde, die vom Lübecker Rat zu Anfang des 17. Jahrhunderts eingesetzt wurde. Sonst in der historischen Literatur wenig behandelte Wasserbauarbeiten wie Baggern, Bollwerksbau, Rammen von Pfählen und Ausschlemmen, das Befestigen der Ufer, der Bau von Kaimauern u. a. werden sowohl vom Technischen wie vom Organisatorischen her bis zum 19. Jahrhundert beschrieben und im historischen Zusammenhang gesehen.

H. Tschentscher bringt als Nebenfrucht einer größeren Arbeit über das Stromregal an der Unterelbe (Ebd. 30—36) eine kurze Untersuchung über das sogenannte erste Bündnis zwischen Lübeck und Hamburg im Jahre 1241. Im Gegensatz zu Koppmann und W. Carstens weist er mit gutem Grund nach, daß es sich hierbei nicht um eine unwesentliche, mehr durch Zufall veranlaßte Abmachung handelt, sondern daß hier das erste Bündnis zur Selbsthilfe beider Städte gegen die Wegelagerei vorliegt, mit der sie erstmalig den Rechtskreis städtischer Gerichtsbarkeit überschritten. W. Koppe kann anhand eines Fundes aus dem Lüneburger Stadtarchiv: *Das Stockholmer Testament eines deutschen Kaufgesellen* etwa aus dem Jahre 1335 die geschäftlichen und persönlichen Verhältnisse des auch in Lübeck tätigen Testators darlegen (Ebd. 37—44).

* Das Maklergeschäft in den Hansestädten ist wohl nach den Ordnungen, aber wenig nach Art und Umfang bekannt. A. v. Brandt, *Waren- und Geldhandel um 1560. Aus dem Geschäftsbuch des Lübecker Maklers Steffen Holthusen* (Ebd. 45—57) interpretiert das einzige bisher bekannte Handlungsbuch eines Lübecker Maklers und zieht aus dem an sich schmalen, zwei Jahre umfassenden Material bedeutsame Schlüsse. Die personelle Zusammensetzung der Handelskreise ist durchaus noch die des Mittelalters: die ratsfähigen Familien stehen voran, keineswegs haben sich die Ratsherren vom Handel zurückgezogen in ein vornehmes Rentnerdasein; die Lübecker handeln mit beträchtlichen Mengen und Werten. Die Gewinne dieses Maklers sind sehr bescheiden, im ganzen verharrt die Stadt dabei, den Gästehandel auszuschließen. Die weitaus meisten Umsätze geschehen nicht gegen bar, sondern auf Kredit bis zu einem Jahr, wobei frühere Zahlung Skonto, spätere Versäumniszuschläge nach sich zieht. Waren- und Kreditgeschäft sind zuweilen in interessanter Weise gekoppelt: A verkauft einen Warenposten an B gegen Barzahlung, B verkauft ihn sofort zurück gegen Zahlung in Jahresfrist, jedoch mit 10 %Aufschlag, so daß er praktisch ein Darlehen gegen 10 % gibt (S. 54). Dies ist zweifellos ein merkwürdiges, in Lübeck sehr auffälliges Beispiel für das Nachwirken von Techniken, die das kanonische Zinsverbot zu umgehen bestimmt waren. (Übrigens ist kürzlich eine Arbeit erschienen, die sich mit einer viel angewandten Art dieser Techniken beschäftigt: G. Mandich, Le pacte de ricorsa et le marché italien des changes au XVIIe siècle, Paris 1953.) *L. Beutin*

Die Possehl-Stiftung in Lübeck gab als Sonderdruck den von P. Johansen 1954 in Lübeck gehaltenen Vortrag heraus: *Lübecks Anteil an der geschichtlichen Entwicklung der Ostseegebiete* (14 Seiten). Der Vortrag stellt anschaulich und für weite Kreise verständlich den Anteil auf wirtschaftlichem Gebiet, ferner den Einfluß, den das Lübecker Stadtrecht auf der Grundlage bürgerlicher Freiheit hatte, und die Bestrebungen Lübecks zur Befriedung der Ostsee dar, die Lübeck in der Hansezeit seine beherrschende Stellung in diesen Gebieten gegeben haben. — *Von Lübecks Niederstadtbuch* erzählt J. Reetz (Der Wagen, 1955. Ein Lübeckisches Jahrbuch, S. 3—7), indem er an ausgewählten Eintragungen in lockerer Form die Art des wichtigen, zur Zeit nur noch in Photokopie im Lübecker Staatsarchiv vorliegenden Stadtbuches von 1325 ff. einem breiteren Leserkreis aufzeigt.

Schließlich sei noch auf zwei ergiebige Forschungsberichte hingewiesen: H. Schultze-v. Lasaulx zur lübisch-hansischen Rechtsgeschichte (Z. V. Lüb. Gesch. 34, 73—97) und M. Hasse zur Geschichte der lübeckischen Kunst (Ebd. 106—115).

Die Entwicklung des Amtes der Senatssyndici in Hamburg untersucht M. Ewald in einer verwaltungsgeschichtlichen Studie *Der hamburgische Senatssyndicus* (Abhandlungen aus dem Seminar für Öffentliches Recht der Universität Hamburg, H. 43, Hamburg 1954, 98 Seiten). Die mit Sorgfalt aus den Archivalien des Hamburgischen Staatsarchivs gewonnenen knappen und präzis gefaßten Ergebnisse umreißen Amtspflichten und Stellung der seit 1436 nachweisbaren juristischen Ratsbediensteten in ihren Wandlungen bis zur Gegenwart. Eine namentliche Liste der früheren und noch amtierenden 93 Mitglieder des Syndicats und der Abdruck einiger Bestallungen ergänzen diese vorbildliche juristische Dissertation.

* Ein willkommener Beitrag zur leider noch fehlenden Verfassungsgeschichte der Hansestädte ist Jürgen Bolland zu verdanken: *Senat und Bürgerschaft. Über das Verhältnis zwischen Bürger und Stadtregiment im alten Hamburg* (= Vortr. u. Aufsätze, hrsg. v. Verein f. Hamb. Geschichte, H. 7, 1954, 40 S.). Die Darstellung — infolge reichlich kleinen Drucks umfangreicher, als die Seitenzahl vermuten läßt — gibt einen Längsschnitt durch die Entwicklung der verfassungsmäßigen Beziehungen zwischen Rat und Bürgerschaft von den Anfängen bis 1921. Die für Hamburgs Verfassungsleben charakteristische Tendenz eines im allgemeinen harmonisch sich vollziehenden liberal-reformistischen Fortschritts wird als Grundlinie deutlich herausgearbeitet; sie führte in Hamburg als der ersten der drei Freien Hansestädte bekanntlich bereits in der Reformationszeit zur Ausbildung einer grundgesetzlich gesicherten ständigen bürgerlichen Vertretung neben dem Rat — kaum zu bezweifeln ist, daß dieser konstitutionelle Vorsprung in innerem Zusammenhang steht mit der auffallenden außenpolitischen und wirtschaftlichen Regsamkeit und Beweglichkeit, welcher die Stadt ihr rasches Aufblühen seit der Mitte des 16. Jahrhunderts verdankt. Zwar sah dann das 17. Jahrhundert schwere Erschütterungen des überkommenen sozialen und verfassungsrechtlichen Machtgefüges; indessen gelang eine gründliche Regeneration dann doch im wesentlichen aus eigener Kraft, so daß der Verfassungszustand des 18. Jahrhunderts von den Zeitgenossen als geradezu idealisch angesehen wurde. Ein kleines Kabinettstück darstellerischer Art ist schließlich B.s ganz knappe, aber mit z. T. entzückenden Beispielen illustrierte Schilderung der sozialen und psychologischen Wandlungen im Gefüge von Senat und Bürgerschaft nach 1848 und der Reichsgründung; die Wahlrechtsänderung von 1904 (Einführung eines Klassenwahlrechts) spiegelt allerdings, ebenso wie gleichzeitig in Lübeck, die Ratlosigkeit der alten Verfassungsorgane gegenüber den neuen sozialen und politischen Erscheinungen mit erschreckender Deutlichkeit wider. — Bollands Schrift ist nicht nur lehrreich, sondern — auch damit in die Fußtapfen eines hochverehrten Vorgängers am Hamburger Staatsarchiv tretend — zugleich ein wahres Vergnügen zu lesen (was man bei dem Thema ja nicht ohne weiteres erwarten kann). Bedauern möchte man nur, daß er, bei strenger Konzentrierung auf das verfassungsmäßige Verhältnis der beiden „Staatskörperschaften", auf das eigentümlich hansestädtische Institut der Verwaltungsdepu-

tationen nicht näher eingeht, obwohl dieses ja der eigentlich praktische Ausdruck des „inseparabilis nexus" zwischen Rat und Bürgerschaft ist.

A. v. Brandt

In der von W. Wegewitz herausgegebenen Heimatkunde von Harburg *Harburger Heimat* (Hamburg 1950, 416 S.) ist neben der Landschaft und Vorgeschichte die Stadtgeschichte nur kurz, 317—379, behandelt. Hierbei wird der wirtschaftliche Aufstieg, der Harburg im 19. und 20. Jahrhundert zu einem der bedeutendsten Industrieplätze der Niederelbe entwickelte, nur in den Hauptdaten berührt. Hingegen hat der 1927 mit Harburg vereinigte Stadtteil Wilhelmsburg eine eingehende geschichtliche Darstellung gefunden durch E. Reinstorf: *Geschichte der Elbinsel Wilhelmsburg vom Urbeginn bis zur Jetztzeit* (Hamburg 1955, 390 S.) mit Zeittafel und Namenregister. Die ausschließlich auf Marschinseln zwischen Harburg und Hamburg erwachsene Stadt erhält damit eine auf ausgezeichneter Quellen- und Ortskenntnis beruhende Geschichte namentlich der Bedeichung, des Bevölkerungswachstums, der wirtschaftlichen Verhältnisse der bäuerlichen Bevölkerung und ihrer Sitten und Gebräuche. Unter Beifügung vieler Bilder und Karten wird in guter Aufmachung eine mit Quellenauszügen gemischte, breite Darstellung geboten, neben der die industrielle Entwicklung vom Verfasser nur chronikalisch behandelt wird (S. 269 bis 274). Da jedoch unter der Bevölkerung des jetzt hamburgischen Stadtteils fast die Hälfte, 23 000, ihre Beschäftigung in der Industrie findet, sind die industriellen Betriebe am Schluß mit eigenen kurzen geschichtlichen Darstellungen in das Buch aufgenommen (S. 335—374). Hiermit hat einer der neuen Stadtteile Hamburgs aus der Lebensarbeit des Verfassers eine beachtliche geschichtliche Würdigung erfahren. Auch die 1937 bei der Erweiterung Hamburgs von Schleswig-Holstein abgetretene Stadt Wandsbek hat von W. Grabhe eine vielseitig unterrichtende, vorwiegend für Schulzwecke bestimmte Heimatkunde erhalten: *Wandsbek und Umgebung* (Hamburg 1954, V. d. Ges. d. Freunde des vaterländischen Schul- u. Erziehungswesens, 260 S.), leider ohne Quellenangaben und ohne Register.

Schleswig-Holstein. In einer kurzen Studie (Explorations in Entrepreneurial History Vol. VI Nr. 2, Cambridge 1953/54, 103—114) stellt H. Kellenbenz die wirtschaftliche Betätigung des holsteinischen Adels im 16. und 17. Jahrhundert in den Blickpunkt. Das Schwergewicht liegt im „Rantzauischen Zeitalter" des 16. Jahrhunderts, als der vom dänischen König privilegierte, zur Gutsherrschaft übergehende Adel in den Hafenstädten Schleswig-Holsteins, in Lübeck und Hamburg sich nicht nur am Handel mit eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, sondern auch am Export von Metallen, Hering, Bier und Holz beteiligte. Der bekannte Kieler Umschlag wurde von den Edelleuten gern zu Finanzgeschäften aufgesucht. Die hier von der bisherigen Forschung wenig beachteten Tatsachen bedürften noch weiterer Untersuchung, wozu auch die Arbeit von Ingeborg Leister, *Rittersitz und adliges Gut in Holstein und Schleswig* (Remagen 1952) mit ihrer Darstellung der Entwicklung der Gutsherrschaft einiges beitragen könnte. Auch hat H. Kellenbenz in einem Beitrag zur Festschrift für Friedrich Lammert (Stuttgart 1955, Kohlhammer) *Der Konkurs des Peter und Thomas Ahlefeldt* Weiteres zur Geschichte des Kieler Umschlags um die Wende zum 17. Jahrhundert veröffentlicht. — Unter

vier, von der Grenzakademie Senkelmark herausgegebenen Vorträgen (Kiel, Hirt, 1954, 72 Seiten): *Zur Grenzfrage Schleswig*, seien kurz der von A. Scharff, *Das Volkstums- und Grenzproblem in historischer Sicht*, und der von W. Hubatsch, *Deutschland und der Norden — der Norden und Deutschland* vermerkt. Sie geben einen guten Einblick in die geschichtliche Entwicklung der Verhältnisse der beiden anliegenden Staaten zum umstrittenen Grenzland Schleswig (mit Literaturhinweisen und 2 Karten).

Mittel- und Ostdeutschland. *Dora Grete Hopp, *Die Zunft und die Nichtdeutschen im Osten, insbesondere in der Mark Brandenburg* (Wiss. Beitr. 16, Marburg 1954, 199 S.) ist eine sehr gründliche, etwas zu umständliche Darstellung der Aufnahmebedingungen in die Zünfte der Mark Brandenburg. Besonders ausführlich wird der Deutschtumsparagraph in seiner Entstehung und Geltungsdauer, auch für die ostdeutschen Nachbargebiete behandelt (Kap. VI und VII), mit mehr als 1000 Anmerkungen und einem umfangreichen Literaturverzeichnis. Ein vollgültiges Bild der völkischen Verhältnisse in den ostdeutschen Städten wird man allerdings erst dann erhalten, wenn man die ganze Skala des sozialen Aufbaus mit in Betracht zieht.

Ludwig Petry, *Schlesische Kaufmannsfamilien um 1700 in Handelskorrespondenten aus Leutschau* (ZfO 1954, 597—601) erschließt ein umfangreiches Brief- und Kaufmannsbuchmaterial, das 1935 in der Zips, in Leutschau, registriert worden ist. Es gelingt, für die Jahre 1667—1720 die wichtigsten Handelsfirmen Breslaus aus diesem Material zu erkennen und ihren Handelsbereich sachlich und räumlich abzugrenzen. Seit etwa 1720 beginnt die Zips sich handelspolitisch mehr nach Leipzig, Wien und Preßburg umzuorientieren.

P. Johansen

Wenn eine so alte und bedeutende Hansestadt wie Wismar eine *Festschrift zur 725-Jahr-Feier der Stadt Wismar an der Ostsee* (herausgegeben vom Rat der Stadt Wismar 1954, 94 Seiten) veröffentlicht, so erwarten wir darin auch Beiträge aus der Hansezeit. Von den Kurzaufsätzen in volkstümlicher und gut bebilderter Aufmachung bringt der erste von F. W. Otto und R. Kleiminger (5—10) eine Darstellung der mittelalterlichen Stadt mit Handwerk und Handel. Von den übrigen Mitarbeitern werden die Wismarer Baukunst, die Befestigungen während der Schwedenzeit und die ehemaligen Klöster der Franziskaner und Dominikaner so behandelt, daß ihr Inhalt im ganzen nicht die ältere, bekannte Stadtgeschichte des verdienten Archivars Friedrich Techen überschreitet. Diesem selbst ist als einem der Altmeister der Wismarer Geschichtsschreibung ein kurzer Abschnitt gewidmet (85—87). Das Schwergewicht der vielseitigen Festschrift liegt in Beiträgen zur neueren politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung, wobei die Abschnitte über Industrie, Werften und Schulwesen einen breiten Raum einnehmen.

Lange Zeit in der Lokalforschung strittige Fragen um die Entstehung der „Flußuferstadt" Frankfurt an der Oder untersucht F. Timme erneut aus Anlaß des 700jährigen Gedenkens der Stadtgründung, indem er die Stadtrechtsverleihung des Jahres 1253 zum Ausgangspunkt nimmt: *Die Entstehung von Frankfurt an der Oder* (Z. f. Ostforschung, 3. Jg., 1954, H. 4, 497—516; Sonderdruck in „Frankfurter Abhandlungen z. Gesch.", H. 16, Coburg 1954).

Aus seiner ausgezeichneten Kenntnis um die neueren Forschungen zur Verkehrsgeschichte des Elbe-Oder-Gebietes stellt Timme die beiden in Spandau zwischen dem Askanier Johann I. und dem als Schultheißen der neuen Stadt ausersehenen Locator vereinbarten Urkunden der Stadtgründung in engen Zusammenhang mit der Siedlung benachbarter deutscher Bauern als einer der Getreideausfuhr Frankfurts vorhergehenden Maßnahme. Außer den topographischen, durch einen Grundriß veranschaulichten Untersuchungen, die an das Nicolai-Ufer als alte Anlegestelle der Oderschiffe anknüpfen, werden auch andere Fragen, z. B. Stapelzwang, Stadtanlage, Markt, Grundbesitz der Bürgerschaft u. a., die in früheren Arbeiten zur Frühgeschichte Frankfurts behandelt waren, in vieler Hinsicht revidiert und weitergeführt. Eine im ganzen sehr fruchtbare, aus vielseitigem Wissen geschöpfte Abhandlung!

* Danzig. Walther Stephan, *Danzig. Gründung und Straßennamen* (Wiss. Beitr. 14, Marburg 1954, 226 S. okt.) ist eine vermehrte Neuauflage des bereits 1911 erschienenen ansprechenden Nachschlagewerks. In der Einleitung wird die Entstehung Danzigs in kurzen Zügen geschildert, ein Stadtplan grenzt die verschiedenen Wachstumsphasen Danzigs ab und gestattet das Auffinden der Namen. Es ist sehr erfreulich, daß diese wertvolle Arbeit wieder weiteren Kreisen zugänglich gemacht wurde.

Ein kapitales Werk über *Die Danziger Bürgerschaft nach Herkunft und Beruf 1537—1709* legt uns Hedwig Penners-Ellwart vor (Wiss. Beitr. 13, Marburg 1954). Es enthält 452 Seiten, 18 Tabellen und 6 Karten und bietet eine erschöpfende statistische und regionale Bearbeitung der Einwanderung nach Danzig in jener Zeit der größten Blüte der Stadt. Nach der ausführlichen Darlegung der regionalen Herkunft und ihrer Zu- und Abnahme kommt die Verf. auf S. 159—198 zur Zusammenfassung der Ergebnisse, die eine solche Fülle von Einblicken gibt, daß wir hier nur das Wesentlichste hervorheben können.

In der Zeitspanne 1558—1709 wurden 13 430 Neubürger aufgenommen, die von auswärts zugewandert waren: diese Zuwanderer bildeten mit 57% die Mehrheit in der Stadt. Am meisten fremde Neubürger wurden um 1560, dann 1620—50 und schließlich um 1760 aufgenommen. Die Mehrheit der Einwanderer entstammte dem deutschen Kolonialgebiet, nämlich 72%, nur 20% aus Altdeutschland (1364/99 noch 31% Altdeutschland und erst 54% aus dem kolonialen Osten laut E. Keyser). So sank auch Westfalens Bedeutung für die Einwanderung nach Danzig von 12% im 14. auf nur 1% im 17. Jh. herab und das gleiche gilt für Niedersachsen und andere Gebiete Altdeutschlands. Immerhin überwiegt das gesamte norddeutsche Küstengebiet als Zuwanderungsland immer noch über den mitteldeutschen Raum. Die niederländische Einwanderung mit 32% ist nur eine Episode und fast nur auf die Jahre 1558—99 beschränkt. Wichtig aber ist die Feststellung, daß von allen Zuwanderern 59% aus Städten und nur 41% vom flachen Lande herkamen. Die polnische Einwohnerschaft Danzigs kann höchstens auf etwa 5% veranschlagt werden. Vom sozialen Standpunkt betrachtet waren unter den Neubürgern 47% Handwerker, 27% Arbeitsleute und 26% Kaufleute.

Das alles sind nur kleine Auszüge aus dem umfassenden Material, das uns im Buche von Penners-Ellwart vorgelegt wird. Leider beschränken sich die Karten nur auf abgegrenzte Einzelgebiete (Danzigerland, Pommerellen, Ostpreußen,

Ost- und Westpommern, Mecklenburg, Niederlande), ohne daß wir eine wirklich umfassende Übersicht erhielten. Insbesondere ist es bedauerlich, daß die Verf. vielfach die Mühe gescheut hat, die ausländischen kleinen Orte zu identifizieren. Was z. B. Skandinavien anlangt, sind der Verf. recht ärgerliche Irrtümer unterlaufen (S. 415, 417 ff.). — Abgesehen davon aber wollen wir unsere Freude über das Erscheinen dieses grundlegenden Werks uneingeschränkt zum Ausdruck bringen.

