

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

89. JAHRGANG



1971

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

89. JAHRGANG



1971

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

REDAKTION

Aufsatzteil: Dr. Hugo Weczerka, Cappel/Kr. Marburg
Umschau: Prof. Dr. Hermann Kellenbenz, Nürnberg,
und Dr. Guntram Philipp, Köln

Mit dem Erscheinen dieses Bandes findet ein Wechsel in der Redaktion statt. Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind ab sofort zu richten an Herrn Prof. Dr. Ahasver von Brandt, 69 Heidelberg, Blumenthalstr. 24; Besprechungs-exemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau an Herrn Prof. Dr. Rolf Sprandel, Historisches Seminar der Universität, 2 Hamburg 13, Von-Melle-Park 6, IX.

Manuskripte werden in Maschinschrift erbeten. Korrekturänderungen, die einen Neusatz von mehr als einem Zehntel des Beitragsumfanges verursachen, werden dem Verfasser berechnet. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen und Miszellen 20, von Beiträgen zur Hansischen Umschau 5 Sonderdrucke unentgeltlich, weitere gegen Erstattung der Unkosten.

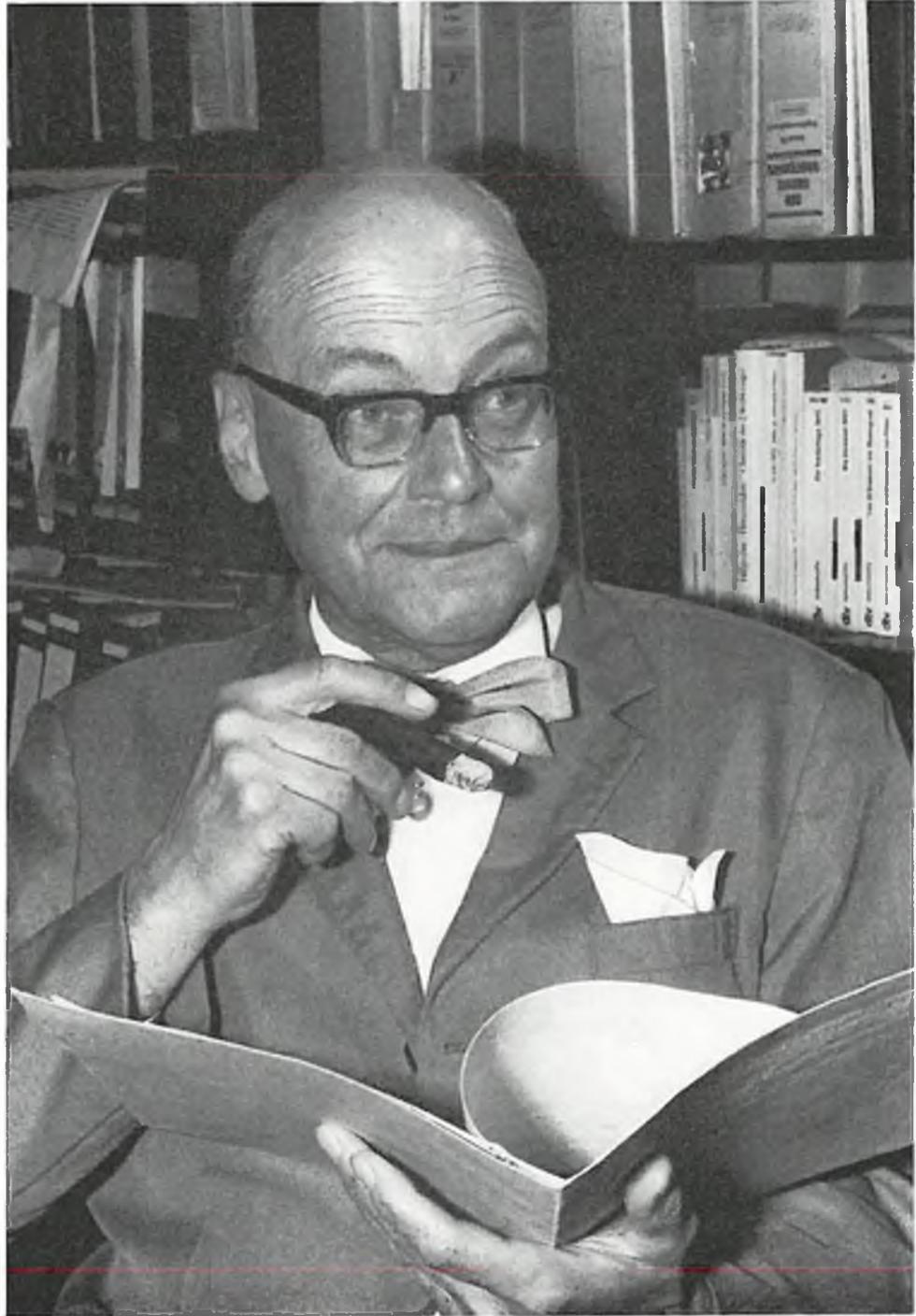
Die Lieferung der Hansischen Geschichtsblätter erfolgt auf Gefahr der Empfänger. Kostenlose Nachlieferung in Verlust geratener Sendungen erfolgt nicht. Bezugsnachweis für die vom Hansischen Geschichtsverein früher herausgegebenen Veröffentlichungen im Jahrgang 86, 1968, S. 210—214.