Ostpreussen. Einen für die Entwicklungsgeschichte der früheren Hanse sehr bedeutsamen Beitrag liefert Fritz Gause mit seinem Aufsatz über *Die Gründung der Stadt Königsberg* (ZfO. 1954, 517—536). Es handelt sich zunächst um das kurze Zwischenspiel 1242 bis 1246, als der Deutsche Orden den Lübeckern den Vorschlag machte, im Samlande eine Stadt zu Rigischem Recht zu gründen, zu der ein Drittel des eroberten Landes gehören sollte. Daraus wurde nichts, denn die kriegerischen Verwicklungen der nächsten Jahre machten erst 1263 die Anlage einer ersten Stadt und nach deren Zerstörung die Anlage der späteren Altstadt 1286 möglich, an der Lübecker nicht führend beteiligt waren. G. vermutet, daß der erste großzügige Plan von 1242 auf Erzbischof Albert Suerbeer von Riga zurückgeht, der damals auch Bischof von Lübeck war, daß aber der Deutsche Orden grundsätzlich die freiheitliche Stellung seiner Städte nach Lübischem Recht ablehnte und das Unternehmen sich daher zerschlug. Es hätte vielleicht auf die Politik des livländischen Zweiges des Dt. Ordens mehr Nachdruck gelegt werden können, da das Unternehmen auch strategisch nur von Memel aus durchgeführt werden konnte. Memel war als Teil des alten Kurland bekanntlich zunächst im Besitz der Livländer. Ebenso hätte man einen Hinweis auf gleichlaufende Pläne der Lübecker in Flandern geben können, wo 1252 in Damme eine Stadt angelegt werden sollte. Auch meinen wir, daß der Orden nicht recht daran tat (S. 528), wenn er den Städten Besitz und Autonomie verweigerte, statt sich mit ihnen zu verbünden. Es wäre zu wünschen, daß der Verf. diese aussichtsreiche Studie zu einem Gesamtbilde des Verhältnisses von Orden und früher Hanse im 13. Jh. ausweiten würde.

Kurt Forstreuter, *Das Preußische Staatsarchiv in Königsberg. Ein geschichtlicher Rückblick mit einer Übersicht über seine Bestände* (Veröff. d. Niedersächs. Archivverwaltg. 3, 1955, 114 S.) bietet dem Hansehistoriker nicht nur eine schöne Erinnerungsschrift, sondern gibt auch wertvolle praktische Hinweise für das jetzt in Göttingen befindliche Königsberger Deutsch-Ordensarchiv.

K. E. Murawski, *Zwischen Tannenberg und Thorn* (Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft 10/11 1953, 482 S.) behandelt die Zeit des Hochmeisters Konrad von Erlichshausen (1441—1449) in Preußen und versucht seiner Persönlichkeit als Staatsmann und Ordensritter gerecht zu werden. Die große Konzeption eines Gesamtstaates Preußen-Livland scheint ihm vorgeschwebt zu haben. M. zeigt das an vielen Einzelheiten, die bisher unbeachtet geblieben waren oder falsch gesehen wurden, so an der Inkorporationspolitik den livländischen Bistümern gegenüber, aber auch in der Hansepolitik. Es ist das unbestreitbare Verdienst des Verf.s die politische Lage jener Zeit 1440/50 in weitem Rahmen gesehen, sie auch mit den Nachbarreichen im Osten und Westen in engem Zusammenhang gebracht zu haben. Es ist ein sehr lesenswertes Buch,

eine reife Arbeit, die uns auch die Tragik der unerfüllten Hoffnungen einer hochstrebenden Generation in sympathischem Lichte zeigt. Trotzdem will es uns scheinen, daß man gelegentlich auch der Tragfähigkeit einer anderen Konzeption, nämlich der Konföderation, wie sie in Livland angestrebt wurde, mehr Sympathie entgegenbringen könnte. Für die Hansegeschichte belangvoll ist Kapitel VI über die Ostseepolitik, in welchem auch Fragen des Eigenhandels des D. O. angeschnitten werden. Besonders aufschlußreich ist der Abschnitt über den Territorialismus in der Hansepolitik des Ordens. Zahlreiche Nachweise und Quellenzitate erhöhen den Wert dieser sehr erfreulichen Neuerscheinung zur Geschichte des Deutschen Ordens.

Walther Hubatsch, *Quellen zur Geschichte des Deutschen Ordens* (Quellensammlung zur Kulturgesch. Nr. 5, Verlag Musterschmidt, Göttingen 1954, 200 S.) ist ein wertvolles Hilfsmittel für den akademischen Unterricht. Die Texte werden lateinisch und deutsch gebracht und mit kurzen Kommentaren versehen. Einige Urkunden betreffen auch hansische Belange: Erbauung von Burg und Stadt Memel 1252, Verleihung des Kulmer Rechts an die Altstadt Königsberg 1286, Genehmigung zum Bau eines Kaufhauses mit 20 Fleischbänken für die Stadt Bartenstein 1356, Handelsvertrag des D. O. mit England 1409, Beziehungen zu Burgund 1389 usw. Ein Quellenverzeichnis und eine Übersichtskarte bilden den Abschluß des ansprechenden Bandes.

Einen kurzen Hinweis nur bringen wir auf das Buch von Gerhard Schmidt, *Die Handhabung der Strafgewalt gegen Angehörige des Deutschen Ritterordens* (Beihefte zum Jb. d. Albertus-Univ. zu Königsberg/Pr. IV, Kitzingen 1954) und auf M. Hellmann, *Bemerkungen über das Verhältnis der Deutschordenskommende zur Stadt Freiburg* (Zs. d. Breisgau-Ver. 72, 17—25).

P. Johansen

* *Die Berichte und Briefe des Rats u. Gesandten Herzog Albrechts von Preußen, Asverus von Brandt, nebst den an ihn ergangenen Schreiben*, 5. (Schluß-) Lieferung u. Register, bearb. v. Erhard Sprengel, hrsg. u. m. Nachwort versehen von W. Hubatsch; Hameln, Thiele, 1953, 152 S. (= Veröff. d. Hist. Komm. f. ost- u. westpreußische Landesforschg., 4). Mit dieser Lieferung ist ein 1904 von A. Bezzenberger begonnenes Werk beendet, das auch für die Geschichte des Ostseeraumes beachtliche Aufschlüsse bietet. Es spiegelt die oft irreale, manchmal phantastische Projektenmacherei eines mittleren Territorialstaates, aber auch die Aufmerksamkeit, mit der dieser zwischen den wirklichen Mächten lavieren mußte. Aufschlußreich namentlich das Verhältnis zu Polen im doppelten Aspekt des Schutz- und des Selbständigkeitsbedürfnisses und die ebenso zwiespältige Politik gegenüber Livland in den entscheidenden 1550er Jahren, sowie in diesem Zusammenhängen das unüberwindliche Mißtrauen des fürstlichen Rates und seines Herren gegenüber den Hansestädten, namentlich Danzig und Lübeck; die vermutete Unterstützung des livländ. Ordenszweiges durch die Lübecker ist ein immer wiederkehrendes Thema der Korrespondenz in diesen Jahren.

A. v. Brandt

Die auf intensivem Aktenstudium in den Beständen des Staatlichen Archivlagers in Göttingen beruhende Arbeit von F. Terveen über den Wiederaufbau des nördlichen Ostpreußens unter Friedrich Wilhelm I.: *Gesamtstaat und Re-*

tablissement (Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft, Band 16, Göttingen 1954, 234 Seiten) kann hier als erfreuliches Zeichen des Wiederauflebens der deutschen Ostforschung verzeichnet werden. Sie sieht das Retablissement im Zusammenhang des preußischen Gesamtstaates und zieht neben Bauernsiedlung, landwirtschaftlicher Verbesserung und Verwaltungsaufbau auch die Reform des Kirchen- und Schulwesens des Soldatenkönigs in Betracht.

4. WESTEUROPÄISCHE STÄDTE UND LÄNDER

(Bearbeitet von *Ludwig Beutin*)

Niederlande. J. A. van Houtte, *Les foires dans la Belgique ancienne* untersucht das wirtschaftliche Hilfsmittel der Messen in Flandern und Brabant (Recueil de la Société Jean Bodin t. V, Bruxelles 1953, 175—207). Er legt den Messezyklus Flanderns fest, der im 13. Jahrh. ausgebildet wurde: je etwa 4 Wochen dauernd, mit ebenfalls 4 Wochen Zwischenraum, wechselten sie am 28. Februar beginnend bis zum 31 Oktober zwischen Ypern, Brügge, Thourout, Lille und Messines. Sie waren Ankaufs- und Distributionsmessen, Pferde, Vieh, Getreide waren wichtig, der Austausch in engem Gebiet stand wahrscheinlich voran. Die Messe von Brügge, die sich auch hielt, als die Stadt zum Stapelmarkt wurde, war bald auch Zahlungstermin: Wechselmesse. Hier weist v. H. darauf hin, daß vor dem Auftauchen der italienischen Form des Wechsels im Norden die „lettre de foire" im Gebrauch war, die lockerer in den Bedingungen und Zahlungsweisen, nur im Termin festgelegt, von Desmarez schon 1901 mit Recht „lettre de change des peuples du Nord" genannt wurde (dies gegen de Roovers Überbetonung des Wechsels im engeren Sinne).

Nur kurz (und nicht aus bösem Herzen, sondern um der Diskussion zu folgen) verweisen wir auf die Kritik, die einer der gewiegtesten Kenner der Finanz- und Geldgeschichte, J. G. van Dillen in einem knappen Aufsatz *Bankiers te Brugge* (Tijdschr. Gesch. 66, S. 235—242) de Roovers Buch über Brügge angedeihen ließ. Außer Einwänden, die sich auf die Niederlande beziehen und die der Forscher bei ihm nachlesen wird, hält er ihm vor, daß er den Umfang des Kreditverkehrs im Mittelalter „maßlos überschätzt"; man könne nicht Deutschland und Skandinavien als „backward countries" bezeichnen, weil sie, wie übrigens auch England und Frankreich im allgemeinen, andere Formen verwandten als die italienischen Städte und ein kleinerer Kreis von Brügger Bankiers (wozu die Besprechungen von de R.s Buch durch W. Koppe, HGBll. 70, 1951, S. 116 ff., und die Anzeige einer weiteren Schrift: HGBll. 72, 1954).

F. Blockmans knüpft an Wyffels' Buch über den Ursprung der Zünfte in Flandern und Brabant (vgl. HGBll., 71, 1952, S. 174) und mit berechtigter kritischer Vorsicht an Prims' umfängliche Antwerpener Stadtgeschichte an und untersucht *Het vroegste officiële ambachtswezen te Antwerpen* (Bijdr. Gesch. der Nederld. 8, 1953, 161—201). Gewiß bleibt danach, daß zwischen Flandern und Brabant ein großer Unterschied bestand, die flandrischen Zünfte waren selbständiger. Aber die bisher geltende These, daß es in Brabant bis 1368 keine Zünfte gab, während sie sich in Flandern schon seit 1302 (Sporenschlacht) verbreiteten, muß aufgegeben werden. Es gab auch in Brabant schon früher viele

Zünfte, sie rangen sich allmählich zu Einfluß durch, der Vorgang war allerdings langsamer und widerspruchsvoll, die Obrigkeiten blieben hier mächtiger und ließen die Zünfte nicht zu dem durchschlagenden Erfolg wie in Flandern gelangen.

M. K. E. Gottschalk, *Het verval van Brugge als wereldmarkt* (Tijdschr. Gesch. 66, 1, 1953, S. 1—26) nimmt das vielbesprochene Problem abermals auf. Während in den jüngsten Erörterungen die wirtschaftlichen und politischen Gründe als die eigentlich wichtigen für Brügges Verfall erscheinen, beabsichtigt die Verf.in das wieder zurechtzurücken. Die unhemmbare Verlandung der Wasserwege muß in gleicher Weise bedacht werden. Neben eine die Haupttatsachen übersichtlich gebende Skizze der wirtschaftlichen Ereignisse stellt sie die quellenmäßig belegte Entwicklung der hydrographischen Verhältnisse, der Kanalbauten usw. So kommt sie zu der These, daß in dem Gesamtkomplex beide Ursachenreihen: die schnell sinkende Brauchbarkeit der Wasserwege und die wirtschaftlichen, Antwerpen begünstigenden Umstände zusammenwirkten (ohne, so muß man hinzufügen, daß wir die Möglichkeit hätten, hier genau abzuwägen). — Diesem Ergebnis wird man zustimmen müssen. Es ist zwar unbestimmt genug gehalten, aber komplexe Motive lassen sich oft nicht genauer auseinanderlegen.

Zur Bevölkerungsgeschichte, die seit langem auch bei uns besonders gepflegt wird, gibt R. Mols S. J., *Beschouwingen over de bevolkingsgeschiedenis in de Nederlanden, XVe en XVIe eeuw* (Tijdschr. Gesch. 66, 1953, S. 201—220) einen wichtigen Beitrag. Er befaßt sich vor allem mit den Quellen, ihrem Wert und ihrer Benutzung. Bedeutsam und den bei uns betriebenen topographischen Studien verwandt ist sein Hinweis darauf, daß die Bevölkerungsgeschichte nicht auf die Zahlen beschränkt werden darf, sondern auch die räumliche Verteilung, die Bebauungsdichte, das Straßennetz der Städte, in größeren Räumen die Landesbeschaffenheit mit heranziehen muß. Sodann ist der Nachweis wichtig, daß bei den Ableitungen der Menschenzahl von der der Feuerstellen der übliche Multiplikator 5 zu hoch ist; er liegt in den niederländischen Städten zwischen 4 und 4,5.

Antwerpen in seinem großen 16. Jahrh. bietet immer wieder neue Fragen. R. de Roover, *Anvers comme marché monétaire au XVIe siècle* (Revue Belge de Phil. et d' Hist. 31, 1953, 1003—1047) erweitert die klassischen Werke Ehrenbergs und Goris', kritisiert scharf das jüngste einschlägige Buch von E. Sabbe (Anvers métropole de l' occident, Bruxelles 1952; uns nicht zur Besprechung zugegangen). Er geht aus von einem Traktat über Geld und Wechsel von etwa 1560, den er in Florenz auffand. Ferner zieht er einen seit längerem publizierten, aber leider fast unbekannt gebliebenen zeitgenössischen Bericht einer englischen Kommission heran, der nach de R. eine erstaunliche, damals höchst seltene Einsicht in das Wesen des Geldverkehrs zeigt (Tudor Economic Documents, ed. Tawney u. E. Power, London 1924, Bd. 3). Wir können de R. hier nicht in seine wie immer lehrreichen, doch schwierigen Gedankengänge folgen; der reiche Inhalt des Aufsatzes läßt sich kaum in wenige Sätze zusammenziehen. Wir heben nur zwei Dinge heraus. De R. wirft abermals die Frage auf, ob und in welcher Form es vor dem Industriezeitalter Konjunkturzyklen gab (vgl. oben S. , auch Umschau in Bd. 72, 156—158). Daß es kurze Wellen gab, ist schon wegen der Ernten naturgegeben. Die Frage nach den mittleren und langen

Wellen bleibt noch offen, die Materialien sind kaum schon daraufhin untersucht worden (vgl. aber W. Abels bekannte Schriften). Im ganzen neigt die Forschung dazu, sie zu bejahen, zumindest sie nicht grundsätzlich abzulehnen. Die Theoretiker moderner Konjunkturen, die das durchweg tun, können sich nicht auf Quellen berufen. — Das zweite: als Antwerpen nach 1568 seinen Rang als internationaler Finanzplatz verlor, gab es ihn keineswegs an Amsterdam ab. Dies trat erst um 1640 in die Stellung ein. Vielmehr wurde für viele Jahrzehnte Genua der Mittelpunkt der europäischen Großfinanz. — De R.s Stärke liegt auch hier in der scharfen Interpretation der Geld- und Banktechnik.

Auch Astrid Friis gewinnt dem 16. Jahrh. neue Züge ab: *The two crises in the Netherlands in 1557* (Scandinavian Econ. Hist. Rev. I, Nr. 2, 1953, S. 193—241) sind die einander überlagernden Krisen der Getreideernte, die in ganz Nordwesteuropa fehlgeschlagen war, und der durch den spanisch-niederländisch-französischen Krieg zerrütteten Staatsfinanzen. Besonders die erstere wird durch Material aus den Sundzollregistern, aus niederländischen Städten aufgeklärt. Nicht so sehr die vorübergehende Schließung des Sundzolles (wie Brunner in seinem Aufsatz HGBll. 33, 1929 wollte) wie eben die allgemeine Not trieb die Preise in die Höhe. Die Regierungen erließen vielerorts Ausfuhrverbote, die niederländische war um Steigerung der Zufuhren bemüht. Danzig kam ihr da weit entgegen. Diese internationalen Zusammenhänge werden mit vielen bisher unbekannten Einzelheiten belegt, so daß diese mit gutem statistischen Material ausgestattete Arbeit zu wertvollen Einsichten führt. Und doch ist Frau A. Friis äußerst vorsichtig, wenn sie über die ursächliche Verbindung zwischen der Getreideteuerung und dem Bildersturm spricht. Diese ist vor einiger Zeit durch ein viel Aufmerksamkeit weckendes Buch (E. Kuttner, Het hongerjaar 1566, Amsterdam 1949) in der Methode des historischen Materialismus als die einzige dargelegt worden. Die Verf.in weist das zwar nicht völlig ab, doch möchte sie auch die religiösen Antriebe betont wissen.

J. H. Kernkamp, *Vijf jaar praktijk in dienst van het economisch- en sociaalhistorisch hooger onderwijs* (Antrittsrede an der Universität Utrecht, 's-Gravenhage 1954) gibt zu Anfang eine warmherzige, persönlich gefärbte Darstellung des niederländischen Hochschulunterrichtes in dem Fache. In dem sachlichen Teil spricht er von dem Kreditinstrument des Rentenbriefs in den Niederlanden; sodann von dem „Küchenbuch" einer Familie um 1600, das einmal einen genauen Einblick in das tägliche Leben einer bürgerlichen Familie und die dafür aufgewandten Kosten erlaubt. Das führt zu interessanten Feststellungen über Berufe, Importwaren usw.

J. A. van Houtte stellt die Frage: *Onze zeventiende eeuw „ongelukseeuw"?* und lehnt die weitverbreitete Auffasung ab, nach der das 17. Jahrh. für Belgien ein unglückseliges gewesen sei (Medelg. Koninkl. Vlaemse Academie voor Wetensch. .. van Belgie, Klasse der Letteren, Jg. 15, 1953, Nr. 8). Die alte flämische Tuchindustrie ging zurück, dafür kamen die Textilorte Verviers und Lüttich auf, so daß sie Leiden in den Schatten stellten. Flandern erreichte den Höchststand seiner Leinenerzeugung. Antwerpen versah einen vielfältigen Luxusbedarf: Gobelins, Spitzen, Diamanten, Seide und Teppiche, Druckereien bezeichnen Höhepunkte eines breiten hochqualifizierten Gewerbes. In Wallonien sieht man Kohle- und Erzbergbau, Metallgewerbe, besonders die Waffenherstellung sich entwickeln. Die Scheldesperre zwar schnitt Antwerpen vom großen Eigen-

handel zur See ab, doch trieb es eine lebhafte Binnenfahrt nach Holland. Wichtiger waren jedoch die im allgemeinen ungestörten Landverbindungen. Die Städte Antwerpen und Gent nahmen an Einwohnerzahl stark zu, während andere stagnierten. Es herrschte ein gewisser nicht zu verkennender Wohlstand, wenn auch die Masse von der Hand in den Mund lebte — was jedoch auch vorher so gewesen ist. — Ein Vergleich mit der zweiten Hälfte des 16. Jahrh. und dem 18. (in dem sich dann allerdings die Dinge zum Schlechteren wendeten) läßt das 17. als eine Epoche relativen Wohlbefindens erscheinen. — V. H. zeichnet hier ein Bild, das wiederum mahnt, vorsichtig mit Begriffen wie Niedergang oder Verfall (oder auch Blüte) umzugehen und die ständige Revision der Ansichten, die das Wesen der Wissenschaft ist, auch gegenüber dem 17. Jahrh. zu unternehmen.

Die *seeländischen Städte* werden von W. S. Unger und J. J. Westendorp Boerma sachkundigst und besonders auch für die hansische Geschichte aufschlußreich dargestellt. Nach einem Blick auf die vielen in ihrer Wirksamkeit abgesunkenen Orte des „Städtefriedhofes" Seeland, unter denen nur noch Vlissingen durch Industrie und Flotte eine größere wirtschaftliche Bedeutung besitzt, gehen sie vor allem auf Middelburg ein. Ausgrabungen jüngster Zeit lassen Erkenntnisse schon für das 9. Jahrh. zu. Um 1250 erhielt es Stadtrecht. Das 15. Jahrh. war die Blütezeit der Stadt, die in der „ökonomischen Landschaft" der Scheldemündung, in Zusammenarbeit mit Antwerpen, Bergen op Zoom und Brügge ihre gute Stellung hatte. Englischer Stapel, Weinhandel usw. belebten sie. 1452 war noch die Frage, ob die Hansen dort einen Stapel für Holz, Pech usw. errichten würden. Eine neue Ära kam, als Middelburg der Platz der Reeden von Walcheren wurde, Schiffsverkehr als solcher wurde sein Hauptmerkmal. Noch im 17. und 18. Jahrh. ließ er der Stadt große Verdienstmöglichkeiten. Erst im 19. Jahrh. ging sie endgültig zurück. Die Stadt bietet ein ausgezeichnetes Beispiel für die Beobachtung, daß wirtschaftliches Schicksal sich in Wellen vollzieht, Beispiele für ungebrochene Entwicklung selten sind, daß man immer auf die Konjunkturen zu achten hat. — Domburg und Westkapelle werden ebenfalls behandelt, hier gibt es eigenartige Beziehungen zum Rheinland in der Römerzeit, die sich in Altären der Göttin Nehalennia zeigen. Seeland wird den Römern als ein Absprunghafen für die Überfahrt nach Britannien gedient haben (Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland, uitg. door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, Middelburg 1954).