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

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Übersetzung, Nachdruck — auch von Abbildungen —, Vervielfältigung auf photomechanischem oder ähnlichem Wege oder im Magnettonverfahren, Vortrag, Funk- und Fernsehsendung sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen — auch auszugsweise — bleiben vorbehalten. Werden von einzelnen Beiträgen oder Teilen von ihnen einzelne Vervielfältigungsstücke im Rahmen des § 54 UrhG hergestellt und dienen diese gewerblichen Zwecken, ist die dafür nach Maßgabe des Gesamtvertrages zwischen der Inkassostelle für urheberrechtliche Vervielfältigungsgebühren GmbH, 6 Frankfurt/M., Großer Hirschgraben 17—21, und dem Bundesverband der Deutschen Industrie e. V., 5 Köln, Habsburgerring 2—12, vom 15. 7. 1970 zu zahlende Vergütung an die Inkassostelle zu entrichten. Die Vervielfältigungen sind mit einem Vermerk über die Quelle und den Vervielfältiger zu versehen. Erfolgt die Entrichtung der Gebühren durch Wertmarken der Inkassostelle, so ist für jedes vervielfältigte Blatt eine Marke im Werte von DM 0,40 (bzw. DM 0,15) zu verwenden.

INHALT

Percy Ernst Schramm †	1
Aufsätze	
Neuere dänische Beiträge zur Geschichte der Hanse. Von Niels Skyum-Nielsen (Kopenhagen)	5
Die Beziehungen der ostseeslawischen und polnischen Herrschaftsgebiete mit Skandinavien im 9.—13. Jahrhundert, insbesondere im Lichte neuerer polnischer Forschungen. Von Kazimierz Ślaski (Posen/Poznań)	12
Das wirtschaftspolitische Erbe Jürgen Wullenwevers. Von Klaus Friedland (Kiel)	26
Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts. Von Pierre Jeannin (Paris)	41
Miszellen	
Ein Schuldverzeichnis des Dannenberger Kaufmanns Michel Vrydag aus dem Jahre 1428. Von Erich Woehlens (Uelzen)	74
Zu den deutschen Handelsniederlassungen in Pleskau und Krasnyj. Von Norbert Angermann (Hamburg)	79
Sprachliche Belege für die im Mittelalter nach Rußland eingeführten Gewürzarten. Von George Thomas (Hamilton, Ontario)	92
Hansische Umschau	
In Verbindung mit Norbert Angermann, Ahasver v. Brandt, Elisabeth Harder-Gersdorff, Paul Heinsius, Pierre Jeannin, Martin Last, Friedrich Prüser, George D. Ramsay, Herbert Schwarzwälder, Hugo Weczerka und vielen anderen bearbeitet von Hermann Kellenbenz und Guntram Philipp	
Allgemeines und Hansische Gesamtgeschichte	104
Rechts-, Verfassungs- und Sozialgeschichte	115
Wirtschaftsgeschichte	131
Schiffbau und Schifffahrt	141
Historische Geographie	152
Kunst- und Baugeschichte	159
Sprache, Literatur, Ausbildung	166
Vorhansische Zeit	169
Zur Geschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften	183
Westeuropa	213
Skandinavien	231
Osteuropa	235
Hanseatische Wirtschafts- und Überseegeschichte	253
Autorenregister für die Umschau	259
Mitarbeiterverzeichnis	260
Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein	
Jahresbericht 1970	262
Dokumentation zur Entwicklung des Verhältnisses zwischen der ehemaligen Arbeitsgemeinschaft des HGV in der DDR und dem Gesamtverein, Mai 1969 — Juni 1971	266