England. Einen sehr interessanten Querschnitt durch die englische wirtschaftshistorische Forschung der letzten Jahrzehnte bieten die *Essays in Economic History* (Hrsg. E. M. Carus-Wilson, London 1954, Arnold, 438 S.), eine Sammlung von Aufsätzen verschiedener Autoren, die von 1927 bis 1946 in der Zeitschr. Economic History (bis 1941) und in der Economic History Review erschienen sind. Wenn man ihren Inhalt auf einen Nenner bringen soll, so müßte er heißen: Dynamik der Wirtschaft in der Vergangenheit. Die Verfasser sind großenteils auch die der Cambridge Economic History (vgl. Umschau, HBbll. Bd. 72), jedenfalls mit Bezug auf das Mittelalter. Man sieht, wie sich die Erkenntnisse durch neue Fragen und Stoffe über die Schmoller-Cunningham-Ära hinaus, deren Ansichten wesentlich statischer waren und in der Stufen-

theorie gipfelten, mannigfacher und lebendiger gestalteten — allerdings auch weniger geschlossen im Gesamtbilde. Postan: The rise of a money economy; credit in medieval trade, Lord Beveridge über Getreidepreise, Nef über den technischen Fortschritt in England, E. A. Hamilton über den Niedergang Spaniens, C. H. Wilson über den der Niederlande — eine Auslese der wichtigsten Themen, nicht nur für die Geschichte Großbritanniens, sondern ganz Europas.

Eine Sammlung bereits publizierter Arbeiten ist auch das Buch von E. M. Carus-Wilson, *Medieval merchant venturers* (London 1953, Methuen), doch eine von konzentriertem Inhalt. Schon die behandelten Gegenstände mögen das zeigen: die englische Tuchindustrie im 12. und 13. Jahrh., eine industrielle Revolution im 13. Jahrh. (wiederum auf die Tuchindustrie bezogen), Hauptlinien des Tuchexports im 14. Jahrh., Ursprünge und Frühzeit der Merchant Adventurers in London. Außer diesen um die Tuchindustrie gesammelten Arbeiten führt eine zweite Gruppe in verschiedene Richtungen des englischen Handels: der Überseehandel von Bristol im 15. Jahrh., die englischen Fahrten nach Island, der englische Weinhandel mit der Gascogne. Überflüssig zu sagen, daß all diese Arbeiten auf intensivem Quellenstudium beruhen und somit die Kenntnisse wirklich erweitern, zugleich aber darüber hinaus in die methodische Diskussion hineinführen.

N. J. M. Kerling, *Afrekening van de Engelse koopman Reginald de Conductu betreffende de onkosten gemaakt voor vervoer en berging van Engelse wol naar en in Dordrecht (1335—1338)*, behandelt eine für die Zeit Eduards III. von England bezeichnende Episode. Der König vergab gegen Darlehen ein Wollhandelsmonopol, de C. führte die seine nach Dordrecht und Middelburg, verkaufte sie aber nicht sogleich. Darauf ließ der König sie ihm gegen einen sehr schlechten Preis abnehmen, um sie schneller zu verwerten. Die Abrechnung des Exchequer über diese Transaktionen wird hier vorgelegt (Bijdr. en Mededelg. van het Hist. Genootschap te Utrecht, 68. d., Utrecht 1953, 77—87).

T. S. Willan, *The Muscovy merchants* (Manchester Univ. Press 1953), stellt diese merkwürdige Gesellschaft in die durch Monopole aller Art bezeichnete Lage der großen Seehandelskompanien des 16. Jahrh. Sie wurde als joint stock-Kompanie, zunächst offenbar auf personenmäßig breiter Basis gegründet. Sie wies jedoch Eigenheiten der Finanzierung auf: das Kapital mußte 20 Jahre stehen bleiben, die Gesellschaft forderte zuweilen Zubußen und Kapitalaufstockungen an. So stieg der Nennwert der Aktien von zunächst 25 auf 450 Pfund. Die Teilhaber waren Investoren, Aktionäre, sie nahmen am Handel der Gesellschaft keinen aktiven Anteil, der vielmehr durch Angestellte ausgeübt wurde. Insofern ist die 1555 gegründete Gesellschaft richtunggebend und interessant. Volkswirtschaftlich bedeutend war vor allem ihr Tuchexport nach Rußland (Archangelsk), hingegen war sie am Ostseehandel wenig beteiligt; dafür mehr an dem nach Spanien, überhaupt Südeuropa und Übersee (trotz ihres Namens). Da ihr Archiv bei dem großen Brande von 1666 zerstört wurde, muß die Kenntnis lückenhaft bleiben. W. sammelt dann auch hauptsächlich Personalnotizen zu der Unternehmerschaft Londons im 16. und 17. Jahrh.

B. Darivas skizziert in seiner *Etude sur la crise économique de 1593—1597 en Angleterre et la loi des pauvres* (Rev. Hist. Ec. Soc. 30, 1952, 382—398) eine auf Getreidemißernten beruhende, mehrere Jahre währende Depression. Ihr entstammt das Armengesetz als unmittelbare Gegenwehr. Die Kaufleute

suchten einen Sündenbock und fanden ihn in den Ausländern, die sich in England als Detailhändler betätigten. Gegen sie richteten sich empörte Eingaben, dann Verordnungen. — Hier möchte die Vertreibung der Hansen aus dem Stalhof (die D. nicht erwähnt) eine weitere, wenn gewiß auch nicht eigentliche Ursache haben. Für sie lagen massive Gründe seit langem vor, doch mag der Zusammenhang mit jenen fremdenfeindlichen Stimmen vermerkt werden.

D. C. Coleman, *Naval dockyards under the later Stuarts* (Ec. Hist. Rev. 2. ser. 6, 1953, 134—155) schildert Hafenplätze, Werkstätten, Materialien, gibt auch zahlenmäßige Aufschlüsse über die königlichen Werften, auf denen in der Periode der großen Seekriege die britische Flotte erbaut wurde. Sie waren die weitaus größten, daher führend in der Technik des Schiffbaus. Als Großverbraucher sowohl staatlicher Mittel wie vielen Materials waren sie ein wichtiges Stück des merkantilistischen Wirtschaftsaufbaus.

Das führt unmittelbar zu dem umfangreichen Buch von J. Ehrman, *The Navy in the war of William III*, 1689—1697 (Cambridge Univ. Press 1953, 710 S.). Es behandelt den Krieg gegen Frankreich, in dem der britischen Flotte der endgültige Vorstoß zu der führenden Macht gelang. Es werden sowohl die Kriegsereignisse dargestellt wie die allgemeinen Wirkungen auf Handel und Wohlstand. Es zeigt sich abermals, daß (damals!) erfolgreiche Seekriege schon während ihrer Dauer den Reichtum mehren konnten.

Aus der großen Zahl der englischen Dissertationen notieren wir als zu dem Forschungskreis der Hanse gehörig: E. M. Veale, *The London fur trade in the later middle ages, with particular reference to the Skinners' Company* (Univ. London); L. Williams, *The alien contribution to the development of England in the 16th century* (Univ. Cardiff).

Frankreich. M. Mollat berichtet über *Les publications de documents d'histoire économique et sociale en France depuis la fin du XIXe siècle.* Der Blick auf die vielen, teils lokalen, teils aber auch bedeutende Teile des Landes umfassenden Editionen bestätigt M.s Urteil, daß doch viel getan worden sei (es herrscht ja weithin noch die Ansicht, daß die französische Historie sich den wirtschaftsgeschichtlichen Stoffen nicht sehr eifrig widme). Besonders in den letzten beiden Jahrzehnten ist die Forschung sehr fruchtbar gewesen, so daß das lange Zeit berechtigte pessimistische Urteil einem hoffnungsvollen weichen muß (Le fonti del medioevo europeo. Relazioni al Convegno di studi delle fonti del med. eur. in occasione del 70° della fondazione dell' Istituto Storico Italiano, Roma 1954, S. 43—53).

Ph. Wolff, *Commerce et marchands de Toulouse vers 1350 — vers 1450* (Paris 1954, Plon, 710 S.) erwähnen wir hier kurz, da dies ebenso gründliche wie umfangreiche Werk über eine mit dem hansischen Raum kaum in Verbindung stehende Stadt bedeutsames Material über jene jetzt (so auch in dem Buch Mollats, das in dem letztjährigen Bande der HGbll. besprochen wurde) so rege diskutierte Frage bringt: die große Wirtschaftskrise des 14. und 15. Jahrh. Es kommt zu dem Schluß, daß aus sehr komplexen, vielfach noch verborgenen Gründen (weder allein wegen des hundertjährigen Krieges noch wegen der Seuchen) die Zeit von 1350 bis 1450 die einer allgemeinen Stagnation war.

M. Mollat, *Les opérations financières de Jacques Coeur* (Revue de la Banque, 18e année, Bruxelles 1954, S. 125—141), untersucht die Finanztätigkeit

eines großen Unternehmers des 15. Jahrh., der seit H. de Mans Buch wieder sehr beachtet wird (J. C., der königliche Kaufmann, Basel 1950; „un des plus récents ouvrages sur J. C., mais non l' un des meilleurs", urteilt Mollat). Er erscheint hier als ein wendiger, doch wenig schöpferischer, an überkommenen Methoden oft höchst fragwürdiger Art festhaltender Spekulant und Finanzier. Er stützte sich auf italienische Gesellschaften, seine Darlehen an Krone und seine Finanztechnik waren leichtsinnig.

P. Jeannin, *L' économie française au milieu du XVIe siècle et le marché russe* (Annales 1954, S. 23—43), gibt mehr als der Titel sagt, nämlich in sehr kritischer Anknüpfung an W. Kirchner (Le commencement des relations économiques entre la France et la Russie, Rev. Hist. 202, 1949; Die Bedeutung Narvas im 16. Jahrh., Hist. Zschr. 172, 1951; vgl. HGBll. 72, S. 203) einen Überblick über die Wirtschaftsbeziehungen zwischen West- und Osteuropa. Er weist darauf hin, daß die französischen Exporte und die französische Schiffahrt sehr verschiedene Dinge waren, die sich in ganz unterschiedlicher Weise verhielten. Man kann nicht von dem Rückgang des ersten reden, wenn die eigene Schiffahrt aufhört. Es lohnte einfach nicht, die Holländer auf ihrem eigensten Gebiet zu bekämpfen. Dabei handelt es sich nicht um „verpaßte Gelegenheiten", sondern um die wirtschaftlichen Möglichkeiten. Die Historiker sind viel zu sehr geneigt, von ihrem Schreibtisch aus den Kaufleuten früherer Zeiten, die ihre Möglichkeiten wohl kannten, verpaßte Gelegenheiten vorzuwerfen. Die Struktur analysiert J. vor allem auf Grund der Sundzollregister, der Werke von Attmann, Mickwitz, Christensen, Kumlien. Eine große Zahl von Problemen taucht auf, so das auf den ersten Blick immer wieder erstaunliche Übergewicht der baltischen Exporte durch den Sund. Es ist kürzlich auch von englischer Seite behandelt worden (vgl. HGBll. 71, S. 182); Heckscher wandte sich nicht nur gegen die Behauptung, daß die Tatsache die englischen Politiker beunruhigt habe, sondern zog diese selbst in Zweifel. Dies unterstreicht J.: man muß Archangelsk, mehr noch den Handel über Land (Breslau, Leipzig) beachten, dann wird sich die Bilanz mehr dem Ausgleich nähern. — Indessen bleibt wohl bestehen, daß Rußland der westlichen Güter nicht so bedurfte wie umgekehrt der Westen der baltischen und russischen. Auch den ökonomischen Niedergang der Hansestädte will J. mit Vorsicht behandelt wissen: Lübeck bewahrte im Rußlandhandel, so durch die zäh verteidigte Narwafahrt, auch in den Beziehungen zu Reval sehr Wichtiges. Mehr als durch politische Parteinahme, deren Äußerungen einfach Deklamation sein mögen, wurde der baltische Handel durch die Unsicherheit auf der See behindert. Die Konjunkturen werden, da die SZR die einzige Quelle bilden, nur begrenzt faßbar sein, die Strukturen erscheinen klarer. Mit Recht warnt J. davor, Tagesbegriffe wie „Eiserner Vorhang", russische Gefahr usw. in die historische Betrachtung zu bringen, wie Kirchner das tut.

* Während diese Arbeiten sehr förderliche Beiträge zu den Beziehungen zwischen Frankreich und dem nordisch-östlichen Bereich Europas bringen, läßt sich leider nicht so gut urteilen über die von J. Lacour-Gayet herausgegebene *Histoire du Commerce* (I/V, Paris, SPID, 1950/51). Im 2. Buch des II. Bandes dieses Werkes (S. 189—357) gibt Marguerite Boulet, *Le commerce médiéval européen*, ein Bild der mittelalterlichen Handelswelt vom 8. bis zum 15. Jahrhundert, das besonders da überzeugend wirkt, wo sie über den

französischen und südniederländischen Raum schreibt, überhaupt da, wo ihr Literatur in französischer Sprache Material lieferte. Anregend, was sie über die Verbindungen zwischen der nordwesteuropäisch-baltischen Achse und dem mittelmeerischen Bereich weiß und wie sie das Aufblühen des atlantischen Handels entwickelt, auch was sie über das Gilde- und Hansewesen bringt (vgl. auch R. Doehard in Revue du Nord 23, 1951). Die Behandlung der peripherischen Gebiete ist schwächer ausgefallen. Für den skandinavisch-baltischen Raum fehlt der Verfasserin offenbar die klare Anschauung, man sieht es z. B., wie sie die baltischen Ziele des friesischen Handels aufführt (S. 221: „Schleswig, Hedeby, Biorco, Reric et Sliesthorp"), wenn sie statt Dorpat „Derpa" (S. 270), „Bergen au Danemark" (S. 328) hat, von „Witteborg" und „Viko von Goldersen" (S. 329), von „Grosschafter" (S. 330), „Leignitz" (S. 352) schreibt und wie sie den Niedergang der Hanse schildert. Kiel unter den großen Handelsplätzen des 11. Jahrhunderts (S. 228) ist offenbar verwechselt mit Tiel (ebenda auch Lambert von „Hertsfeld"). Die deutschsprachige Literatur, soweit erfaßt, ist fehlerhaft zitiert. Ein Beispiel: Aus Koppes Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte ist der Verfassername verschwunden und an seine Stelle der des Verlegers Wachholtz (!) getreten. — Auch J. Canu, *Le nouveau monde et l'or espagnol* (Bd. IV, *Le commerce du XVe siècle au milieu du XIXe siècle*, 1951, Livre premier, S. 9—148) ist am sichersten und zuverlässigsten da, wo er sich auf französischem Boden bewegt, das hansische Gebiet ist nur knapp behandelt; was von Arup, Schreiner und Heckscher über Preisfragen im Norden erarbeitet worden ist, ist dem Verfasser eine fremde Welt. Die Bibliographie zeigt deutlich die sonstigen Schwächen: so wie für Spanien Carande, fehlen für den Norden Ellinger-Bang, Haepke, Hagedorn, Strieder, um wieder nur Beispiele zu nennen. Fehlerhafte Zitierung: „Kurt" Haebler; im Text hartnäckig „Függer", „Ehringer". Auf der Karte S. 106/107 fehlen Plätze wie Köln, Frankfurt, Lübeck und vermißt man — ausgehendes 16. Jahrhundert! — die Verbindung zwischen Ober- und Niederdeutschland. — C.-J. Gignoux, *L'époque mercantiliste* (Ebd., livre 2, S. 149—261), ist noch anspruchsloser. Er stützt sich offenbar ausschließlich auf französische Literatur (aus A., bei dem Vf. versehentlich G., Girards zwei verschiedenen 1932 erschienenen Studien zum Spanienhandel hat er eine gemacht, die 1935 erschienen sein soll, S. 156). Vf. bringt nichts über das schwedische Kupfer (etwa im Zusammenhang mit dem spanischen „Bullionisme"), nichts über die schwedische Industrialisierung, in der ganzen Bibliographie dieses über den Merkantilismus handelnden Abschnitts wird Heckscher überhaupt nicht erwähnt. — A. Gobert, *Vers le libéralisme. 1774—1840* (Ebd., S. 263—391), hat eine umfangreiche, wenn auch — mit einer Ausnahme — ausschließlich französische und englische Bibliographie. Im Rahmen ihrer Bemerkungen über den Norden vermißt man u. a. eine Gestalt wie den älteren Schimmelmann. —

Gut zur allgemeinen Orientierung, mit allerdings knappen Literaturangaben, sind die Bändchen der Sammlung „Que sais-je" über die französischen Küstenlandschaften (Ch. Dartighe, *Histoire de la Guyenne*, Paris 1950 (Nr. 424); H. Waquet, *Histoire de la Bretagne*, 2. A., 1948 (Nr. 147); E.-G. Leonard, *Histoire de la Normandie*, 1948 (Nr. 127). Am meisten erfreut ist der Wirtschaftshistoriker über die „*Histoire de la Flandre* et de *l'Artois*" des Abbé J. Lestocquoy, 1949 (Nr. 375), der schön die historische Bedeutung der (fran-

zösisch)-flandrischen Städtewelt umreißt. Lestocquoy, bekannt durch seine Arbeiten über das Bürgertum von Arras, ist zuletzt hervorgetreten durch eine Arbeit *Les villes de Flandre et d'Italie sous le gouvernement des patriciens*, XIe—XIVe siècles (Paris 1952).

Was L. Moreel, *Voleurs de Gloire (les Corsaires Dunkerquois)*, Paris, o. J. (1950), und *„Dunkerque et ses chantiers de construction navales de l'origine à nos jours"* (o. O., o. J., 1950) bringen, ist populär, dagegen merkt man sich den Artikel über die *Bart aus Dünkirchen* im *Dictionnaire de Biographie Française* sous la Direction de M. Prevost et Roman D'Amat, V, Paris 1951, Sp. 636 ff. (verfaßt von M. Prevost).

Zu den Arbeiten von M. Mollat über die Normandie (vgl. L. Beutin in HGBll. 72, 1954 S. 134—136 und S. 189) nennen wir noch P. Dardels interessanten statistischen Essai über den Seeverkehr Rouens im 17. und 18. Jahrhundert: *Le trafic maritime de Rouen au XVIIe et XVIIIe siècles. Essai statistique* (Rouen 1946, 140 S.), der vor allem den stetigen Verkehr Hamburgs, in geringerem Maße Bremens, mit Rouen erkennen läßt. A. Boudier hingegen, *Dieppe et la region à travers les âges* (o. O., 1952, éd.nouv.), bringt weder über die Hanse noch über Hamburg etwas; nun ist ja die Überlieferung Dieppes für die Zeit vor 1694 (Bombardement) besonders dürftig.

Wichtiges für die hansische Forschung enthält die Arbeit von E. Trocmé und M. Delafosse, *Le commerce rochelais de la fin du XVe siècle au début du XVIIe* (Paris, Colin, 1952, X + 227 S. Nr. V der Reihe „Ports, Routes, Trafics" des Centre de Recherches Historiques, mit Vorwort von F. Braudel). Es handelt sich um die gekürzte und teilweise verbesserte These Trocmés, wozu noch Delafosse, Leiter des Archivs der Charante-Maritime, zwei Beiträge lieferte. Konnte von den fleißigen Verfassern auch noch nicht alles zuständige Material erschlossen werden, so ist doch in der Arbeit, wie Braudel im Vorwort betont, „das Wesentliche für lange gesagt". La Rochelle, „centre nerveux", verglichen mit Barcelona, Marseille, Genua, wird geschildert von seinen geologisch-geographischen Voraussetzungen aus, mit seinen Straßen- und Flußverbindungen nach dem Hinterland, dem Hafen und den benachbarten Anlegeplätzen, d. h. den „Bedingungen des Verkehrs"; weitere Kapitel behandeln die Zollverhältnisse, das Geld- und Kreditwesen und schließlich den Schiffs- und Warenverkehr. Eine Zeichnung (S. 171) zeigt, daß der Verkehr mit England, den Niederlanden, der Iberischen Halbinsel und Terre-Neuve am regsten war. In den hansischen Bereich weist nur ein verhältnismäßig dünner Pfeil, und zwar nach Hamburg. Bei einer besseren Überlieferung und noch genaueren Kenntnis aller Quellen dürfte dieser wohl etwas dicker ausfallen.

Für den französischen Mittelmeerbereich nennen wir die *Histoire du Commerce de Marseille III. De 1480 à 1599* von R. Collier und J. Billioud (Paris, Plon, 1951, XI + 563 S.). Mit der Konjunktur des nordischen Exports nach dem mittelmeerischen Raum rückt auch Marseille in das hansische Interessenfeld. 1591 kommt Getreide aus Dänemark (S. 378), der Hamburger Italiener Rocha liefert um 1600 Getreide und Tücher nach Aix (S. 249 u. 480). Man darf gespannt sein auf den vierten Band, der, von L. Begasse bearbeitet, die Zeit bis 1661 behandelt. Aus den von Micheline Baulant herausgegebenen *Lettres de négociants marseillais: Les frères Hermite, 1570—1612*

(Paris, Colin, 1953, XXXI + 196 S., Centre de Recherches Historiques, Affaires et Gens d'affaires III) merken wir uns, daß die weitverzweigten, um 1600 in Hamburg vertretenen Vertema auch eine Niederlassung in Lyon hatten.

H. Kellenbenz

PORTUGAL. Wir müssen unsere Leser mit einer ungeklärten Angelegenheit bekannt machen, weil sie weite Kreise der Wissenschaft interessiert. Vor Jahren erregten die Arbeiten von Hedwig Fitzler über die frühen portugiesischen Handelsgesellschaften berechtigtes Aufsehen. Nach langen Studien in portugiesischen und überseeischen Archiven gab sie eine neuartige Darstellung, nach der Heinrich der Seefahrer als ein wirtschaftlich aktiver Fürst erschien, besonders aber wurden in seiner Umgebung Beispiele für Aktiengesellschaften festgestellt, die die Frühgeschichte der Aktiengesellschaft überhaupt mit ganz neuen überraschenden Zügen ausstatteten. Wurde sie doch um etwa ein Jahrhundert über die vordem bekannten Anfänge zurückverlegt. Die Einzelheiten möge man in den farbenreichen, gut geschriebenen, wenngleich hinsichtlich der gesellschaftsrechtlichen Fragen ziemlich vagen Aufsätzen selbst nachlesen (Überblick über die portugiesischen Überseehandelsgesellschaften des 15.—18. Jahrh., V.S.W.G. 24, 1931, 282—298; Portg. Handelsgesellschaften des 15. und beginnenden 16. Jahrh., ebd. 25, 1932, 209—250). H. Fitzlers reichlich mit Qellenangaben belegte Arbeiten wurden bald bekannt und ihre Funde gingen in die Spezialliteratur und in die Handbücher der Wirtschaftsgeschichte über. Mit einer zunächst wenig beachteten Ausnahme allerdings: die portugiesische Wissenschaft war nicht einverstanden. Besonders A. Iria erhob 1947 so scharfen Protest[1], daß sich zwei Forscherinnen, die Engländerin B. W. Diffie und Virginia Rau, Professor an der Universität Lissabon, entschlossen, der Sache durch Nachprüfung der Quellen auf den Grund zu gehen. Sie berichten nun über ihre Ergebnisse: *Alleged 15th century Portuguese joint-stock companies and the articles of Dr. Fitzler* (Bulletin of the Institute of Historical Research 26 Nr. 74, 1953, S. 181—199). — Sie stellen eine große Zahl arbeitstechnischer Mängel fest und sagen zur Sache, daß in keinem der auffindbaren Dokumente eine Spur von Aktiengesellschaften sich finden läßt; es gab manche andere Formen der Vergesellschaftung, so die bekannten mittelalterlichen Familiengesellschaften und die nicht minder bekannten Gesellschaften auf Zeit, auch genossenschaftliche Verbände von Fischern; ferner monopolistische Gesellschaften (die Angaben über eine der Zinnausbeutung gewidmete erinnern an deutsche Berggewerkschaften),

---

[1] Dem Berichterstatter liegt vor: A. Iria (Direktor des Arquivo Histórico Colonial, Lissabon), *O Algarve no descobrimento e cristianizaçao da Guiné no século XV* (These apresentada ao Congresso Comemorativo do V centenário do descobrimento da Guiné, Lisboa 1947). Iria kündigt ein ausführliches Werk über die Provinz Algarve und ihren Zusammenhang mit den Entdeckungen an. Bei dieser Gelegenheit sei auf zwei Arbeiten von Virg. Rau über den portugiesischen Salzhandel hingewiesen: Os holandeses e a exportaçao do sal de Setúbal nos fins do século XVII (Revista Portuguesa IV, Coimbra 1950); A exploraçao e o comercio do sal de Setúbal (Lisboa 1951). Vgl. die Anzeige durch H. Kellenbenz in: Deutsche Literaturzeitung Jg. 76, H. 3, Spalte 206—209.

hingegen keine Aktiengesellschaften. — Nach dem allen scheint es, als ob die weithin angenommene These sich nicht halten ließe. Nun sind ja schon zahllose Thesen widerlegt worden und wir haben hierin einen ganz normalen Vorgang in der wissenschaftlichen Diskussion zu sehen. Beunruhigend wirkt die Schärfe der Kritik. — Gegenäußerungen sind u. W. bisher nicht bekannt geworden.

5. DER SKANDINAVISCHE NORDEN

(Bearbeitet von *A. v. Brandt*)

Am 4. Dezember 1954 starb Professor Sven Tunberg in Stockholm, der langjährige und verdiente Rektor der dortigen Hochschule, ein hervorragender Kenner des skandinavischen Mittelalters, dem auch die deutsche und vor allem hansische Forschung vieles zu danken hat. Sein auf der Hildesheimer Pfingsttagung gehaltener Vortrag über die Anfänge des schwedischen Bergbaus ist in den HGbll. 63, 1938, veröffentlicht worden.

Dänemark. H. Yrwing, *Kungamordet i Finderup. Nordiska förvecklingar under senare delen av Erik Klippings regering* (= Skr. utg. av Vetenskaps-Societeten i Lund, 45, Lund 1954, 205 S.) untersucht kritisch die nordischen Verwicklungen in den letzten Jahren vor König Erich Klippings Ermordung (1286). Die Gegensätze zwischen dem König einerseits, den Magnaten und der Kirche andererseits, führten zwangsläufig zur Einbeziehung ausländischer Parteien in den Konflikt. Das gilt insbesondere von den Beziehungen Erichs und seines Hauptgegners Waldemar von Schleswig zu den norddeutschen Fürsten und dem Rostocker Landfriedensbündnis — noch kompliziert durch den 1284 offen ausbrechenden hansisch-norwegischen Konflikt, in dem Erich auf Lübecks Seite stand, während Waldemar von Schleswig u. a. die bremische Sonderpolitik begünstigt zu haben scheint. Y.s Buch ist wegen der eingehenden kritischen Untersuchung des Verhältnisses zwischen den Städten und Dänemark, sowie Norwegen auch für die hansische Forschung von Wert; Kallmertens Arbeit über Lübecks Bündnispolitik scheint der Vf. allerdings nicht zur Kenntnis genommen zu haben. Die Ausführungen über die norwegische Handelspolitik gegenüber den Deutschen und ihre einheimischen Grundlagen sind in Einzelheiten anfechtbar, wozu jetzt die Ausführungen von Schreiner, HGbll. 1954, S. 65 ff., zu vergleichen sind.

P. Enemark, *Jens Bang og det ålborgske saltkompani* (Erhvervshistorisk Arbog, VI, 1954, S. 7—58) behandelt einen Aalborger Großkaufmann der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, eine Barockfigur vom Typ des Spekulanten; erhaltene Prozeßakten gewähren Einblick in seine Unternehmungen und zeigen u. a. Beziehungen nach Lübeck und Königsberg. Im übrigen war er maßgebend am Aufbau königlich-privilegierter „Salzkompanien" beteiligt, die in den 20er und 30er Jahren des Jahrhunderts die Behinderung der niederländ. Schiffahrt durch den Neuausbruch des span. Krieges nutzen sollten, um auf der Grundlage dän. Getreideexportes einen bedeutenden Teil des Spanien- und Südfrankreichhandels in dänische Hände und auf dänische Schiffe zu bringen; eine Reihe dänischer Häfen, darunter Aalborg waren als Stapelplätze und Sitze meh-

rerer solcher Zweigkompanien ausersehen. Das nur kurzlebige Unternehmen gehört in die Reihe der merkantilistischen Experimente Christians IV.

SCHWEDEN. K. Kumlien, *Vad Birger Jarls andra traktat med Lybeck innehållit* (schwed. Hist. tidskr. 1954, S. 68—72) hält gegen A. v. Brandt seine Ansicht von der Echtheit des zweiten Birger-Jarl-Privilegs für Lübeck aufrecht. Beide Kontrahenten, die bei ihrer Ansicht beharren, sind sich übrigens darüber einig, daß völlige Klarheit wohl nicht zu erzielen ist und daß das Urteil, auf welcher Seite die größere Wahrscheinlichkeit liegt, der weiteren Forschung überlassen bleiben kann.

S. Tunberg, *Sverige och Hansan* (ebd. S. 171—177) nimmt ebenfalls v. Brandts kritische Prüfung einiger älterer Urkunden zur schwedisch-hansischen Geschichte (schwed. Hist. tidskr. 1953, S. 209—230) zum Anlaß, um sich zum Problem zu äußern. Er gibt zwar zu, daß die bisherige Ansicht von politischen „Vorsichtsmaßregeln" Birger Jarls gegenüber den Hansen durch v. B. widerlegt sei, möchte aber doch die Akzente etwas anders verteilen. Doch stimmt er im übrigen — unter Hinweis auch auf die Verhältnisse um Visby am Ende des Jahrhunderts — der Meinung zu, daß das schwedische Königtum des 13. Jahrhunderts den hansischen „good-will" für seine politischen Zwecke gar nicht entbehren konnte.

N. V. Söderberg, *En studie över Valdemarståget* (Gotl. Arkiv 1953, S. 41—54) untersucht die topographischen, verfassungsgeschichtlichen und militärgeographischen Gegebenheiten auf Gotland anläßlich des Überfalls durch Waldemar Atterdag 1361.

* Reiches Material auch zur Genealogie hansischer Geschlechter im mittelalterlichen Schweden bringt Hans Gillingstam, *Ätterna Oxenstierna och Vasa under medeltiden* (Stockholm 1952, 912 S.). — Das umfangreiche Werk von Bjarne Beckman, *Matts Kättilmundsson och hans tid* (1280—1326) enthält in zwei Bänden (Stockholm 1953/54) zahlreiche wichtige Hinweise auch auf die Hansestädte und ihr Verhältnis zu Schweden, besonders im Kapitel über die Zeit des Marschalls als Hauptmann von Finnland, in welcher ein Konflikt mit Reval entstand (II, 199—215). *P. J.*

Henrik Schück, *Stockholm vid 1400-talets slut* (Kgl. Vitterhets-, Hist.- och Antikv.-Akademiens Handl., 48, 1940, 283 S.), wohl die letzte Veröffentlichung des Altmeisters der Stockholmer Geschichtsforschung, hat wegen der Kriegsumstände keine Würdigung in den HGbll. gefunden. Das sei hier kurz nachgeholt. Das Buch gibt in einer Reihe von sachlich geordneten Kapiteln, im wesentlichen auf der Grundlage der Stockholmer Stadtbucheintragungen, aber ohne wissenschaftlichen Apparat, ein sehr anziehendes kulturgeschichtliches Gesamtbild vom Dasein der Stadt am Ende des Mittelalters und bietet insofern eine willkommene Ergänzung zu der knapperen Darstellung in Ahnlunds Stockholmer Geschichte (vgl. HGbll. 72, S. 144 ff.) und zu Sjödéns Buch über Stockholms Bürgerschaft zur Sturezeit (vgl. HGbll. 71, S. 134 ff.), das sich auf die politischen Verhältnisse beschränkt. — Dem gleichen Thema und der gleichen Quellengruppe widmet sich schließlich nochmals C. C. Sjödén, *Stadsbor i Sturetidens Stockholm. En studie i tänkeböckernas värld* (in: Stud.

och handl. rör. Stockholms historia, II, Uppsala 1953, S. 44—95), mit besonderem Hinblick auf Zusammensetzung, soziale Stellung und gewerbliche Tätigkeit der Einwohnerschaft. Die deutschen Bürger und Gäste werden hier natürlich eingehend behandelt, wobei sich eine Reihe neuer biographischer und sozialgeschichtlicher Aufschlüsse ergeben. Bedauerlich bleibt nur — was auch von sämtlichen anderen oben erwähnten Arbeiten gilt —, daß auch hier nur die Stockholmer Stadtbücher als Quellen herangezogen sind. Eine parallele Auswertung der gleichzeitigen Lübecker Bücher hätte das Bild in manchem Betracht abrunden und ergänzen können.

Von der mit beneidenswertem Gleichtakt fortschreitenden Edition der Stockholmer Stadtbücher sind zwei neue Hefte erschienen: *Stockholms stads tänkeböcker från år 1592, utg. av Stockholms stadsarkiv, Del II 1596—99, H. 2* (Register) und *Del III 1600* (beide Stockh. 1954, beide bearb. von F. Sleman).

Zweifellos eine der bedeutendsten Neuerscheinungen zur Geschichte der deutsch-schwedischen Beziehungen und darum hier — wenn auch leider verspätet — noch nachdrücklich zu erwähnen, ist das inhaltlich und formell gleich gediegene Buch von Uno Willers: *Ernst Moritz Arndt och hans svenska förbindelser. Studier i svensk-pommersk historiografi och svensk opinionsbildning* (Stockholm, Geber, 1945; 525 S.). Arndts Leben und Wirken und auch seine schwedischen Beziehungen gehören allerdings nicht in den Arbeitsbezirk dieser Zeitschrift, sondern in weitere Bereiche der politischen und Geistesgeschichte. Aber Willers' Werk befaßt sich eindringlich auch mit den Beziehungen zwischen Arndts Heimat, Schwedisch-Pommern, und Schweden und beschränkt sich dabei keineswegs auf den engeren biographischen Rahmen. Dabei schlägt W. ganz „hansische" Wege ein, wenn er (völlig zu Recht) auf die augenscheinliche Parallelität der sozial-, geistes- und personengeschichtlichen Verbindungen einerseits, der wirtschaftlich-kommerziellen andererseits eingeht. Auf den ersten Blick mag es daher noch etwas verblüffen, in einem Werk dieses Themas ein ganzes Kapitel dem „Getreidehandel als Grundlage der schwedisch-pommerschen Beziehungen" gewidmet zu finden (S. 72—96). Doch schafft W. damit in der Tat erst den Hintergrund für die auffallend enge „Lebensgemeinschaft" zwischen Schweden und seinem Reichsteil jenseits der Ostsee, in der ja auch Arndt stand und die wichtige Züge seines Wesens und Weltbildes erst verständlich macht. Willers zitiert anläßlich dieser Untersuchung namentlich der Stockholm-pommerschen Handelsbeziehungen das entsprechende Beispiel der Lübeck-Stockholmer Beziehungen des Mittelalters mit ihren sozial- und kulturgeschichtlichen Folgen und bemerkt: „Man findet also im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine persönliche Organisation der schwedisch-deutschen Handelsverbindungen ähnlich denjenigen in den mittelalterlichen Blütezeiten der Hanse" (S. 88). Das ist in der Tat richtig und diese, im wesentlichen auf Pommern verlagerte Nach- oder Neublüte eines norddeutsch-Stockholmer Handelssystems im 18. Jahrhundert verdiente stärkere Aufmerksamkeit der hansischen Forschung. Die von Willers a. a. O. gegebenen Tabellen über den Stockholmer und gesamtschwedischen Getreideimport aus Pommern, sowie über den Anteil, den die Stockholmer Handelshäuser deutscher Herkunft (Beskow, v. Bippen, Cantzler, Dehneke & Pommeresche, Schmidt, Wahrendorff usw.) daran hatten, dürfen als dankenswerte Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte begrüßt werden. — Es versteht

sich, daß dies alles nicht das eigentlich Wesentliche an W.s Arndt-Buch ist. Doch zeigen unsere Bemerkungen hoffentlich, auf welch breitem kulturgeschichtlichen Grund die Schilderung von Arndts schwedischen Beziehungen aufgetragen ist.

Norwegen. Bernt Lorentzen, *Gård og Grunn i Bergen i Middelalderen* (= Det Hanseatiske Museums Skrifter, 16, Bergen 1952; 284 S., zahlr. Abb., deutsche Zusammenfass. S. 276—284). Der jetzige Leiter des Hanseatischen Museums gibt in diesem Buch eine sorgfältige quellenmäßige Untersuchung der topographischen und Grundbesitzverhältnisse im mittelalterlichen Bergen, wodurch die bisherigen Darstellungen, z. B. von Chr. Koren Wiberg, erheblich berichtigt und ergänzt werden. Hiernach ist der Stadtkern am Ostufer (die „Deutsche Brücke"), ebenso wie die westliche „Strand"-Seite und der nördliche Stadtbezirk ursprünglich Königsgut gewesen. Seit dem letzten Drittel des 11. Jahrhunderts wird der große Hof vom König zum Teil zunächst der Kirche, im übrigen streifenweise an private Eigner vergabt. Auf diese Weise entstehen bei dem kirchlichen Kristallisationspunkt im nördl. Abschnitt der späteren Brücke die ältesten der für Bergen charakteristischen „Höfe" (gård) als zweiseitig bebaute Stadtgrundstücke mit den Schmalseiten zur Hafenstraße und zur oberen Längsstraße. Die Querstraßen, die den Stadtgrundriß vollenden, sind dagegen erst jüngere Erscheinungen, wahrscheinlich Produkt einer königlichen „Regulierung" nach einem großen Brand um die Mitte des 13. Jahrhunderts, als die Stadt Sitz des Königs war. Die Lage der drei nördl. Querstraßen wird von L. neu bestimmt. Dabei zeigt sich, daß die Grundstücksgrenzen der mittelalterlichen „Höfe", entgegen Koren Wibergs Ansicht, nicht unverändert geblieben sind. Die uns so wohlbekannten Höfe der hansischen Kaufleute haben vermutlich erst nach einem Brand von 1476 die endgültige Form gemäß einem damals gefaßten Plan für den Wiederaufbau der Deutschen Brücke gefunden. Eine große Anzahl der alten Höfe wird von L. erstmalig quellenmäßig sicher lokalisiert. — Lorentzens Arbeit geht nicht auf die Frage ein, wer denn die ältesten Bewohner der auf Königsgrund im 12. Jahrhundert entstandenen „Stadt" gewesen sind, welche wirtschaftlichen Kräfte also Bergens Frühzeit bis zum Ende des 13. Jahrhunderts bestimmt haben. Doch wird seine gründliche topographische Untersuchung künftig eine sichere Grundlage für die Erörterung auch dieser, hansegeschichtlich besonders wichtigen Frage bieten.

H. Koth, *Når kom norsk turrfisk fyrst til Italia?* (norw. Hist. tidsskr. 1954, S. 24—26) verweist auf einen Aufsatz des italienischen Forschers L. Messedaglia (1953), wonach norwegischer Stockfisch als Einfuhrartikel in Italien nicht vor dem 16. und 17. Jahrhundert, häufiger sogar erst um 1700 nachweisbar sei, die bisherige Annahme mittelalterlichen hansischen Imports dieser Ware nach Italien also nicht zutreffe. — Bedenklich scheinen solche Schlüsse ex silentio doch immer; zu beachten ist auch, daß Straßburg und Basel im 15. Jahrh. Durchgangszölle für Stockfisch kannten (Schulte, Gesch. d. ma. Handels u. Verkehrs, I, 715), der doch wohl nach Italien gegangen sein muß. Die Frage verdient jedenfalls nähere Prüfung.

In den Skrifter, utg. av Bergens Historiske Forening, Band 55—56 (1950) und 57—58 (1952) wird, mit Vorwort und Einleitung von O. Brattegard, des Bergener Konrektors Edvard Edvardsen (1630—95) handschriftliche

Beschreibung der Stadt Bergen (norw.) von 1694 in vollständigem Textabdruck herausgegeben. Das 4.—20. Kapitel des 4. Buches (S. 373 ff. des I. Teils) handelt von den „Kontorischen" und den angeschlossenen deutschen Handwerkern und gibt ein gutes Spiegelbild dessen, was man am Ende des 17. Jahrhunderts in Bergen selbst über die Geschichte, die Privilegien, die Spiele, die geschäftliche Tätigkeit der Hansen an der Deutschen Brücke dachte. Kapitel 13 ergeht sich über das „böse Verhalten und die Praktiken" der Kontorischen in früheren Zeiten, Kapitel 16 dagegen über den „Schick und Wandel, der nun in unseren Zeiten am Kontor gebräuchlich ist, der weit schicklicher und menschlicher ist, als früher".

6. OSTEUROPA

(Bearbeitet von *Paul Johansen*)

Finnland. Ein überaus wichtiges mittelalterliches Quellenwerk ist in zwei Bänden als großartige Facsimileausgabe erschienen: *Codices Medii Aevi Finlandiae, photographice edidit Societas Finlandiae Historica. Volumen I: Registrum ecclesiae Aboensis. Volumen II: Codex Särkilahti.* Kopenhagen, Ejnar Munksgaard, 1952. Die beiden Bände in Großfolio enthalten nicht weniger als 920 Seiten Text in Facsimile, nämlich das ganze sog. „Schwarzbuch" (Åbo Domkyrkas Svartbok) und den kleineren Zusatzband, in einer sorgfältigen Edition durch Jalmari Jaakkola, Aarno Maliniemi und John E. Roos. Das Registrum der Åboschen Kirche entstand um 1480 und enthält Abschriften von Urkunden hauptsächlich über das Domkapitel und die Domkirche, aber auch das Bistum Åbo, darunter viele Stücke, die für die hansische Geschichte wichtig sind. Fast alle facsimilierten Urkundenabschriften sind in den Serien der Finlands Medeltids Urkunder I—VIII u. a. bereits veröffentlicht. Das vorliegende Prachtwerk legt ein eindruchsvolles Zeugnis vom Hochstand der finnischen Geschichtswissenschaft ab.

Jalmari Jaakkola versucht neue Deutungen der Frühgeschichte von Borgå zu geben: *Der Handelsbereich des ehemaligen Flusses Kukinjoki* (Muinasen Kukinjoen kauppapiiri, Hist. Aikakauskirja 1954, 177—187). Die Stadt wurde erst 1347 gegründet, doch befand sich hier, an der Mündung zweier Flüsse, ein alter Burg- und Handelsplatz. Vielleicht kann man den Namen Kukinjoki und die vor Borgå liegenden Hafenplätze Kokko und Kokonudden mit dem Wort „Kogge" verbinden, denn eine alte Seefahrtstraße führte hier durch den Schärenhof nach Osten. Die Russen nannten diese Stelle 1311 Kupetskaja rjeka = „Kaufmannsbach".