PERCY ERNST SCHRAMM
(1894—1970)

von

AHASVER v. BRANDT

Am 12. November 1970 starb Percy Ernst Schramm, Ehrenmitglied des Hansischen Geschichtsvereins, in Göttingen, wo er seit 1929 über vierzig Jahre lang als ordentlicher Professor der Geschichte gelebt und gewirkt hatte. In den Kreisen der Wissenschaft und in der Öffentlichkeit gehörte er seit langem, und besonders in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, zu den bekanntesten und angesehensten deutschen Historikern. Man hat ihn einen letzten Universalhistoriker genannt. Und in der Tat ist die Reichweite seines wissenschaftlichen Werkes und seiner Interessen ungewöhnlich groß: von der spätantiken Kaiseridee und dem Problem der Krönung Karls des Großen bis zu Hitlers Tischgesprächen, von der Rolle des Königtums und seiner Staatssymbolik in den großen alten Reichen Europas bis zur Wirksamkeit hanseatischer Kaufleute in Übersee, von der mittelalterlichen Ikonographie bis zum Kriegstagebuch der Wehrmacht als Hauptquelle zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges. Zusammengehalten wurde dies alles durch eine unersättliche Lust am historischen Stoff und an seiner Vergegenwärtigung, ermöglicht wurde es durch eine verblüffende methodische Findigkeit und Sicherheit, nicht zuletzt auch durch eine fast unerschöpflich scheinende Arbeits- und Produktionskraft.

Das universale Genie der historischen Forschung und Darstellung in seiner ganzen deutsch-europäischen Weite zu würdigen, kann hier nicht der Ort sein. Das muß und wird an anderer Stelle und von anderen Federn geschehen. Hier kann nur des H a n s e a t e n Percy Ernst Schramm gedacht werden.

Hanseat war Schramm der Herkunft und der Überzeugung nach: in Hamburg geboren als Sohn eines Senators und Bürgermeisters, aus einem „Familienclan“ stammend, der seit der frühen Neuzeit mit verschiedenen Zweigen in die bürgerlich-kaufmännische Oberschicht hineingewachsen war und in ihr seine in mehrfacher Hinsicht typische Rolle gespielt hatte (und noch spielt). Dieser Herkunft und den Sippenzusammenhängen hat schon der Gymnasiast und Student nachgespürt, aber das familiengeschichtliche Interesse blieb nicht, wie es sonst fast die Regel ist, familien- oder ichbezogener Selbstzweck, sondern wurde von dem gelernten und gelehrten Historiker sublimiert zur charakteristischen methodischen Grundlage jener sozial-, wirtschafts- und „kultur“geschichtlichen Forschungs-

richtung, durch die Schramm die Erkenntnis des hanseatischen Anteils an der deutschen, europäischen und überseeischen Geschichte der letzten Jahrhunderte so ungemein gefördert hat.