Gunvor Kerkkonen zeigt uns *(Kyrkherrars och kyrvärdars köpenskap,* Festschrift für Gabriel Nikander, Ekenäs 1954), daß die in einer Klageschrift der Stadt Åbo um 1540 aufgestellte Behauptung, die Priester Finnlands trieben schwunghaften Handel, zu Recht besteht. Die Verfasserin findet Beweise dafür in den Schuldbüchern der Revaler Kaufleute Helmich Fick und Lütke van Minden, denn in den Jahren 1516—42 haben nicht weniger als 4 Geistliche in Finnland (aus Esbo, Helsinge und Borgå) mit ihnen gehandelt, drei davon besaßen eigene Schiffe. Auch der Dompropst von Åbo, Paul Scheel, hat in seiner

Korrespondenz 1509—16 Zeugnisse weitreichender Handelsverbindungen hinterlassen.

Sylvi Möller, *Das Patriziat der finnischen Stapelstädte und seine Handelsverkehrsmethoden im frühen 17. Jh.* (Suomen tapulikaupunkien valtaporvaristo ja sen kaupankäyntimenetelmät 1600-luvun alkupuolella, in: Historiallisia tutkimuksia Nr. 42, Helsinki 1954, mit dt. Referat) ist eine sehr eingehende Darstellung des Handelslebens der finnischen Stapelstädte Åbo, Wiborg, Helsingfors und Borgå, welche in der merkantilen Periode Schwedens Monopolrechte erhielten. Soziale Verhältnisse, die Teilung des Handels zwischen Patrizier und Kleinbürger, die Einwanderung der fremden Kaufleute, Deutscher, Holländer, Engländer und Schotten, werden im ersten Teil geschildert, anschließend in den folgenden Teilen die kaufmännische Ausbildung, der Handelsbetrieb, die Methoden des Außenhandels und Inlandhandels. Es ist eigentümlich, wie stark deutsch die Bürgerschaft Wiborgs gewesen ist, so daß auch die anderen Fremden verdeutscht wurden. Ein Personenregister gibt leichten Einblick in den Bestand der Bürgerschaft Finnlands jener Zeit.

Finnisch und schwedisch erschien seit 1950 die mehrbändige Geschichte der Stadt Helsingfors *(Helsingfors stads historia)*, von der uns ein erster Band vorliegt, der bis zum Jahre 1721 reicht (429 S.). Diese reich illustrierte Geschichte der Hauptstadt Finnlands verfolgt populärwissenschaftliche Zwecke, enthält aber im Text und den Anmerkungen viele neue Stellungnahmen und Hinweise. Belangreich für uns sind vor allem die Abschnitte über die Geschichte des Küstengebiets um Helsingfors vor der Gründung (von Väinö Voionmaa), über die Gründung und erste Zeit der alten Stadt an der Vanda (1550 bis 1640) und über die weiter südlich nach Estnäs-skatan verlegte neue, als Stapelplatz privilegierte Stadt (1640—1721). Die beiden letzten Abschnitte sind von Eino E. Suolahti mit viel Geschick und in klarer Übersichtlichkeit abgefaßt worden. Neben den älteren Städten Finnlands hatte Helsinki-Helsingfors es zunächst sehr schwer, sich zu behaupten; namentlich mit der Nachbarstadt Borgå kam es zu einem erbitterten Existenzkampf (1590—1614). Doch scheint es besonders der Holz- und Teerhandel gewesen zu sein, der die neue Stadt groß gemacht hat, weil sie bequeme Zugänge zum zentralen Waldgebiet Finnlands besaß. Gustav Wasas weitgreifende Pläne verwirklichten sich zunächst nicht; der Versuch, die Bürger aus den Nachbarstädten nach Helsingfors zu verpflanzen, mißriet. Ebensowenig gelang es, Reval aus seinem althergebrachten Hansehandel zu verdrängen. Erst die russische Herrschaftszeit sollte Helsingfors zur Hauptstadt Finnlands machen, so daß nach der Mitte des 19 Jh.s die Einwohnerzahl rapide anstieg und sehr bald das nun provinziell gewordene Reval in den Schatten gestellt wurde. — Manchmal vermißt man in der Darstellung die allgemeinen handelsgeschichtlichen Gesichtspunkte; auch würde ein Vergleich der Bürgernamen von Helsingfors mit denjenigen Revals wichtige Hinweise geben. Schon 1550 beschwerte man sich beim Revaler Rat über die Auswanderung vieler Bürger in die „Niestat" auf der anderen Seite der Finnischen Bucht, später war es nicht anders, wie die Bürgerbücher Revaler ausweisen könnten.

Bedeutsame Verbindungen zwischen der mittelalterlichen Baukunst Estlands und Finnlands deckt Armin Tuulse auf *(Om konstförbindelserna Estland-Finland under medeltiden.* Finskt Museum 1953, 20—40). Abgesehen von dem

Einfluß der Deutsch-Ordensarchitektur auf Tavastehus, Åbo-Schloß und Kastelholm (Åland), sind es vor allem Revaler Kirchenbauten und ihre Einzelheiten, welche Nachahmung fanden. Die Hallenkirche des Domes zu Åbo scheint Revaler Ursprungs zu sein, vor allem sind aber viele Kalksteinkonsolen und -portale Import aus Reval, so in Nådendal und Åbo. Umgekehrt kann man annehmen, daß die Landkirche von Luggenhusen in Ostestland wiederum nach dem Vorbilde finnischer Landkirchen zu Anfang des 15. Jh.s ihren Giebel mit der typischen Kreuzblendierung erhielt.

Russland. Einleitend können wir darauf hinweisen, daß der von uns im Jg. 72, 198—200 ausführlich referierte Aufsatz von M. P. Ljesnikov nunmehr — leicht ergänzt — in vollständiger Übersetzung vorliegt: *Die Handelsbeziehungen Großnowgorods mit dem Deutschen Orden Ende des 14. Jh.s, Anfang des 15. Jh.s* (Sowjetwissenschaft. Gesellschaftswissenschaftliche Abteilung 1954, Nr. 6, Verlag Kultur und Fortschritt, Berlin, 859—878).

Ein wichtiges Werk für die Stadtplanforschung und den Städtebau in Rußland ist bereits 1953 erschienen: A. M. Tverskoj, Russkoje gradostroiteljstvo do konca XVII. veka *(Russischer Städtebau bis zum Ende des 17. Jh.s)*, redigiert von N. B. Baklanov. Mit den Burgbergen der vorgeschichtlichen Zeit beginnend, schildert Verf. zunächst die Städte der Kijewer Periode, dann folgend des Moskauer Staates. Er geht dabei mehr von formalen Gesichtspunkten aus, um das Hauptaugenmerk dann auf das späte System der radikal-konzentrisch gebauten Städte zu richten. Der besondere Wert des Buches liegt darin, daß eine Fülle von Stadtplänen und Stadtansichten geboten wird, so daß wir für unsere Forschungen endlich auch russisches Vergleichsmaterial heranziehen können. Folgende Pläne seien hier besonders erwähnt: Novgorod 1756 und 1778 (160/161), der Novgoroder „detinec" (178 u. 186), Pleskau (37, 123), Smolensk (163), Nižnij Novgorod (49), Suzdalj (158). Den Vergleich mit westeuropäischen Städten hat der Verf. nur gelegentlich versucht; so finden sich auf den Seiten 146/147 Pläne von Amsterdam und Köln.

Fragen der russischen Stadtgeschichte, insbesondere auch Novgorods, werden kurz berührt in der instruktiven Übersicht von Manfred Hellmann, *Staat und Recht in Altrußland* (Saeculum V, 1, 1954, 41—64). Er verweist u. a. auf das hohe Alter der Volksversammlung (veče), die uns bereits für die Zeit um 996 belegt ist; ferner darauf, daß die ersten Rechtskodifikationen für die Strafjustiz des Veče aus Pleskau 1398 und Novgorod 1456 stammen, wo offenbar deutsche Vorbilder wirksam waren. Ein Stadtrecht im westeuropäischen Sinne hat es aber in Rußland nicht gegeben.

A. V. Arcichovskij kann wieder verschiedene neue Ergebnisse der Ausgrabungen in Novgorod vorlegen *(Raskopki 1953 goda v Novgorode*, Voprosy Istorii 1954, 3, 106—113): es sind diesmal 23 Schreiben des 11.—15. Jh.s auf Birkenrinde gefunden worden, darunter eines an eine urkundlich belegte Person, den Novgoroder Diplomaten Jurij Onciferovič (1376—1417), in welchem sich seine Bauern über den Schließer Zando (ein Deutscher?) beschweren. Auf einem anderen Stück Birkenrinde verzeichnet ein Ungenannter aus der zweiten Hälfte des 14. Jh.s den Ertrag seines Handels mit Lachsen. Es wurden 1953 außerdem zwei Holzsäulen mit Schnitzereien gefunden, welche einen Greifen und Zentauren darstellen (13. Jh.?), schließlich viele Lederbälle,

die von der Sportlust der Jugend Zeugnis ablegen usw. Ergänzend berichtet Arcichovskij ausführlicher über die früheren Ergebnisse der Ausgrabungen 1951 (*Raskopki 1951 goda v Novgorode*, Sovetskaja Archeologija XVIII, 1953, 342—371), bringt Aufnahmen der vielschichtigen Holzpflasterung, eine Abbildung des zum Schreiben auf Birkenrinde benutzten Stichels aus Knochen, rot bemalte Ostereier, ein 6-Pfundgewicht (angeblich orientalisch?!). Während die Schichten aus dem 10.—11. Jh. zahlreiche griechische Nüsse führen, fehlen sie im 15. Jh. fast völlig, ein Zeichen der veränderten handelspolitischen Lage.

Für 1954 bringen die Ergebnisse desselben Forschers 30 neue Schreiben auf Birkenrinde (Nr. 107—136), darunter eines aus der Mitte des 11. Jh.s. Ein anderes erwähnt im 14. oder 15. Jh. Baumwolltuch aus Zandan bei Buchara. Aufgedeckt wurde ein steinernes Wohngebäude, vielleicht eben des Statthalters Jurij Onciferovič. Man fand Schachfiguren, Bleisiegel und sogar ein Hausbaumodell aus Holz. Holzhütten mit Resten von Kupferblech ließen auf Anwesenheit von Kupferschlägern schließen (Voprosy Istorii 1955, Nr. 2, 61—68).

Für die Hansezeit belangvoll ist der Fundbericht von V. L. Janin (*Pečati iz novgorodskich raskopok 1951 goda*, Sov. Arch. 372—385), denn es ist bei Perynj, nicht weit von Novgorod, eine Bleiplombe mit einseitigem Aufdruck des englischen Königswappens und seiner Devise gefunden worden, wie seinerzeit schon durch N. P. Lichačev. Neben dieser englischen Tuchplombe lagen Dorpater und Revaler Münzen des 15. Jhs. Die Dorpater Münzen tragen die Prägung des Bischofs Bernhard II. 1410—13. Hierbei verweist Janin auf zwei Stellen der Novgoroder Jahrbücher, die zu 1410 und 1420 mitteilen, daß man begonnen habe, mit litauischem und livländischem Silbergelde zu rechnen und die alten „Kunen" abgeschafft habe. Nach 9 Jahren wurden die livländischen „Artige" wieder aus dem Verkehr gezogen und den Livländern verkauft, worauf die Novgoroder eigenes Silber in Umlauf brachten, so berichtet die zweite Stelle.

Die von uns schon gemeldeten Funde von Birkenrinde-Urkunden im Jahre 1951 (Jg. 71, 200) liegen nun in einer schönen Edition von A. V. Arcichovskij und M. N. Tichomirov vor: *Novgorodskije gramoty na berestje (iz raskopok 1951 goda)*, Moskau 1953, Akademie der Wiss., Institut für Geschichte der materiellen Kultur. Auf S. 4 ist ein Plan der Stadt Novgorod aus dem 18. Jh. abgebildet, als die Straßen noch nicht umgelegt worden waren. Andere Abbildungen zeigen die Urkunden, aber auch hölzerne Gegenstände mit eingeritztem Text. Über den Inhalt der Inschriften haben wir bereits früher berichtet.

N. A. Kazakova, *Aus der Geschichte der Handelspolitik des zentralisierten russischen Staates im 15. Jh.* (Iz istorii torgovoj politiki russkogo centralizovannago gosudarstva XV. veka, Istoričeskije Zapiski 47, 1954, 259—290), versucht eine neue Deutung der Vorgänge um die Schließung des St. Peterhofs in Novgorod 1494. Wenn man bisher meist mit Bedauern den Untergang des Novgoroder Freistaats 1471 gesehen hatte, betont die Verfasserin die Schuldfrage der Novgoroder durch die schwache Haltung in der Handelspolitik gegenüber der Hanse. Sie zeigt, wie es dem Großfürsten Ivan III. im Vertrage 1487 gelingt, der Hanse wichtige Zugeständnisse abzuringen und kommentiert den Vertrag sehr ausführlich. Nach 1487 begann die Aktivierung des russischen Handels, der dazu führte, daß die russischen Kaufleute in die livländisch-

deutschen Städte reisten, ja, selbst im fremden Lande Detailhandel trieben Die Schließung des Novgoroder Hofes brachte keinen Niedergang des Handels mit sich, sondern — in weiterem Rahmen gesehen — eine neue Blüte, wenn auch mehr zum Vorteil der Russen. Politische Gründe führten zur Schließung des Novgoroder Kontors, nicht wirtschaftliche: der Wunsch des Großfürsten nämlich, den russischen Eigenhandel zu stärken, wozu man Verbindungen mit Dänemark anknüpfte. Die Verfasserin feiert die Schließung des St. Peterhofs als nationale Tat, die für Rußland den ersten Schritt zur Gewinnung der Ostseeküste bedeutete. — Über die Betrachtungsweise der politischen Seite mag man verschiedener Meinung sein, es läßt sich aber nicht leugnen, daß hier eine eigenständige, auf direktem Studium der hansischen Quellenwerke basierende Arbeit vorliegt, die Beachtung verdient. Bedauern muß man nur, daß die Verfasserin die neuere Literatur zur Frage nicht kennt, so die Arbeiten von Niitemaa, Mickwitz, Cosack. Aber auch die älteren Arbeiten von Daenell, Hausmann, Hollihn u. a. zitiert sie nicht, stützt sich fast ausschließlich auf die hinsichtlich der Hanse doch recht mangelhafte russische Literatur, mit einziger Ausnahme von K. L. Goetz, von dem sie aber quasi entschuldigend sagt, er stünde „wohl unter dem Einfluß der Arbeiten russischer Historiker" (260).

Daß überhaupt in der sowjetrussischen Geschichtsforschung ein deutliches Bestreben zu erkennen ist, sich auch mit den Problemen des ausländischen Handels zu befassen, bezeugen die Themen der Gradualarbeiten (für den cand. hist.) in Moskau, welche in der Zeitschrift Voprosy Istorii 1954 Nr. 6, 183, veröffentlicht worden sind: N. N. Usačev, *Der Handel der Stadt Smolensk mit Wisby, Riga und den norddeutschen Städten im 12. bis 14. Jh.;* V. A. Jermolajev, *Die deutsche Stadt während des Bauernkrieges 1525* (nach fränkischen Quellen); D. J. Kopylov, *Die englisch-russischen Beziehungen in der Zeit des livländischen Krieges;* N. P. Čerkasina, *Geschichte der Moskauer Handelskompanie im 16.—17. Jh.* u. a. Man wird abwarten müssen, ob diese Arbeiten auch gedruckt werden.

Obwohl schon außerhalb des hansischen Bereichs, muß doch auch die Arbeit von Hans Halm erwähnt werden: *Donauhandel und Donauschiffahrt von den österreichischen Erblanden nach Neurußland (1783)*, eine Fortsetzung innerhalb einer Reihe von äußerst aufschlußreichen und spannenden Einzeluntersuchungen zur Frage des österreichischen Osthandels (Jbb. f. G. OE. II, 1954, 1 ff., vorher Bd. I, 180—240, 383—427: *Cherson, das Amsterdam des Südens* und zuletzt II, 258—303; jetzt auch als Sonderveröff. d. OE-Inst. München, 7). Halm berührt vielfach auch allgemeine Fragen des Rußlandhandels aus früheren Jahrhunderten, so z. B. im Kapitel: „Russische Kaufmannschaft, ihre niedrige Ethik" (27—34). Es handelt sich hier um eine Zusammenstellung der Urteile ausländischer Reisender und Diplomaten über die kaufmännische Praxis in Rußland, beginnend mit dem 16. Jh. durch Nachrichten aus Riga, dann fortsetzend mit Olearius, Meyerberg, Petrejus, Kilburger, Križanić, bis auf Scherer und J. H. S. Meyer (1778/79). Aber auch andere Abschnitte dieser Reihe sind für den Ostseehandel belangvoll, so z. B. der Bericht über des Hofagenten Goldschmidts Studienreise nach St. Petersburg (Bd. I, 411—417). Solcher lebendiger und dabei tiefschürfender Einzeldarstellungen des Rußlandhandels bedürften wir noch mehr.

Estland und Lettland. Hingewiesen sei zunächst auf die *Baltische Bibliographie 1945—1952. Schrifttum über Estland und Lettland in Auswahl,* bearbeitet von Hellmuth Weiss (ZfO 1954, 305—320, 481—496), welche uns in 276 Nummern einen vielseitigen Einblick namentlich in die historische Literatur über die baltischen Staaten vermittelt.

Die neue, vermehrte Auflage von Reinhard Wittrams *Baltischer Geschichte. Die Ostseelande Livland, Estland, Kurland 1180—1918* (mit 7 Karten nebst Erläuterung von Heinrich Laakmann, München 1954, R. Oldenbourg, 323 S.) bedeutet gegenüber der 1938 erschienenen Erstschrift („Geschichte der baltischen Deutschen") einen entscheidenden Fortschritt und Wendepunkt zugleich. Die Rückkehr zur Landesgeschichte im alten, doch zugleich vertieften Sinne ist nicht allein das persönliche Forschererlebnis des Verfassers, sondern versinnbildlicht den Werdegang einer geistigen Generation im Baltikum wie in Europa. Das Werk Wittrams ist getragen von einem tiefen Ethos, das nicht mit den üblichen Maßstäben zu messen ist. Es wird für lange Zeit Gültigkeit haben, denn es sieht die baltischen Lande als kulturelle Einheit, die über der staatlichen, landschaftlichen und nationalen Zersplitterung schwebt. Es wird auch den Belangen der anderen Nationen gerecht und berücksichtigt — vor allem in dem ausgezeichneten Schrifttumsverzeichnis — weitgehend die fremdsprachige Literatur. Eine eingehende Besprechung des Buches von W. ist an dieser Stelle nicht möglich, hingewiesen sei nur darauf, daß ein natürliches Schwergewicht auf der Schilderung des 19. Jh.s liegt, das dem Verfasser aus eigenen Arbeiten besonders nahesteht. Hier werden auch verfassungsgeschichtliche, soziale und wirtschaftliche Fragen ausführlicher behandelt, während sie im mittelalterlichen Teil stärker zurücktreten. Daher hat auch das Verhältnis zur Hanse nur eine sehr kurze Schilderung (auf S. 49) gefunden, die zum mindesten ihrer wirtschaftlichen Bedeutung nicht entspricht. Doch legte der landesgeschichtliche Rahmen dem Verf. hier eine Beschränkung auf. — Die beigefügten Karten von H. Laakmann bedeuten einen sehr wesentlichen Fortschritt in der baltischen historischen Kartographie. Sie betreffen allerdings das Städtewesen nicht und sind unter dem zutreffenden Titel *Staats- und Verwaltungsgrenzen in Ostmitteleuropa, Teil I, Baltische Lande* als Ausgabe des Göttinger Arbeitskreises 1954 auch gesondert erschienen.

Nur ganz kurz können wir das vorwiegend siedlungsgeschichtliche Werk Manfred Hellmanns *Das Lettenland im Mittelalter* (Studien zur ostbaltischen Frühzeit und lettischen Stammesgeschichte, insbesondere Lettgallens. Beiträge zur Geschichte Osteuropas, hrsgg. v. Werner Markert, Bd. 1, Böhlau-Verlag, Münster/Köln 1954, 264 S.) streifen. Es enthält in seinem dritten Kapitel auch einen Abschnitt über „Die Anfänge der abendländischen Mission und die Eroberung des westlichen Lettenlandes bis 1224" und im folgenden Ausführungen über das Verhältnis Livlands zu Polozk. Die Darstellung dieser Abschnitte zeichnet sich durch einen erfreulichen politischen Weitblick aus, der nicht im Provinziellen haften bleibt und auch der Bedeutung des kaufmännischen Elements gerecht zu werden sucht.