Der Heidelberger Privatdozent war 1927 in den Hansischen Geschichtsverein eingetreten. Als es galt, nach dem Zweiten Weltkrieg die hanseische und „hanseatische“ Forschung aus den Trümmern wieder aufleben zu lassen, war Schramm mit Energie und Schaffenslust beteiligt. Was seine Arbeit für diese Forschung versprach, hatte er schon mit seinem ersten großen Werk auf dem Feld hanseatischer Geschichte gezeigt, das mitten im Kriege erschienen war: dem Buch „Hamburg, Deutschland und die Welt“ mit dem bezeichnenden doppelten Untertitel „Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte“¹. Hier war erstmals die Methode voll und glücklich ausgebildet, welche exemplarisch im Generationsablauf und in den Lebensläufen einer Familiengruppe — hier der Ruperti und Merck — den hanseatischen und bürgerlichen Anteil am größeren Gesamtgeschehen zu zeichnen unternahm. Methode und Werk sind noch in den ersten Nachkriegsjahren ergänzt und weitergeführt worden einerseits durch die reizvolle Quellensammlung „Kaufleute zu Haus und über See“², andererseits durch den Band „Deutschland und Übersee“³, in dem der „Deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika“ im Bilde des Vordringens einzelner Kaufleute, Kaufleutegruppen und Firmen (darunter der Schramm und O'Swald) in die neueröffnete überseeische Welt geschildert wurde. Die „Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben“, zu der hiermit ein Beitrag geliefert wurde, lenkte den Blick zwangsläufig auch auf das epochale Problem des deutsch-englischen Verhältnisses im 19. Jahrhundert. Eine Darstellung dieser Beziehung, sowohl im kulturellen als auch im wirtschaftlichen und politischen Bereich, wurde in dem eben genannten Buch als vor dem Abschluß stehend bezeichnet⁴. Sie ist jedoch leider nicht erschienen, nur Teilabschnitte über die kulturellen und wirtschaftlichen Zusammenhänge sind in Aufsatzform veröffentlicht worden⁵.

¹ München 1943; 2. (gekürzte) Aufl. Hamburg 1952. Vgl. die Rezension in HGBll. 70 (1951), 124 f.

² Hamburg 1949. Vgl. HGBll. 69 (1950), 133.

³ Braunschweig 1950. Vgl. HGBll. 71 (1952), 122 ff.

⁴ A.a.O., 480.

⁵ „Deutschlands Verhältnis zur englischen Kultur nach der Begründung des Neuen Reiches“, in: Schicksalswege deutscher Vergangenheit, Festschr. S. A. Kähler, Düsseldorf 1950; „Englands Verhältnis zur deutschen Kultur zwischen der Reichsgründung und der Jahrhundertwende“, in: Deutschland und Europa, Festschr. H. Rothfels, Düsseldorf 1951; „Deutschland in englischer Auffassung am Vorabend des ersten Weltkrieges“, in: Tymbos für Wilhelm Ahlmann, Berlin 1951; „Die deutsche Wirtschaft und England um 1840“, in: MIOG 62 (1954).