Zur Frage der Entstehung Revals liegt jetzt eine zusammenfassende, positive Darstellung vom stadtgeographischen Standpunkt aus gesehen vor: G. Ney, *Revals uppkomst ur stadsgeografisk synpunkt* (Svensk Geografisk Årsbok 1954,

103—138, Lund). Sie stützt sich wesentlich auf das schon vorhandene Schrifttum über Reval, wendet sich insbesondere gegen unwissenschaftliche und rein politische Tendenzen einiger sowjetischer Historiker, welche jetzt die Entstehung der Stadt nur im Zusammenhange mit dem altrussischen Handel und mit den russischen Kulturbeziehungen nach Estland sehen wollen. Mit den am Schluß des Aufsatzes von N. formulierten 6 Thesen können wir uns allerdings nicht ganz einverstanden erklären, weil sie — historisch gesehen — die Probleme allzusehr vereinfachen. Punkt 6 heißt z. B.: „Die entscheidende Rolle bei der Entwicklung der Siedlung zu einer Stadt hat das Erzstift Lund gespielt", und sub Punkt 5 lesen wir: „. . . ist Reval wie in seinem Plan und Profil so auch in seiner sozialen Struktur eine typisch nordgermanische Stadt." Es braucht hier wohl nicht gesagt zu werden, daß Reval kaum je zu einer mittelalterlichen Stadt herangewachsen wäre, wenn es nicht ein norddeutsch-mitteleuropäisches Städtewesen gegeben hätte.

Auf die Artikel der Gegenseite in der sowjetestnischen Presse einzugehen, besteht hier keine Veranlassung. Dem offiziellen Standpunkt in der Entstehungsfrage Revals hat V. A. Maamägi namens der Sowjetestnischen Akademie der Wissenschaften in den „Voprosy Istorii", Moskau 1953, Nr. 12, 175 Ausdruck gegeben, ohne dabei irgendwelches neue Material oder neue Motive vorlegen zu können. — Das bei den Ausgrabungen in Reval 1952/53 zutagegetretene Fundmaterial ist noch nicht veröffentlicht worden, mit Ausnahme der Einzelstücke, welche im Aufsatz von H. Moora *Über die Entstehung und das Alter Revals* (Tallinna tekkimisest ja vanusest, Eesti NSV Teaduste Akadeemia toimetised 1953 II, 167—174) behandelt werden. Unter den vorgeschichtlichen Sachen ist nur ein einziger Bronzearmring vielleicht Novgoroder Herkunft, von den Funden aus historischer Zeit gehört die Mehrzahl der auf dem Markt ausgegrabenen Stücke dem deutschen Handwerk an, so z. B. eine entzückende kleine elfenbeinerne Mannsfigur im frühgotischen Stil und vielerlei Nachbleibsel aus Schusterbuden. Daneben fanden sich auch typisch estnische Hufeisenfibeln des „undeutschen" Silberschmiedehandwerks. Interessant ist ein Pilgerzeichen aus Blei mit der Darstellung Marias mit dem Kinde und der Umschrift: Sigillum beate Marie de Rocamador (S. 173). Rocamadour ist eine kleine Ortschaft 160 km östlich von Bordeaux, auf dem Wege nach S. Jago di Compostella.

Erhöhte Aufmerksamkeit wendet man jetzt in Sowjetrußland und den baltischen Sowjetstaaten der Zeit des großen livländischen Kriegs unter Ivan IV. zu. V. D. Koroljuk, *Livonskaja vojna* (Verlag der Ak. d. Wiss., Moskau 1954, 112 S.) verfolgt nur populärwissenschaftliche und politische Ziele, welche jene unglückliche Epoche der baltischen Geschichte nur im Sinne fortschrittlicher Bemühungen des Moskauer Zaren sehen wollen. Eine entsprechende lettische Schrift von J. Zutis über den livländischen Krieg (Riga 1949) lag uns nicht vor. Doch findet sich eine Meinungsäußerung von Zutis in den Mitteilungen der Sowjetruss. Ak. d. Wiss.: *Zur Frage der livländischen Politik Ivans IV.* (Izvestija Akademii Nauk SSSR, Serija istorii i filosofii IX, 2. Moskau 1952, 133 bis 143: K voprosu o livonskoj politike Ivana IV.). Die Arbeit enthält nichts wesentlich Neues, legt den Schwerpunkt auf die bekannte Tatsache, daß zu Anfang des Krieges unter den lettischen und estnischen Bauern eine russenfreundliche Stimmung herrschte. Z. muß allerdings zugeben, daß bereits 1561 ein

Umschwung ins Gegenteil stattfand; für seine Beurteilung der hansischen Stadtpolitik ist folgender Satz kennzeichnend (136): „Die Städte Livlands mit Riga und Reval an der Spitze nutzten gewöhnlich die Streitigkeiten des Ordens mit den Bischöfen aus, um ihre politische Unabhängigkeit zu festigen. Damit vertieften sie die feodale Zerrissenheit des Landes und trugen zur Verstärkung der Gegensätze in der herrschenden Klasse bei."

Walther Kirchner, *The Rise of the Baltic Question* (University of Delaware Press, Newark 1954, 283 S.) ist eine Dissertation aus der Schule Prof. W. Westergaards in Los Angeles (vgl. Jg. 72, 87). Sie zeichnet sich durch Vielseitigkeit und Gründlichkeit der Quellenstudien aus. Drei kurze Abschnitte sind besonders der hansischen Politik in Livland 1557 ff. gewidmet (60—75), interessant ist der Plan 1558, Livland durch die Hansestädte zu erobern: er ist im Urtext auf S. 259 veröffentlicht. Die Politik der Russen, Dänen, Schweden, Polen und der westeuropäischen Staaten inbezug auf Livland wird in besonderen Kapiteln behandelt, wobei immer auch die Handelsbeziehungen berücksichtigt werden. Inbezug auf die russische Politik hätte man sich ein Zurückgreifen auf die Zeit Ivans III. und Plettenbergs gewünscht. Ärgerlich sind die Versehen in der chronologischen Tabelle (261), die sich auch im Text wiederholen. In der Zitierung der Literatur zur baltischen Geschichte mengt K. wissenschaftliche Werke mit veralteten Schriftchen und mit modernen Propagandabroschüren bunt durcheinander, wodurch eben diese Versehen zu erklären sind. Da wäre etwas mehr Kritik am Platze gewesen. Ebenso scheint uns die Bezeichnung „Junkertum" für den baltischen Adel jedenfalls des 16. und 17. Jh.s nicht zutreffend zu sein (84).

Klaus-Dietrich Staemmler, *Preußen und Livland in ihrem Verhältnis zur Krone Polen 1561 bis 1586* (Wiss. Beitrr. 8, Marburg 1953) gibt einen Überblick der preußischen, livländischen und polnischen Geschichte dieser Jahre, ohne handelspolitische Fragen näher zu berühren.

Mit dem Problem der Entstehung der Schwarzenhäupterbruderschaften in Livland beschäftigt sich ein Forschungsbericht von Herbert Spliet, *Die Schwarzenhäupter in ihrem Verhältnis zur deutschen, kolonialen Ständegeschichte in Livland* (ZfO 1954, 233—247). Wichtig ist der Hinweis auf den Zusammenhang der St. Georgsbrüderschaft mit dem Rat der Stadt Riga auf Grund einer Urkunde von 1262 (236). Im übrigen kommt Sp., trotz Anführung vieler belangreicher Details, in der Hauptfrage über Vermutungen nicht hinaus.

Das umfangreiche Werk von Arnold Soom, *Der Herrenhof in Estland im 17. Jh.* (Lund 1954, 411 S.) verdient Erwähnung an dieser Stelle nicht nur wegen der Gediegenheit der Arbeit, sondern vor allem auch wegen der Bedeutung der baltischen Herrenhöfe für den Getreideexport nach Westeuropa. Mit einprägsamer Gründlichkeit schildert der Verf. die rechtliche Stellung, die räumliche Ausdehnung der Herrenhöfe, ihren Ackerbau, ihre Viehzucht und Nebenbetriebe, die Abgaben und Frondienste der Bauern, den Arbeitsgang und die Art der Gutsbewirtschaftung. Für unsere Zeitschrift ist das Kapitel über Rentabilität der Gutswirtschaft (344—380) besonders wichtig, weil hier auch Zahlen für den jeweiligen Getreideüberschuß genannt werden, auf dem der Export basierte. Hier hätte vielleicht der Anschluß zur Stadt- und Handels-

geschichte gefunden werden müssen, die Beziehung des Herrenhofes zum Bürgertum.

Aleksander Loit veröffentlicht im Jahrgang XII (Lund 1954) der „Svio-Estonica" das schwedische Reisetagebuch des mag. Nils Reinhold Brocman, der im Jahre 1754 den bekannten dänischen Historiker Jacob Langebek, den Herausgeber der „Scriptores rerum Danicarum", auf einer Archivreise um die Ostsee begleitete: *En resa genom Östersjöprovinserna år 1754* (82—138). Es ist ein sehr bemerkenswertes Dokument, denn es enthält nicht nur zahlreiche Daten über Archive, Bibliotheken und Antiquitäten, sondern auch sehr lebhafte persönliche Beobachtungen des jungen Brocman, seine Eindrücke von Land und Volk im östlichen Winkel der Ostsee. Die Reisebeschreibung beginnt in St. Petersburg, geht über Reval, Pernau, Wolmar, Wenden, Riga nach Mitau und von dort über Libau nach Preußen, wo sie abbricht. Außer zahlreichen Inschriften auf Leichensteinen und Häusern hat der Verfasser interessante Notizen über die Verfassung der Städte und traditionelle Gebräuche gemacht. Eine sehr lesenswerte Schilderung, deren Herausgabe technisch gut gelungen ist.

L. A. Loone, *Aus der Entstehungsgeschichte des industriellen Proletariats in Estland in der ersten Hälfte des 19. Jh.s* (Iz istorii zaroždenija promyslennogo proletariata v Estonii v pervoj polovine 19. veka, Istoričeskije Zapiski 45, 1954, 148—162) bringt Zahlen der Arbeiter in den Fabriken Estlands 1804—15, 1822—61. Die Industrialisierung Estlands wurde fast ausschließlich durch deutsche Unternehmer durchgeführt; so zählte die Glas- und Spiegelfabrik Amelung in Woiseck bei Fellin 1804 314, 1815 schon 450 Arbeiter.

Einwandfreie Daten über die wirtschaftliche Entwicklung der baltischen Städte seit 1800 unter der Herrschaft des Zarenreichs bringt V. K. Jacunskij in seinem Aufsatz: *Die Bedeutung der ökonomischen Verbindungen mit Rußland für die wirtschaftliche Entwicklung der baltischen Städte in der Epoche des Kapitalismus* (russ. Istoričeskije Zapiski 45, 1954, 105—147), sie sollen aber die Rechtmäßigkeit der gegenwärtigen Verhältnisse beglaubigen, was natürlich unmöglich ist.

Litauen. Äußerst reizvoll ist in der ZfO 1954 Heft 3 die Trilogie der Aufsätze von Z. Ivinskis, M. Hellmann und M. Hocij über den Litauerkönig *Mindaugas und seine Krönung* durch den Landmeister Deutschen Ordens von Livland 1253, wobei der Bischof von Kulm die Salbung vollzog. Der Ordensmeister ließ die Kronen für Mindaugas und seine Gattin Martha in der Stadt Riga von deutschen Goldschmieden herstellen; Hocij meint in der noch erhaltenen Grabkrone Kasimirs des Großen die Königskrone des Mindaugas wiedererkennen zu können.

Polen (und polnisches Schrifttum über Ostdeutschland)[1]. Die polnische Geschichtswissenschaft hat ihre im Vorjahre (Jg. 72, 209 ff.) gekennzeichnete Arbeit mit unverminderter Intensität forgesetzt. Folgende Themenkreise werden bevorzugt behandelt: Handel und Schiffahrt der Ostseeslaven, Frühgeschichte der ostdeutschen Städte und Küstenlandschaften, soziale Revolten, polnische Seepolitik und Seegeltung. Daneben findet aber auch die eigentliche Hansegeschichte

[1] Der Abschnitt Polen ist von Gotthold Rhode.

Beachtung und namentlich Danzigs Geschichte, dessen Archivschätze weitgehend erhalten geblieben sind.

*Tadeusz Lewicki, *Über die Preise einiger Waren auf den Märkten Osteuropas im 9.—11. Jh.* (O cenach niektórych towarów na rynkach wschodniej Europy w IX—XI w., Kwartalnik historii kultury materialnej, Jg. I, 1—2, Warschau 1953, 112—132) versucht nach arabischen Quellen den Wert der Pelze und Glasgefäße festzulegen. Für ein Marderfell zahlte man um das Jahr 1000 2-2½ Dirhem, für die bekannten grünen Glasgefäße 1 Dirhem das Stück. P. J.

Władysław Kowalenko untersucht in einem sehr umfangreichen Aufsatz: *Peene, Swine und Dievenow als Siedlungs- und Verkehrswege der baltischen Slaven im 8. bis 13. Jh.* (Piana, Świna i Dziwna jako szlaki osadniczo-komunikacyjne Słowiańszczyzny Bałtyckiej VIII—XIII w., in: Przegląd Zachodni 10, 1954, Teilband 1, 1—90 m. Skizze) die Frühgeschichte des Stettiner Haffs und der Inseln. Er konzentriert sich dabei im wesentlichen auf die Frage der Schiffbarkeit der drei Wasserwege, wobei er im Gegensatz zur bisherigen Ansicht auch die Dievenow für schiffbar hält, ferner auf die Entwicklung von Wollin und Kammin, Usedom und Wolgast und Stettin. Er vertritt dabei wieder die These, daß sich hier große städtische Siedlungen durch das Zusammentreffen von Burg, Hafen und Fischersiedlung im 11./12. Jahrhundert entwickelt hätten. Die Ursache für den Niedergang von Wollin und Usedom sieht er in ihrer Zerstörung im dänischen Kriege gegen Ende des 12. Jahrhunderts.

Eine kleine Schrift von K. Pieradzka: *Die Kämpfe der Slawen auf der Ostsee im 10. bis 12. Jahrhundert* (Walki Słowian na Bałtyku w X—XII w.), Warschau 1953, lag uns noch nicht vor.

Viel Neues, in ansprechender Form dargeboten, bringt ein weiterer Aufsatz von Władysław Kowalenko: *Die Ostsee und Pommerellen in der Geschichte der Kartographie des 7. bis 16. Jahrhunderts* (Bałtyk i Pomorze w historii kartografii VII—XVI w., in: PZ 10, 1954, Teilb. 2, 333—389). K. untersucht dabei die mappae mundi, die Segelkarten und die neuen von Ptolemäus beeinflußten Karten und ihre Darstellung der Ostsee. Er stellt fest, daß Polen weder eine mappa mundi noch eine Segelkarte aufzuweisen hat, betont aber, daß die Kartographie in keinem anderen Lande eher in den Dienst der Diplomatie gestellt wurde als in Polen. Die erste polnische Karte ist in Rom im Prozeß Polens gegen den Orden um den Besitz Pommerellens im Jahre 1421 benutzt worden, sie ist allerdings nicht erhalten. Die nächsten Beispiele, wieder im Streit um Pommerellen entstanden, stammen aus dem Jahre 1464, doch fällt es etwas schwer, die von K. wiedergegebenen Beispiele als „Karten" zu bezeichnen. Tatsächlich sind es Skizzen mit vage gezogenen Küsten- und Flußlinien und einer Reihe von Ortsnamen, die in verschiedener Richtung auf das Blatt geschrieben sind, ohne sie aber durch Punkte oder Signaturen zu lokalisieren. Von diesen ersten Anfängen nimmt die polnische Kartographie eine schnelle Aufwärtsentwicklung. K. schließt mit dem Hinweis auf die nur teilweise erhaltenen wirklich guten Karten von Wapowski, will das 16. Jahrhundert aber noch in einem weiteren Aufsatz behandeln.

Bei der Frühgeschichte der Städte stehen weiterhin Stettin, Wollin und Danzig im Vordergrund. W. Dziewulski greift mit *Bevölkerung und Ausdehnung Stettins im Jahre 1124* (Zaludnienie i rozmiary Szczecina w roku 1124) in: Kwartalnik historii kultury materialnej 2, 1954, 45—64, die Diskussionen über Herbords Angabe der „900 Familienväter" in Stettin im Jahre 1124 erneut auf. Mit Sachlichkeit, guter Quellenkenntnis und Zurückhaltung in seinen Rückschlüssen sucht er die Frage von mehreren Gesichtspunkten aus zu beleuchten und vor allem zu klären, was unter den „patres familias" bei Herbord zu verstehen ist. Er kommt zu dem Schluß, daß hier die freien Krieger gemeint sein müssen, neben denen außer Frauen und Kindern die „reliqua multitudo" gerechnet werden muß, in der er Unfreie, Gesinde und „Pöbel" vermutet, so daß er auf eine Gesamtzahl von 10—20 000 Menschen käme. Da diese große Zahl aber weder mit sonstigen Siedlungsgrößen noch vor allem mit dem in Burg, Suburbium und „Vorstadt" vorhandenen Raum in Einklang zu bringen ist, deutet der Vf. die Zahl als für den ganzen „Gau" (obwód) gültig. Die Einwohnerzahl der Siedlung Stettin schätzt er dabei auf etwa 3000, kommt also auf eine sehr viel niedrigere und wahrscheinlich richtigere Zahl als Bobiński u. A. (s. Jg. 72, 215).

Dagegen bietet das kleine Sammelwerk *Stettin und Wollin im frühen Mittelalter* (Szczecin i Wolin we wczesnym średniowieczu, Breslau 1954, 74 S.) mit einem Aufsatz von R. Kiersnowski über Stettin und Wollin als wichtigste Zentren Westpommerns und mit Berichten von T. Wieczorowski und W. Filipowiak über die Ausgrabungen an beiden Orten nur wenig Neues, abgesehen von einigen interessanten Abbildungen. K. sieht die Bedeutung beider Orte u. a. darin, daß sie an der Stammesgrenze der Pomoranen und der Weleter gelegen hätten und stellt die These auf, das pommersche Greifenhaus sei aus einer Seitenlinie der Piasten hervorgegangen.

Für die Frühgeschichte Danzigs scheint man zu etwas vorsichtigeren Urteilen zu gelangen. Dafür ist die ausführliche Kritik kennzeichnend, die der Prähistoriker K. Jażdżewski dem Buch von St. Bobiński über das frühmittelalterliche Danzig widmet, das wir in Jg. 72, 214/15 angezeigt und „phantasiereich" genannt hatten. Sie ist unter der Überschrift: *Zur Frage des frühmittelalterlichen Danzig und zur Methode seiner Erforschung auf Grund des Stadtplans* (O sprawie Gdańska wczesnośredniowiecznego i metody planistycznej jego badania) im Kwartalnik Historyczny 60, 1953, 196—213 erschienen und bringt im allgemeinen eine scharfe Ablehnung, die durch positive Bemerkungen nur wenig gemildert wird. Aus den sehr lesenswerten Ausführungen zitieren wir zwei Absätze: „Hier sind wir bereits im Kern der Sache: am Anfang eine apriorische Konzeption, die aus dem Stadtplan herausgelesen wird, und erst danach eine Quellenanalyse (und zwar nur der geschriebenen, nicht der archäologischen Quellen), die nur die Aufgabe hat, die vorgefaßte Konzeption zu untermauern" (S. 197). „Der Verfasser läßt sich wieder von gewissen apriorischen Konzeptionen leiten, unter anderem von einer gewissen „owalnica"-Besessenheit" (S. 212; „owalnica" ist eine Form des Angerdorfes, die von der polnischen Forschung als typisch slawisch angesehen wird). „Nichtsdestoweniger hat Dr. Bobiński bei seinem Vorhaben zweifellos über das Ziel hinaus geschossen, indem er den Einflüssen teilweise unbewußter nationalistischer Belastungen erlag. Da

ich seit Jahren konsequent die autochthone Richtung in der polnischen Archäologie vertrete, bemühe ich mich, nichts von dem zu übergehen, was deutlich von der Bodenständigkeit der Kultur unseres Landes zeugt. Dort aber, wo die Tatsachen deutlich vom Einfluß fremder Elemente sprechen, muß man ihre Rolle im historischen Entwicklungsprozeß kennzeichnen, denn nur auf diese Weise kann man wissenschaftliches Vertrauen erwecken" (S. 213).

Schon älteren Datums ist eine Arbeit von K. Ślaski: *Geschichte des Kolberger Landes bis zu den Zeiten seiner Germanisierung* (Dzieje ziemi kołobrzeskiej do czasów jej germanizacji, Thorn 1948 = Heft 1, Jg. 51, der Rocniki tow. nauk. w Toruniu, 116 S. mit Karte). Die Arbeit soll der Hervorhebung des slawischen Elementes dienen, wie im Vorwort ausdrücklich betont wird. Sie untersucht die geographischen Grundlagen, die Sozialverfassung vor der Kolonisation, die ersten Jahrhunderte der Christianisierung, die politischen und kirchlichen Verhältnisse unter der Bischofsherrschaft, die Eindeutschung unter dem Einfluß des deutschen Rechts und die Entnationalisierung der Slawen, letzteres nur ganz knapp. Entgegen den Behauptungen populär gehaltener Schriften stellt der Vf. fest, daß die Germanisierung nicht auf gewaltsamem Wege, sondern im wesentlichen durch den Einfluß des Lehnssystems, der Kirche und der Städte allmählich und langsam vor sich ging.

* Die Untersuchungen der sozialen Bewegungen des Mittelalters betreffen paradoxerweise fast ausschließlich die deutsche Bevölkerung. Karol Maleczyński, *Bemerkungen über den Aufstand der Bergleute im Jahre 1220* (Uwagi o powstaniu górników w roku 1220, Kwartalnik Historyczny, Jg. 61, 3, Warschau 1954) stützt seine Ausführungen auf den kurzen Satz der Annales Pragenses (MGH SS IX, 170) zum Jahre 1220: „Poloni a Pruthenis occisi sunt et a Ruthenis . . . et a fossoribus auri". Wer diese Goldgräber gewesen sein könnten, versucht der Verf. zu klären, denkt an Schlesien, aber auch an Kulm und bezieht sich dabei auf das Bergregal für den Deutschen Orden 1232 im Kulmerlande, was doch sehr fragwürdig erscheint. Um nur ja nicht den Gedanken aufkommen zu lassen, daß diese Bergleute deutscher Herkunft gewesen sein könnten, nennt er das Freiberger Bergrecht ein „tschechisches Recht" (153). P. J.