In den 1950er und 1960er Jahren hat Schramm mit fast unglaublicher Produktivität — neben u. a. dem epochemachenden großen Sammelwerk über „Herrschaftszeichen und Staatssymbolik“, dem Kriegstagebuchwerk, den Sammelbänden „Kaiser, Könige und Päpste“ und vielen sie alle begleitenden Einzeluntersuchungen⁶ — auch eine Fülle von Aufsätzen und Beiträgen mit hanseatischer Thematik und Problematik veröffentlicht. Oft sind das Vorstudien, Nebenfrüchte, Quellenpublikationen oder Ergänzungen zu den größeren Büchern. Dann erschienen, derart teilweise schon vorbereitet und angekündigt, wieder zwei weitgreifende Werke jenes hanseatisch exemplifizierenden Typs. Zunächst: „Neun Generationen. Dreihundert Jahre deutscher ‚Kulturgeschichte‘ im Lichte der Schicksale einer Hamburger Bürgerfamilie (1648—1948)“⁷. Hier wird erneut, diesmal am Beispiel der eigenen Familie und ihrer Versippung, die Methode meisterhaft gehandhabt — besonders im ersten Band —, welche individuelles Erleben und individuelle Quellenaussage, Gruppenschicksal und Generationenabfolge, „Tradition“, Stilwandel und Denkwandel im Dasein einer Hamburger Großbürgersippe zu einem eindrucksvollen Bild eben deutscher „Kulturgeschichte“ zusammenfügt. Es ist gewiß nur ein Teilbild, denn auch das Hanseatische ist hier selbstverständlich nicht in seiner ganzen Variationsbreite erfaßt. Aber das starke, zweibändige Werk ist doch mit seiner Vielseitigkeit, seinen fast überreichen Quellenbelegen, seiner kunstvollen, nur scheinbar absichtslosen Verwobenheit zahlloser Einzelelemente in der Darstellung ein würdiges modernes und regionales Gegenstück zu Gustav Freytags „Bildern aus der deutschen Vergangenheit“, auf die sich der Verfasser im Vorwort selbst bezieht. Mit dem letzten Werk, das im Todesjahr des Historikers erschien, „Gewinn und Verlust. Die Geschichte der Hamburger Senatorenfamilien Jencquel und Luis (16. bis 19. Jahrhundert)“⁸, wird am Beispiel zweier anderer Familien des oft herangezogenen Sippenkreises von besonders typischen Vorgängen des sozialen Aufstiegs und des wirtschaftlichen Risikos gehandelt. Beide Familien waren übrigens im Spanien- und Portugalhandel tätig, der lange Zeit hindurch die erste Epoche des „hanseatischen“ Außenhandels in seiner Entfaltung maßgeblich bestimmt hat.

Der Hansische Geschichtsverein hat ja seinerseits diese hanseatische, d. h. neuzeitliche Forschungsrichtung neben der herkömmlichen hansisch-mittelalterlichen schon seit Beginn unseres Jahrhunderts gepflegt, zunächst stark unter dem Einfluß Dietrich Schäfers und seiner Schule. Nach dem Zweiten Weltkrieg lag es um so näher, diese Arbeitsrichtung verstärkt

⁶ Vgl. die bis 1963 einschl. reichende bibliographische Übersicht über Schramms Werk (bearb. von A. Ritter) in: Festschr. P. E. Schramm, Bd. II, Wiesbaden 1964.

⁷ 2 Bde., Göttingen 1963/64. Vgl. HGBll. 83 (1965), 201 f.

⁸ Hamburg 1970.

zu betreiben, als sie unmittelbar in brennende Probleme der Gegenwart hinüberführte; zudem waren die Quellen zur hansisch-mittelalterlichen Geschichte zunächst größtenteils unzugänglich geworden oder gar durch Kriegs- und Nachkriegsereignisse verloren gegangen. So tat der Verein im Jahre 1950 einen besonders glücklichen Griff, als er Percy Ernst Schramm zum Mitglied seines Vorstandes wählte. Mit der für ihn charakteristischen, unbekümmerten Selbstverständlichkeit und Handlungsfrische hat Schramm in den folgenden Jahren an der wissenschaftlichen und organisatorischen Wiederaufbauarbeit des Vereins mitgewirkt. Im Jahre 1959 ist er aus dem Vorstand wieder ausgeschieden, und zwar um die von der „Arbeitsgemeinschaft des HGV in der DDR“ gewünschte Wahl eines weiteren Vertreters der Arbeitsgemeinschaft in den Vorstand zu ermöglichen. Diese Geste entsprach Schramms noblelem Charakter und seiner besonderen Anteilnahme an dem Problem der gesamtdeutschen Existenz des HGV, das durch die Spaltung Deutschlands und die politische Entfremdung der beiden deutschen Reststaaten aufgeworfen war. An den entscheidenden Beratungen auf der Pfingsttagung von 1955 in Minden hat daher neben dem Vorsitzenden, Emil Helms, und dem Sprecher der Hanseforscher in der DDR, Heinrich Sproemberg, Percy Ernst Schramm den wesentlichen Anteil gehabt. Wenn die Bedenken mehrerer Vorstandsmitglieder gegenüber der angestrebten Kompromiß-Konstruktion und der danach zu erwartenden weiteren Entwicklung schließlich überwunden oder zurückgestellt worden sind, so ist das nicht zuletzt Schramms beschwörenden und überzeugenden Worten zuzuschreiben. Der Hansische Geschichtsverein hat ihm für diesen energischen Einsatz später gedankt, indem er ihn zu seinem Ehrenmitglied ernannt hat (1967). Auch Schramm selbst legte Wert auf seinen erfolgreichen Anteil an jenen Beratungen von 1955. Bei einem zufälligen Treffen ein Dutzend Jahre später kam er dem Verfasser dieser Zeilen gegenüber darauf zu sprechen und äußerte den Wunsch, er möge ihm einst einen Nachruf halten und darin besonders jenes Mitwirkens an den Mindener Beschlüssen gedenken, die für den HGV auf lange Zeit die Überwindung der binnendeutschen Grenze ermöglichten.

Diesem Wunsch soll hiermit entsprochen sein. Der Hansische Geschichtsverein wird sich aber auch darüber hinaus stets dankbar des großen Historikers erinnern, der für das Verständnis des „Hanseatischen“ in der deutschen und Weltgeschichte der letzten Jahrhunderte so viel geleistet hat, — und ebenso gern und dankbar des Menschen Percy Ernst Schramm, der in sich selbst die hanseatische Spielart des deutschen Bürgertums so anziehend und charaktervoll verkörperte.

NEUERE DÄNISCHE BEITRÄGE ZUR GESCHICHTE DER HANSE*

von

NIELS SKYUM-NIELSEN

Es versteht sich von selbst, daß ein Forschungsbericht über sehr verschiedene dänische Beiträge zur Geschichte der Hanse kein einheitliches Bild bieten kann. Ich werde deshalb ganz einfach die chronologische Abfolge der Geschichte als Richtschnur benutzen und dabei über die Beiträge an entsprechender Stelle referieren. Als Ausgangspunkt nehme ich das Jahr 1957, in dem das Buch „Det nordiske syn på forbindelsen mellem Hansestæderne og Norden“ (Århus 1957) erschienen ist, das die Grenze nach rückwärts bildet¹.

An den Anfang stelle ich hier einen Beitrag des dänischen Erforschers alter Schiffstypen Ole Crumlin-Pedersen². Im Blickpunkt seines Interesses stehen die älteren und jüngeren Schiffsfunde sowie der Schiffbau und die Schiffstypen späterer Zeiten.

Die Kogge soll nach Paul Heinsius einen recht scharfen, kielförmigen Boden gehabt haben³. Crumlin-Pedersen meint dagegen, daß die Abbil-

* Vortrag, gehalten am 19. Mai 1970 auf der 86. Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Lübeck, ergänzt durch Anmerkungen.

¹ Der Beitrag über Dänemark ist von Aksel E. Christensen geschrieben (55—96). Ergänzungen und Kritik dazu: A. von Brandt, Hansan och de nordiska länderna, in: SHT 78 (1958), 338—345; P. Johansen, Der nordische Historikerkongress 1957 und die Hanse, in: HGBll. 76 (1958), 145—149; H. Kellenbenz in: VSWG 47 (1960), 266—268. Vgl. auch den Aufsatz von A. E. Christensen „Scandinavia and the Advance of the Hanseatics“ in: ScandEcHistRev. V (1957), 89—117, mit geringen Zusätzen zu dem obigen Beitrag. U. a. wird bemerkt, daß der schonische Markt von den Friedensregelungen des dänischen Königs abhängig war und daß der Einfluß Lübecks und anderer deutscher Städte erst langsam anstieg. — Eine kurze Übersicht für Dänemark bietet Poul Enemark in dem Artikel „Hansan“ in dem „Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder“ (weiterhin zitiert: KL), Bd. VI, Kopenhagen 1961, Sp. 201—207; vgl. die kritische Besprechung dazu von A. von Brandt in HGBll. 80 (1962), 200. Einen Artikel über Salzhandel („Salthandel“) hat P. Enemark in KL, Bd. XIV, Kopenhagen 1969, Sp. 704—710, veröffentlicht.