Mit dem *Aufstand in Lübeck von 1408 bis 1416* beschäftigt sich Edmund Cieślak in PZ 10, Teilb. 1, 1954, 470—526 (Rewolta w Lubece). Seine Darstellung beginnt mit einer Polemik gegen die Monographie von C. Wehrmann (HGbll. 1878), die er einseitig und bourgeois nennt. Man dürfe den Aufruhr nicht als eine Bewegung der Zünfte, sondern der „bürgerlichen Opposition" ansehen, eben deshalb verlaufe alles so friedlich und bringe keine neuen Formen. Als ein grundsätzliches Ziel der Hanse sieht er „die Garantie der Patrizierherrschaft und die Bekämpfung aller sozialen Bewegungen, die die Änderung des Zustandes anstrebten". Eine größere Arbeit über die Aufstände in den Hansestädten soll folgen.

* In ähnlicher Weise behandelt E. Cieślak auch die *Danziger sozialen Unruhen im 15. Jahrhundert* (Rewolty Gdańskie w XV w., 1416—1456, Kwartalnik Hist. 61, 1954, 110—142), stützt sich dabei weitgehend auf die Werke von Simson, Hirsch usw. sowie die hansischen Quellenpublikationen. — In der gleichen Linie liegt die Arbeit von H. Zins, *Der Bauernaufstand im herzog-*

lichen Preußen 1525 (Powstanie chłopskie w Prusach Książęcych 1525 roku, 216 S. m. Karte), auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Ein Heft der polnischen rechtsgeschichtlichen Zeitschrift (Czasopismo prawno-historyczne, t. VI, 1. Warschau 1954) ist dem Jubiläum der Inkorporation Preußens vor 500 Jahren gewidmet. Marian Biskup (Thorn) bringt eine Liste der kgl. polnischen Burggrafen in Danzig 1457—1506 (58), untersucht ihre verfassungsrechtliche Stellung in Danzig als Gerichtsherrn und Repräsentanten des Königs und ihre Auseinandersetzung mit dem Rat der Stadt (Starostowie-burgrabiowie gdańscy w latach 1457—1506, 42—60). Edmund Cieślak (Thorn) vergleicht die nach dem 13jähr. Kriege Danzig von Polen verliehenen Privilegien mit denen anderer Ostseestädte, z. B. Lübecks, Stralsunds und Stettins. Er kommt zum Schluß, daß Danzig nicht nur ein weiteres Handelsgebiet erhalten hatte, sondern auch günstigere Rechts- und Zollfreiheiten, die vom Könige großzügig verliehen worden waren. Uns will scheinen, daß der Verfasser Lübecks Stellung nicht richtig eingeschätzt hat, wenn er meint, daß der Kaiser als Stadtherr unbequemer war, als der König von Polen. (Przywileje Gdańska z okresu wojny 13-letniej na tle przywilejów niektórych miast baltyckich, 61—122). Tadeusz Cieślak (Lodz) untersucht die „Artikel", welche 1525 von der aufständischen Bevölkerung Danzigs dem Rat vorgelegt wurden (Postulaty rewolty pospólstwa gdańskiego w roku 1525, 123—152). Stanisław Matysik (Zoppot) schließlich behandelt die Persönlichkeit des Elias Konstantin Schröder, eines Brauersohnes aus Danzig (geb. 1625), der als Rechtsgelehrter und Mitglied des sog. Dritten Ranges gegen den Senat auftrat, um die unteren Stände zu schützen. Gleichzeitig war er als kgl. Sekretär im Dienst der polnischen Krone, verfaßte eine Danziger Rechtsaufzeichnung, die von M. für besser gehalten wird, als diejenigen von Joh. Ernst v. d. Linde (1693) und Gottfried Lengnich (1769), welche mit dem Patriziat gingen (Eliasz Konstanty Schröder . . . życie i dzieło).

Auch Heft 2—3 des Bandes XLV vom Przegląd Historyczny (1954) beschäftigt sich besonders mit Preußen und Danzig. Marian Małowist vertritt die Auffassung, daß der Vereinigung Danzigs mit Polen eine verstärkte wirtschaftliche Annäherung vorausgegangen sei (Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV wieku, 141—187). Marian Biskup erörtert Fragen der Handelsbeziehungen Polens zu Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s und berichtet über das Zusammengehen Danzigs mit dem polnischen Adel in der Bekämpfung des Thorner Stapelrechts (1480). Die von Lauffer seinerzeit nach den Pfundzollrechnungen geschätzten Zahlen für den Getreideexport hält er für die Jahre 1490—92 für besonders niedrig, weil es ungünstige Jahre waren (Z problematyki handlu polsko-gdańskiego drugiej połowy XV wieku, 390—407). Maria Bogucka verfolgt die sozialen Kämpfe der bürgerlichen Opposition in Danzig gegen den Senat in der zweiten Hälfte des 16. Jh.s, wobei sie dem sog. Statut Sigismund Augusts von 1526 große Bedeutung zumißt (Walka opozycij mieszczańskiej z patrycjatem gdańskim w drugiej połowie XVI wieku, 408—459). *P. Johansen*

Zur polnischen Flottenfrage erschien eine umfangreiche Arbeit von Władysław Czapliński: *Polen und die Ostsee in den Jahren 1632 bis 1648. Geschichte der Flotte und der Seepolitik* (Polska a Bałtyk w l. 1632—1648.

Dzieje floty i polityki morskiej, Breslau 1952). Cz. ist Herausgeber des in Jg. 72 angezeigten ersten Teiles von Bd. 7 der Acta Poloniae Maritima, der den gleichen Zeitraum behandelt. Eine kurz davor liegende Episode bespricht J. Pertek mit: *Die polnische Flotte in Wismar* (Flota polska w Wismarze, in: PZ 10, 1954, Teilbd. 2, 415—434). Obwohl es sich nicht eben um ein Ruhmesblatt handelt — die die kaiserliche Flotte verstärkenden Schiffe lagen nach einigen glücklichen Gefechten fest im Hafen und fielen schließlich in die Hand der Schweden — betont der Verf., daß man mit Recht von einer polnischen Flotte sprechen könne, zumal sich die Besatzungen aus „pommerellischen armen Leuten, kaschubischen Fischern, masurischen Bauern und Weichselflößern" zusammengesetzt habe, während die Führung „fremder Herkunft" war. Er fordert eine möglichst eingehende Untersuchung dieses Abschnittes polnischer Seegeltung und will seinen Aufsatz nur als Anregung verstanden wissen.

Zu dem Ergebnis, daß es sich in Danzig eigentlich um eine polnische Kriegsflotte gehandelt habe, kommt Marian Biskup in seiner Schrift: *Die Danziger Kaperflotte zur Zeit des Dreizehnjährigen Krieges 1454—1466* (Gdańska flota kaperska w okresie wojny trzynastoletniej 1454—1466, Biblioteka Gdańska 3, 1953, 84 S.). Er folgert das allerdings in erster Linie aus der Tatsache ihres Einsatzes gegen den Deutschen Orden, denn die Untersuchungen über die nationale Zusammensetzung der Schiffsbesatzungen haben nach dem Urteil des Kritikers Kowalenko „kein positives Ergebnis" gebracht und enden mit der Feststellung, daß die Danziger Kaperflotte national gemischte Besatzungen hatte, zu denen auch Polen gehörten.

Für das sehr zahlreiche halbwissenschaftliche und populäre Schrifttum über Polens Seegeltung, die Küstenlandschaften und die Seestädte sei nur ein besonders repräsentatives Werk als Beispiel genannt: Z. Brocki und W. Szubzda: *Polens Küste* (Polskie wybrzeże, Warschau 1954, 202 S.). Mit zahlreichen recht guten Fotos, die über zwei Drittel des Buches ausmachen, wird die Küste von Stettin bis Braunsberg beschrieben, wobei den Städten besonders viel Raum gewidmet ist.

W. Czapliński behandelt in einem uns nicht vorliegenden Aufsatz *Die Danziger Frage zur Zeit der Adelsrepublik* (Problem Gdańska w czasach Rzeczypospolitej, in: Przegląd Historyczny 43, 1952, 272—286). Fast die gleiche Fragestellung hat St. Matysik mit: *Von Danzigs Verhältnis zu Polen und von der Danziger Verfassung in den Jahren 1454—1793* (O stosunku Gdańska do Polski i o ustroju Gdańska w l. 1454—1793, in: PZ 10, Teilbd. 2, 1954, 390—414). Sein überwiegend programmatischer Beitrag wirft nicht nur der deutschen, sondern auch der polnischen Forschung „ernste Fehler und Mängel" vor und macht die Feststellung, daß man den Streit, ob Danzig deutsch, polnisch oder hansisch zu nennen sei, wahrscheinlich nie gerecht entscheiden könne. Ihm scheine es, „daß Danzig in erster Linie ‚Danzigerisch' und erst danach — in den verschiedenen Abschnitten seiner Geschichte in verschiedenem Grade und in verschiedener Bedeutung — polnisch, deutsch oder hansisch war". Er wirft dann eine Reihe von Fragen auf, etwa die der „Souveränität" Danzigs und rennt in manchen Fällen offene Türen ein. Als wichtige Forschungsaufgabe nennt er die minutiöse familien- und personengeschichtliche Bearbeitung der Patrizier-

geschlechter, wozu das Archiv mit seinem Materialreichtum viele Möglichkeiten biete.

Über das *Danziger Archiv* berichten der Archivdirektor M. Dragan und die frühere und jetzige Mitarbeiterin Elisabeth Kloss in der Zeitschrift „Archeion". Dragan schildert (im Jg. 21, Warschau 1952, 175—191) die *Danziger Rezesse und ihren Wert als Ersatz für verlorenes Archivgut* (Recesy gdańskie i ich wartość zastępcza w stosunku do straconych źródeł archiwalnych). Dabei ist bezeichnend, daß er den in der polnischen Archivwissenschaft bisher offenbar unbekannten Begriff „Rezeß" erst einführen und ihn definieren muß. Nach einem Überblick über die Bestände an Ständerezessen, Ordnungsrezessen und Ratsrezessen fügt er eine Tabelle an, welche die in den Ständerezessen enthaltenen Berichte über die polnischen Reichstage (Sejmy) von 1595 bis 1772 aufführt. Mit wenigen Ausnahmen sind diese Berichte deutsch.

Elisabeth Kloss gibt im Jg. 22, 1954, 196—212: *Die Danziger Grundbücher* (Gdańskie księgi gruntowe) einen Bericht über den jetzt noch vorhandenen Grundbuchbestand von 77 Büchern und beschreibt ihre bis zum Kriege durchgeführte Arbeit an dem Historischen Grundbuch der Stadt Danzig, von dem sie bereits 12 Bände für die Jahre 1700—1814 ausgearbeitet hatte, die aber alle verloren sind.

7. ZUR ÜBERSEE- UND KOLONIALGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Friedrich Prüser)*

Auf die eingehende Studie Th. Penners' (Lüneburger Blätter, H. 4, S. 102 bis 129): *Entstehung und Ursachen der überseeischen Auswanderungsbewegung im Lande Lüneburg vor 100 Jahren* sei deswegen aufmerksam gemacht, weil hier an einem leicht überschaubarem Beispiel aus einer Zeit, da der Höhepunkt der Entwicklung der deutschen Auswanderung vor und um die Jahrhundertmitte bereits überschritten war, all das verhältnismäßig leicht abzulesen ist, was zur Auswanderung bewogen hat: das Mißverhältnis zwischen einer ständig wachsenden Schicht von Lohnarbeitern aller Art und den für sie vorhandenen Erwerbsquellen, das „Unruhefieber des Zeitgeistes", der Freiheitstaumel des Jahres 1848, akute Wirtschaftskrisen zu Beginn der fünfziger Jahre, Hoffnungen, die von Gerüchten und Nachrichten über die Lebensmöglichkeiten in der überseeischen Welt geweckt und genährt wurden, unmittelbare Werbung durch Verwandte und Agenten. Aber die Auswanderung schwoll erst an, als sich die innere Einstellung der ärmeren Bevölkerungsschicht zu ihrer Arbeit im Sinne des Unzufriedenseins gewandelt hatte.

„The American-German Review", eine zweimonatlich erscheinende, von der „Carl Schurz Memorial Foundation" herausgegebene und gut ausgestattete Zeitschrift, bringt vielfach Aufsätze zur Geschichte des amerikanischen Überseedeutschtums, wenn auch meist geringeren Umfanges, so doch unter Mitteilung von Einzelzügen, die man sonst nicht oder nur selten verzeichnet findet. In ihrer Febr.-Nr. 1950, S. 22 ff., steht zum Beispiel ein inhaltreicher Aufsatz von J. I. Cooper über *The Germans in Nova Scotia,* der zum 200jährigen Bestehen der Stadt Halifax die bedeutende Rolle bezeugt, die die über Rotterdam geworbenen und zur Zeit der Gründung angesiedelten Deutschen in ihrer Entwick-

lung gespielt haben, auch noch, nachdem ein Teil dieser ersten, vor ein hartes Los gestellten Siedler sich an anderem Orte, in Lunenburg, eine neue Siedlung nach eigenem Geschmack eingerichtet hatten. Die in Halifax Verbliebenen waren in der Hauptsache Bauern, die für die Ernährung der sich nunmehr entwickelnden Stadt äußerst wichtig wurden; einer dieser Deutschen, der Elsässer Anthon Hänery, gründete 1761 die „Halifax Gazette" und damit die erste Zeitung in Kanada. — Hingewiesen sei (Ebd., S. 13 ff.) auf das von A. E. Zucker liebevoll gezeichnete Bild des *Dr. Theodore Canisius, Friend of Lincoln*, eine anschauliche Darstellung der Lebensschicksale dieses eigenartigen Mannes, eines deutschen Emigranten von 1848, der hernach mit Lincoln zusammen Besitzer einer deutschsprachigen Zeitung war und als solcher die Wahl Lincolns betrieb, später aber im Auswärtigen Dienst wirkte, als amerikanischer Konsul in Wien, Bristol und Apia, ein unruhiger Geist, nach vielen Richtungen hin aufgeschlossen und betriebsam, aber ohne nachhaltige Lebenserfolge. — R. H. Bremners Aufsatz: *The United States and Bremen* (Aug.-Heft 1950, S. 26 ff.) zeigt aus amerikanischer Sicht in kurzer Zusammenfassung die große Bedeutung, die die Vereinigten Staaten für Bremen seit dem Beginn des großen transozeanischen Handels gehabt haben, umgekehrt aber unter gerechter Hervorhebung einiger bisher wenig beachteter Einzelzüge auch, wie sehr Bremen dem Handel mit Amerika gedient hat. — A. Vagts macht (Okt.-Heft 1954, S. 30 ff.) in seinem Aufsatz *The Ebb-Tide of Immigration-Germans returning from America* auf Grund statistischer Unterlagen auf die bisher wenig beachtete, aber hoch bedeutsame Frage der Rückwanderung aus den Vereinigten Staaten aufmerksam, die im Jahre 1855 zum Beispiel bereits $^1/_{11}$ der Einwanderung betrug. Er deutet dabei wichtige Fragestellungen an, die noch der Erörterung harren, etwa die der Gründe für die Rückwanderungen, der fördernden und hemmenden Bedingungen, der Verteilung auf Klassen und Völker, wobei für ihn, den „Deutsch-Amerikaner", die die Deutschen und Deutschland betreffende Seite der Entwicklung im Vordergrunde der Betrachtung steht.

In der Pfälzer Heimat (Jg. 5, 1954, S. 26) veröffentlicht Fr. Krebs einen *Auswandererbrief von 1769 aus Amerika*, der schlaglichtartig die Auswanderungsverhältnisse damaliger Zeit, sowohl in Vorbereitung der Überfahrt wie bei dieser selber und auch nach der Ankunft in der neuen Heimat, beleuchtet.

Den Gründen der um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sehr bedeutenden Auswanderung aus der Pfalz spürt A. Zink (Ebd. 1954, S. 56—60) in einer sehr aufschlußreichen Studie: *Die pfälzische Auswanderung des 19. Jahrhunderts im Licht des pfälzischen Wirtschaftslebens* nach. Von maßgeblichem Einfluß auf die Höhe der Auswanderung waren weniger politische als wirtschaftlich-soziale Gründe, vor allem das Darniederliegen und starke Eingeengtsein der Wirtschaft des Landes; mit der sich entwickelnden Industrialisierung, die bei Städten wie Ludwigshafen, Kaiserslautern, Pirmasens zu sprunghafter Aufwärtsbewegung führten, ging der um die Jahrhundertmitte starke Anteil der Pfalz an der gesamtdeutschen Auswanderung sehr zurück und machte sich selbst bei neuem Hochstand der Auswanderungsziffer in Deutschland kaum noch bemerkbar. Waren um die Jahrhundertmitte Bremen und Hamburg die wichtigsten Häfen für die in der Hauptsache auf Nordamerika gerichtete Auswanderung der Pfälzer, so war dies in der späteren Zeit das nähergelegene Antwerpen.

Durch einen nachgelassenen Aufsatz Hans Nirrnheims wird (Zs. f. hamburgische Gesch., Bd. 42, 1953) eine in Bd. 34 enthaltene frühere Mitteilung von ihm über zeitweilige *Pläne des Fürsten Bismarck, Hamburg* (und Bremen) *als Träger der deutschen Kolonialverwaltung* zum mindesten mit heranzuziehen, nach der seit 1939 von der Sekretierung befreiten Niederschrift über die Besprechung dieser Angelegenheit im Hamburger Senat ergänzt und berichtigt. man wollte abwarten, und der bald selber ausgeschiedene Kanzler ist hernach auf diesen Plan nicht zurückgekommen.

Über *Die handelspolitischen Beziehungen Hamburgs und Griechenlands von 1832 bis 1867* hat B. Vonderlage eine eingehende Studie veröffentlicht (Hamburg 1954, Cram, de Gruyter & Co.), in der Hauptsache erarbeitet auf Grund der einschlägigen Archivalien in den hanseatischen Archiven, vor allem der Akten der hanseatischen Konsuln in Griechenland. Bremen erweist sich dabei als ebenso aktiv wie Hamburg: man hätte den Titel daher etwas weiter, mit allgemein-hanseatischem Bezuge, fassen sollen. Aber sonst trägt das verdienstvolle Werk eine Fülle dankenswerter Einzelzüge zusammen, aus denen die ungeklärte politische Lage des neuen Griechenstaates immer wieder erhellt, aber auch der starke persönliche Anteil des eigenwilligen Königs Otto an ihrer Gestaltung. Die Hansestädte verhielten sich dem gegenüber sehr vorsichtig, insbesondere Hamburg in den langwierigen Verhandlungen um ein Handelsabkommen mit Griechenland. So war man auch gegenüber den verschiedenen Plänen, hanseatische Siedlungskolonien in Griechenland, auf den Inseln zumal, zu schaffen, recht zurückhaltend, mit Ausnahme des hamburgischen Syndikus Sieveking. Sein etwa gleichzeitiger Plan einer Koloniegründung auf den Chataminseln in der fernen Südsee findet hier beachtenswerte Gegenstücke.

In der „Übersee-Schriftenreihe" des Hamburger Übersee-Verlages ist als Heft 2 (1953) ein aufschlußreiches, sehr nützliches, mit reichem Anhang an bibliographischen Anmerkungen, Dokumenten und anderem gut ausgestattetes Buch von G. Kerst, *Die Anfänge der Erschließung Japans im Spiegel der zeitgenössischen Publizistik* erschienen. Über die Vorgänge selbst, die mit dem Hineinziehen und dann mit dem Einrücken des ostasiatischen Inselreiches in die Weltpolitik auf die Dauer Änderungen größten Ausmaßes im politischen Kraftfelde bewirkten, waren wir im ganzen durch das bisherige Schrifttum, für deutsche Leser zusammenfassend durch die Arbeit von Bruno Siemers, Japans Eingliederung in den Weltverkehr, 1853 bis 1869, unterrichtet. Hier aber werden über den tatsächlichen Hergang hinaus wichtige Ergänzungen geboten, die schlaglichtartig einige der mitspielenden Beweggründe erkennen lassen, und zwar geschieht das aus einer bisher wenig beachteten und noch viel weniger ausgenützten Quelle: aus den Spalten der „Kölnischen Zeitung", in jener Zeit eines der führenden liberalen Blätter in Deutschland, die in dem hier behandelten Zeitraum von 1852 bis 1854 die deutsche Öffentlichkeit in Meldungen, Korrespondentenberichten (besonders aus New York und den Niederlanden), gelegentlichen Leitaufsätzen ausnehmend gut über den sich anbahnenden großen Wandel aufgeklärt hat. Man darf um so mehr darüber erstaunt sein, als sich andere große Zeitungen, etwa die „Weser-Zeitung" in Bremen, diese trotz ihrer Aufgeschlossenheit für die Verhältnisse in den hier in erster Linie beteiligten Vereinigten Staaten, über Japan so gut wie ausschweigen. Wenn deutsche Belange

zunächst auch nicht zur Sprache standen und der deutsche Kaufmann, von tastenden Versuchen abgesehen, erst später zum Teilhaber dessen geworden ist, was im Wettbewerb zwischen Amerikanern, Engländern, Russen damals durch die Öffnung Japans erreicht wurde, so ist um so mehr auf die seherische Vorausschau der kommenden Entwicklung hinzuweisen, die in den Presseveröffentlichungen von den leitenden Männern der „Kölnischen Zeitung" an den Tag gelegt wurde. Das eindringlich klar gemacht zu haben, ist das Verdienst dieses mit großer wissenschaftlicher Genauigkeit in der Schule Otto Beckers gearbeiteten Buches. Man wird es für die Betrachtung der Geschichte der Auseinandersetzungen im Fernen Osten nicht mehr entbehren können.