² O. Crumlin-Pedersen, Cog — Kogge — Kaag, træk af en frisisk skibstypes historie, in: Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (weiterhin zitiert: ÅHSK), Helsingør 1965, 81—140, engl. Zus.fass. 140—144. Vgl. die kritische Besprechung von P. Heinsius in: HGBll. 85 (1967), 167—168. S. auch den Artikel „Skibstyper“ von O. Crumlin-Pedersen in KL, Bd. XV, Kopenhagen 1970, Sp. 482—491.

³ P. Heinsius, Das Schiff der hansischen Frühzeit (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Bd. XII), Weimar 1956, 56.

dungen auf Siegeln usw. nicht notwendigerweise einen kielförmigen Boden voraussetzen. Sehr wichtig ist dabei, daß er sich auf den Koggenfund in Bremen von 1962 stützen kann. Die Kogge von Bremen stammt wohl (nach der dendrochronologischen Analyse) aus der Zeit um 1400. Sie mißt 23,5 m in der Länge, 7 m in der Breite und in der Mitte des Schiffes 7,5 m in der Höhe. Der Boden dieser Kogge ist flach gebaut. Nur bei den Steven hat der Boden scharfe Linien und einen stark markierten Kiel. Auf diesen flachen Boden verweisend, möchte Crumlin-Pedersen zu einer der alten gängigen Theorien zurückkehren, nach der die Kogge friesischen und nicht hansischen Ursprungs sein soll, wie es Heinsius behauptet hat.

Der Koggentyp mit flachem Boden findet sich noch in weiteren Schiffsfunden, so in einem Wrack aus dem 12. Jahrhundert, das aus der Zuydersee stammt (Wrack Q 75 genannt). Vorausgesetzt, daß diese Funde die ursprüngliche Form erhalten haben, ist die Kogge für das Wattenmeer geschaffen. Der flache Boden erlaubt dann, daß das Schiff während der Ebbe auf dem Meeresboden aufliegt.

Crumlin-Pedersen versucht, den Ursprung dieser Konstruktion bis in die Jahrhunderte vor der Wikingerzeit zurückzuführen, und verweist auf den Unterlauf des Rheins als mögliches Ursprungsgebiet. Er hält es für wahrscheinlich, daß der Kiel später hinzugefügt worden ist⁴, und zwar nach dem Vorbild des nordischen Schiffbaus. Wenn das richtig ist, müßte die Kogge das Produkt gegenseitiger Einwirkung des Nordens und des Festlandes und kein nur unter hansischem Einfluß entstandenes Schiff sein⁵.

Denselben Hauptgesichtspunkt hat A k s e l E. C h r i s t e n s e n gewissermaßen an der Ausbreitung des deutschen Handels von rund 1160 bis 1227 angelegt⁶. Er geht von der viel diskutierten Artlenburg-Urkunde Heinrichs des Löwen aus dem Jahre 1161 (oder 1163) aus und faßt sie als ein Privileg, nicht als einen Vertrag auf. Heinrich stellte die Urkunde für die Gotländer aus und räumte diesen — auf älteren Rechten aufbauend — wichtige, teilweise neue (Handels-)Freiheiten und Sonderrechte in seinem Machtbereich ein, speziell in allen seinen Städten. Schließlich

⁴ Das gleiche gilt vom Holk, den er als ein Flußboot ohne Steven und mit rundem Boden auffaßt. Später, etwa um 1400, löst der Holk die Kogge als Großschiff ab.