Über den mißlungenen Versuch der Hansestädte aus dem Jahr 1860, im Anschluß an Abmachungen Japans mit Preußen zu einem Freundschafts- und Handelsvertrage mit dem Inselreich zu kommen, berichtet unter farbiger Wiedergabe des von ihnen für den preußischen Gesandten Grafen von Eulenburg ausgestellten Beglaubigungsschreibens die „Überseerundschau" (Ostasienheft, März 1954, S. 54 f.); dagegen konnte auf jenem Wege am 2. September 1861 der Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrages mit China erreicht werden.

Zu den von dem „Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung" erarbeiteten „Landesmonographien" (vgl. HGbll., 1954, S. 220) seien folgende Nachträge erwähnt: *Irland — ein Markt am Rande Europas* von E. Hickmann und *Britisch-Zentralafrika* von E. Mai.

Innerhalb einer ausgezeichneten Übersicht *Afrikaans — die jüngste germanische Kultursprache. Ihre Geschichte und Bedeutung* (Forschungen u. Fortschritte, 1954, S. 217—223) kommt G. Jacob auf den Anteil des Deutschen an der Bildung dieser Sprache und der Deutschen in der südafrikanischen Nation zu sprechen; wertvoll sind die erschöpfenden Schrifttumshinweise.

E. Hieke hat als Bd. 8 der von ihm herausgegebenen „Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V." eine hervorragend ausgestattete, mit Anlagen verschiedener Art, sogar Sonderbeilagen in einer Tasche am Buchdeckel und vielen Bildern auf Kunstdrucktafeln versehene Geschichte der *Reederei M. Jebsen A. G., Apenrade* (Verlag Hamburgische Bücherei 1953) zu ihrem 75jährigen Bestehen geschrieben, die im besonderen in diesem Teile unserer Umschau genannt werden muß, weil das Feld dieses Jahrzehnte als Partenreederei und erst seit 1911 als Aktiengesellschaft bestehenden Unternehmens nach kurzen Anfängen in der kleinen europäischen Fahrt bereits seit 1881 die ostasiatische Küstenfahrt gewesen ist. Insofern werden auch allgemeinere Verhältnisse berührt, die über den Rahmen dieser kleinen, in ihrer Bedeutung aber nicht zu unterschätzenden Reederei hinausgehen. Es klafft indessen ein kleiner Widerspruch zwischen dem hier geschilderten Beistand, den Heinrich Wiegand, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, der kleinen Apenrader Schiffahrtsgesellschaft in ihrem Wettbewerb mit der Hapag leistete, und der allgemeinen Einschätzung, die der Lloyd für seine indisch-chinesische Küstenfahrt allgemein erfährt. Trotz des Überganges zur Wirtschaftsform der Aktiengesellschaft ist die Jebsensche Reederei im ganzen ein Familienunternehmen geblieben, verpflichtendes Erbe des tüchtigen Gründers Michael Jebsen. Es blieb auch trotz mehrfacher verlockender Gelegenheiten zur Umsiedlung nach Ham-

burg in Apenrade beheimatet und ungeachtet der neuen dänischen Hoheit nach dem ersten Weltkrieg dem Volkstum seiner leitenden Männer nach ein deutsches Unternehmen. Die Schilderung der sich aus dieser Lage ergebenden besonderen Verhältnisse wie der politischen und wirtschaftspolitischen Entwicklungen im fernen Osten geben dem Buch besonderen Reiz und besonderen Wert.

Die in den HGbll 71 (1952), S. 213, bereits angezeigte, in der „Hamburger Wirtschaftschronik" geschehene Veröffentlichung des Tagebuches des Hamburger Kaufmanns Eduard Wilhelm Berckemeyer über eine 1837 und 1838 ausgeführte Reise nach Valparaiso hat E. Hieke als schmuckes Buch (Bd. 12 der Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V., Verlag Hamburger Bücherei, 1955) dankenswerterweise wiederholt.

In Bd. 28 der in Verbindung mit der Harvard University in Boston herausgebrachten „Business History Review" (bis Bd. 27 „Bulletin of the Business Historical Society" — vgl. HGbll., 1954, S. 223) veröffentlichen Thomas R. Navin und Marian V. Sears S. 291 ff. *A Study in Merger* (amerik. = Verschmelzung): *Formation of the International Mercantile Marine Company*, die aufschlußreich vor allem hinsichtlich der Entstehungsgeschichte dieses in Deutschland meist unter dem Namen „Morgantrust" bekannten Zusammenschlusses ist. Die Verhandlungen um ihn zogen sich jahrelang hin und gingen nicht, wie gemeinhin angenommen, von J. P. Morgan, dem Bankmann von Wall Street, aus, sondern von amerikanischen Schiffseignern in Baltimore und Philadelphia, denen Morgan dann allerdings die gute Hilfestellung bot, die zur Einbeziehung großer englischer Linien, namentlich der Ellermann-Gruppe (Leyland Line) und der White Star Line, führten, während es mit den beiden großen deutschen Gesellschaften, der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd, zu Absprachen hinsichtlich der Teilhaberschaft an den Erträgen kam und die diesen unbequeme Holland-Amerika-Linie hinfort von dem Trust und den deutschen Linien kontrolliert wurde. Die weitere bewegte Geschichte des großen Zusammenschlusses wird indessen nur kurz skizziert, im ganzen eine Geschichte ohne die von den Amerikanern erhofften Erfolge. Dennoch haben sich aus den Trümmern jenes Versuches der Amerikaner, auf die nordatlantische Schiffahrt, die bis zur Jahrhundertwende vornehmlich in den Händen der europäischen Schiffahrtsländer war, bestimmenden Einfluß zu gewinnen, unter den Wandlungen. die die Weltkriege gebracht haben, die United States Lines gebildet, die heute zu den Herrschenden im Nordatlantikdienst gehören.

F. Spengemann setzt die Reihe seiner schiffahrts- und schiffsgeschichtlichen Bücher, manches eigene Erleben einstreuend, mit einem Band *Afrikafahrer* (Bremen-Blumenthal 1954, Selbstverlag) fort, der, wie seine Vorgänger, seinen Wert in der Zusammenstellung einzelner Schicksale hat, von Schiffen aus Bremen und Hamburg, aber auch solchen aus anderen Heimathäfen. Es kommt in der Aneinanderfügung indessen auch der zeitliche Ablauf der Entwicklung der Afrikafahrt zum Ausdruck: die Rolle Südafrikas, vor allem Kapstadts als des ersten Anknüpfungspunktes, dann Westafrikas, der Guineahäfen zumal, Ostafrikas sodann, wobei die Pionierfahrten des Bremer Kapitäns Hans Albert Rodatz und die späteren des Kapitäns Heeren nach Gebühr hervorgehoben werden, Nordafrikas schließlich mit einer an Einzelbeispielen erläuterten Kennzeichnung der Barbareskengefahr, wozu anhangsweise eine Würdigung des

Lüderitzschen Unternehmens in Südwestafrika tritt. Auf die Mitteilungen über die an Handel und Schiffahrt beteiligten Missionsgesellschaften, wie über die großen an der Ost- und Westafrikafahrt beteiligten Handelshäuser und Reedereien sei besonders hingewiesen. Für eine systematische wissenschaftliche Nacharbeit liegt hier eine Fülle gut verwendbaren Quellenstoffes vor. Für die Schiffsgeschichte ist das inzwischen in dem soeben zu einer Gedenkfeier des Bremer Vulkan in Vegesack erschienenen, hervorragend geschriebenen und ausgestatteten Buche von G. Bessell und A. Westermann *150 Jahre Schiffbau in Vegesack* (1955, zugleich Nr. 3 der „Schriften zur bremischen Firmen- und Wirtschaftsgeschichte d. Hist. Gesellsch. in Bremen") geschehen.

Juri Semjonow, *Sibirien — Eroberung und Erschließung der wirtschaftlichen Schatzkammer des Ostens* (Berlin 1954, Ullstein), berichtet sehr anregend auch über den Anteil, den die deutsche Wissenschaft daran genommen hat, schon im 18. Jahrhundert, wobei u. a. G. F. Müllers gedacht wird, der auf Grund seiner von 1733 bis 1743 an Ort und Stelle veranstalteten Sammlungen und Forschungen verschiedenster Art die Grundlage für den ersten Versuch einer zusammenfassenden sibirischen Geschichte gemacht hat.

Die Gemeinschaftsarbeit von Herbert Abel und Hans Jessen, *Kein Weg durch das Packeis* (Schriften der Wittheit zu Bremen, Reihe D: Abhandlungen und Vorträge, Bd. 21, H. 1), bietet eine geschickte Zusammenfassung der *Anfänge der deutschen Polarforschung (1868—1889).* Sie verdient in unserer Umschau Erwähnung, weil sie zeigt, wie sehr die Hansestädte, vor allem Bremen, die Pflegestätten der sich entwickelnden deutschen Polarforschung gewesen sind, ehe die in ihrem Umfange gewachsenen Aufgaben um die Jahrhundertwende von Reichswegen übernommen wurden. Die großen Überseekaufleute treten vor uns hin, Alexander G. Mosle, H. H. Meier, George Albrecht und am Rande auch dessen Schwiegervater, Ludwig Knoop, der Begründer der russischen Baumwollindustrie, große Schiffer und Expeditionsführer sodann, Karl Koldewey, der Führer der beiden ersten deutschen Nordpolexpeditionen, die Ende der sechziger Jahre im ganzen eine bremische Angelegenheit waren, Eduard Dallmann, der als erster das Wrangelland betrat und in die Jenisseimündung fuhr, und einige andere, von den Gelehrten der bescheidene, aber überaus rührige und sehr tüchtige Moritz Lindeman und dann Otto Finsch, der hernach mit Dallmann in der Südsee die Besitzergreifung der deutschen Schutzgebiete vorbereitete, — kurzum, es ist die Welt der Hansestädte, die die Anregungen, die von außen, vor allem durch August Petermann, an sie herangetragen wurden, auf ihre Art verwirklichte, ohne viel Aufhebens, fast nüchtern, aber für damalige Zeit mit recht tüchtigen Ergebnissen.

JAHRESBERICHT 1954/55

Die Pfingsttagung des Jahres 1954 fand in Braunschweig statt, wo die Mitglieder des Hansischen Geschichtsvereins und des Niederdeutschen Schwestervereins zuletzt im Jahre 1892 getagt hatten. Trotz der besonders schweren Kriegszerstörungen, die diese alte Quartierhauptstadt der Hanse erlitten hat, waren alle Teilnehmer — darunter auch mehrere aus dem Auslande — von dem lebendigen Geist des Tagungsortes und von seiner Gastlichkeit freudig und dankbar berührt. Die wissenschaftlichen Vorträge der Tagung wurden von den Herren Professor Höjer, Stockholm (Bernadotte und die Hansestädte), Dr. Hieke, Hamburg (Kaufmännisches Schriftgut als Geschichtsquelle), Dr. Schindler, Hamburg (Das frühgeschichtliche Hamburg im Lichte der Ausgrabungen) und Dozent Dr. Timme, Braunschweig (Handel und Handelsplätze in der älteren nordeuropäischen Geschichte) gehalten. Die Jahresmitgliederversammlung des Vereins beschloß auf Vorschlag des Vorstandes mit Zweidrittelmehrheit eine Änderung des § 5 der Satzung (Vorstand), der nunmehr lautet:

> Die Führung der Geschäfte liegt dem von der Mitgliederversammlung gewählten Vorstande ob. Er besteht aus zehn bis zwölf Mitgliedern, von denen zwei ihren Wohnsitz am Sitz des Vereins haben müssen. Ein Vorstandsmitglied, welches das 70. Lebensjahr vollendet hat, scheidet mit der nächsten Mitgliederversammlung des Hansischen Geschichtsvereins aus dem Vorstande aus; diese Vorschrift gilt nicht für den Vorsitzenden. Vorstandsmitglieder, die solchermaßen ausgeschieden sind, sind befugt, auch weiterhin mit beratender Stimme an den Vorstandssitzungen teilzunehmen, wenn und solange sie sich dazu bereit erklärt haben. Solchenfalls sind sie zu den Sitzungen zu laden. Von den übrigen Mitgliedern treten alljährlich zu Pfingsten die beiden in ihrer Zugehörigkeit zum Vorstande ältesten aus; Wiederwahl ist zulässig. Der Vorstand verteilt seine Ämter unter sich und regelt die Geschäftsführung durch eine Geschäftsordnung. Er wählt den Vorsitzenden auf fünf Jahre; Wiederwahl ist zulässig. Der Vorstand schlägt der Mitgliederversammlung die zu erwählenden Vorstands- und Ehrenmitglieder vor.
>
> Den Vorstand im Sinne des BGB § 26 bildet der Vorsitzende; sein Stellvertreter ist der Schriftführer.

Die Pfingsttagung schloß mit einem Autobusausflug, der über Wolfsburg und Königslutter nach Helmstedt und Schöppenstedt führte.

Da durch die Gemeinnützigkeits-Verordnung vom 24. 12. 1953 verschärfte Bestimmungen über die Gewährung steuerlicher Vergünstigungen

an Vereine unserer Art erlassen worden waren, erwies sich eine weitere Satzungsänderung notwendig, die noch vor Ablauf des Kalenderjahres erfolgen mußte. Der Vorstand lud daher zu einer Außerordentlichen Mitgliederversammlung am 11. Dezember 1954 nach Lübeck ein, wo von den Anwesenden einstimmig folgende Neufassung des § 9 der Satzung (betr. Auflösung des Vereins), zweiter Absatz, beschlossen wurde:

> Wird die Auflösung beschlossen, so fallen Inventar und Vermögen des Vereins an die Universität Hamburg, die sie im Rahmen ihrer Einrichtungen zur Förderung der hansischen Geschichtsforschung verwenden muß.

Die Schulverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg, als für die Universität zuständige Behörde, hat sich mit dieser Fassung gern einverstanden erklärt. Das zuständige Finanzamt hat bestätigt, daß die neue Satzungsform den steuergesetzlichen Anforderungen entspricht.

Die Mitgliedschaft im Hansischen Geschichtsverein wurde von 23 persönlichen und 3 körperschaftlichen Mitgliedern (dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv und den niederländischen Städten Arnheim und Bolsward) neu erworben. 9 Mitglieder sind ausgetreten, drei weitere wurden wegen Nichterfüllung ihrer Mitgliederpflichten gestrichen. Durch den Tod verlor der Verein sechs Mitglieder: Rechtsanwalt Heinrich Depenbrock (Münster), Prof. Dr. Karl Haff (Hamburg), Senatsrat a. D. Dr. Hemmen (Soest), Landesbibliothekar i. R. Prof. Dr. Volquart Pauls (Kiel), Landgerichtdirektor Dr. Wolfgang Runde (Lübeck), Prof. D. Dr. Otto Scheel (Kiel). — Der Zuwachs an Mitgliedern betrug somit sieben.

Besonders zu begrüßen war es, daß es im abgelaufenen Jahre wieder möglich wurde, engere Verbindung zu den Mitgliedern jenseits der Zonengrenze aufzunehmen. Infolge der inzwischen geschaffenen Reiseerleichterungen hatte bereits eine größere Zahl von ihnen an der Pfingsttagung in Braunschweig teilnehmen können. Zur Außerordentlichen Mitgliederversammlung im Dezember erschienen die Oberhäupter unserer Mitgliedstädte Wismar, Greifswald und Stralsund, mit denen der Vorstand die Möglichkeiten engerer Zusammenarbeit erörterte. Mit Zustimmung der Deutschen Notenbank konnten die in ihren Zuständigkeitsbereich gehörigen persönlichen und körperschaftlichen Mitglieder des HGV ferner auch ihre Beitragszahlungen auf das Konto des Vereins in Weimar wieder aufnehmen. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des wissenschaftlichen und persönlichen Kontaktes sind eingeleitet oder in Aussicht genommen.

Auf Grund der neuen Satzungsbestimmungen traten im Vorstande verschiedene Veränderungen ein. Wegen Erreichung der Altersgrenze schieden folgende Herren aus dem aktiven Vorstand aus: Archivdirektor

i. R. Dr. Georg Fink, Senator i. R. Dr. Georg Kalkbrenner, Archivdirektor i. R. Prof. Dr. Heinrich Reincke, Senator i. R. D. Dr. Hubertus Schwartz. Die turnusgemäß ausscheidenden Mitglieder Prof. Dr. Ludwig Beutin und Archivdirektor Dr. v. Brandt wurden wiedergewählt. Zu neuen Vorstandsmitgliedern erwählte die Mitgliederversammlung die Herren Dozent Dr. Erwin Aßmann (Kiel), Senator Hans-Joachim Evers (Lübeck), Dozent Dr. Fritz Timme (Braunschweig).

An Veröffentlichungen des Vereins konnte den Mitgliedern bereits zu Pfingsten Band 72 der Hansischen Geschichtsblätter vorgelegt werden. In Aussicht genommen wurde die Fortsetzung der Reihe „Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte" mit der Arbeit von Dr. Paul Heinsius, „Das Schiff der hansischen Frühzeit", und zwar bei unserem alten Verlag Herm. Böhlaus Nachf., Weimar, unter Verwendung der Mittel des dortigen Kontos des HGV; nachdem die Freigabe der Mittel gegen Ende des Geschäftsjahres erfolgt ist, hat die Herstellung des Buches inzwischen begonnen. Der Band wird voraussichtlich im Laufe des Geschäftsjahres 1955 ausgeliefert werden können; seine Herausgabe wurde dankenswerter Weise auch durch Beihilfen der Schiffbautechnischen Gesellschaft und der Universität Hamburg ermöglicht.

Die Finanzlage des Hansischen Geschichtsvereins kann jetzt als gesund bezeichnet werden, wenn auch der finanzielle Rahmen für die wissenschaftliche Tätigkeit des Vereins weiterhin sehr viel enger wird bleiben müssen, als früher. Immerhin darf gehofft werden, daß es in Zukunft möglich sein wird, das eine oder andere der großen Veröffentlichungsunternehmen des HGV wieder in Gang zu bringen; dabei ist, außer den „Quellen und Darstellungen", vor allem an den Abschluß der beiden Serien der Hanserezesse (mit Band IV, 2) und des Hansischen Urkundenbuches (mit Band VIII, 2) gedacht. Eine erste bescheidene Rückstellung für solche Zwecke konnte in diesem Jahr vorgenommen werden. — Voraussetzung für die weitere Entwicklung in diesem Sinne ist es allerdings, daß der HGV auch für die Zukunft mindestens die gleiche Unterstützung durch seine Mitgliedstädte und andere staatliche und kommunale Stellen sowie Körperschaften erwarten darf, wie im letzten Geschäftsjahr. Außer den schon genannten Beihilfen dürfen als solche mit besonderem Dank verzeichnet werden Zuschüsse seitens des Bundesministers des Innern, der Freien und Hansestadt Hamburg, sowie vor allem auch wieder der Possehl-Stiftung zu Lübeck; ohne das segensreiche Wirken dieser Stiftung eines großen hanseatischen Kaufmanns, dem die hansische Forschung schon zu seinen Lebzeiten Bedeutendes zu danken hatte, wäre die Arbeit des HGV auch in diesem Geschäftsjahre nicht in dem dargelegten Umfange möglich gewesen.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, daß die Arbeit des HGV sich im letzten Jahr erfreulich gefestigt und vertieft hat. Der Vorstand

begrüßt mit besonderer Freude die augenfällige Vermehrung der hansischen Studien an den Historischen Seminaren der Universitäten unseres Raumes; sie kommt auch in den zahlreichen Anmeldungen junger wissenschaftlicher Nachwuchskräfte zur Mitgliedschaft zum Ausdruck. Eine Vermehrung auch der Veröffentlichungen des Vereins kann mit einiger Sicherheit in Aussicht gestellt werden. Die Verbindung über die Zonengrenzen ist fester und sicherer geworden. Auch die Beziehungen des Vereins zum Auslande haben in sehr erfreulichem Maße zugenommen. nachdem sie in den ersten Nachkriegsjahren gänzlich abgerissen waren. Der Verein hat jetzt wieder persönliche Mitglieder in zehn außerdeutschen Ländern (Belgien, Brasilien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Niederlande, Schweden, Schweiz, USA) und Städtemitglieder in drei außerdeutschen Ländern (Belgien, Niederlande, Schweden); besonders ist zu erwähnen, daß in den Nachkriegsjahren bisher neun niederländische Städte dem HGV wieder oder neu beigetreten sind. — Der Vorstand glaubt sagen zu dürfen, daß der Hansische Geschichtsverein mit Befriedigung auf die wissenschaftliche und organisatorische Wiederaufbauarbeit zurückblicken kann, die er in dem jetzt abgelaufenen ersten Nachkriegsjahrzehnt geleistet hat.

Helms
Vorsitzender des Hansischen Geschichtsvereins

v. Brandt
Geschäftsführer