⁵ In der Datierung der Entstehung der Kogge in den letzten Jahrzehnten des 12. Jhs. auf Grund schriftlicher Quellen stützt sich Crumlin-Pedersen auf Heinsius.

⁶ A. E. Christensen, Das Artlenburg-Privileg und der Ostseehandel Gotlands und Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert, in: Nerthus, Nordisch-deutsche Beiträge, II, 1968, 219—237. — Die Arbeit ist auf Deutsch geschrieben. Sie enthält ein paar grundsätzliche Gegenbemerkungen zu der in den Besprechungen von „Det nordiske syn . . .“ (s. oben Anm. 1) angeführten Kritik.

wurde die Bedingung gestellt, daß die Gotländer dasselbe Verhalten den Kaufleuten Heinrichs erweisen und den Hafen von Lübeck benutzen sollten.

Gestützt auf die Analyse von Karl Jordan, der etwa 20% der Urkunden Heinrichs des Löwen für gefälscht oder interpoliert erklärt hat, will Christensen — meiner Meinung nach vielleicht ein wenig zu kühn — auch in dem letztgenannten Satz eine Interpolation sehen. Er meint, daß sie eine Sanctio oder vielmehr eine Corroboratio ersetzt hat. Sie soll in Lübeck wohl um 1225 vorgenommen worden sein.

Sicherer scheint mir die von Christensen — einigen schwedischen Forschern folgend — verfochtene Theorie, wonach das der Urkunde beige-fügte sogenannte Odelrik-Mandat nur innerhalb des Machtbereichs Heinrichs gelten sollte. Der Herzog befiehlt darin dem sonst unbekanntem Odelrik, die Gotländer den Deutschen gleichzustellen. Odelrik sollte also nicht auf Gotland, sondern in „dem Reiche“ des Herzogs (vielleicht in Lübeck?) Vogt sein.

Als Hintergrund für diese Theorien über das Artlenburg-Privileg entwickelt der Verfasser seine ganze Auffassung von dem Verhältnis zwischen lübeckischem und nordischem Handel bis etwa 1225. Er kritisiert das ältere „Dogma“, daß nicht-nordische Kaufleute stets das Übergewicht im nordischen Handel gehabt hätten⁷. Für Visby weist er darauf hin, daß die archäologischen Funde auf eine nordische Stadtanlage hindeuten, die den Kaufleuten vieler Nationen als Sammelplatz gedient habe. Abschließend betont der Verfasser, daß Lübeck erst nach 1225 sich von seinen nordischen Lehrmeistern frei machte. Um 1250 sei das Handelssystem der Hansen in der Ostsee schon voll entwickelt gewesen.

Alles in allem geht aus den Arbeiten Christensens — wie auch aus denjenigen anderer skandinavischer Historiker — hervor, daß die deutschen Kaufleute erst etwas später als die dominierende Handelsmacht in der Ostsee hervortraten, als die meisten älteren deutschen Forscher vermutet haben.

Mit einem zeitlichen Sprung wenden wir uns einem Artikel von Kai Hørby mit dem Titel „Øresundstolden og den skånske skibstold, spørgsmålet om kontinuitet“ zu⁸. Er versucht nicht, wie es die vorher genannten Autoren getan haben, klassische Streitfragen neu aufzurollen, um sie

⁷ Dementsprechend hat er es auch für die frühere Zeit getan. S. seine Abhandlung „Birka uden Frisere“, in: ÅHSK 1966, 17—38; hierzu vgl. die kritische Besprechung von G. Hatz in: HGBll. 85 (1967), 181.

⁸ In: Middelalderstudier tilegnet Aksel E. Christensen på tresårsdagen 11. september 1966 (weiterhin zitiert: MS), Kopenhagen 1966, 245—272. Vgl. die Besprechung dieses Buches von A. von Brandt in HGBll. 84 (1966), 232—234. — Einen Artikel über den Schonenmarkt („Skånemarkedet“) hat Hørby für KL, Bd. XVI, 1971, geschrieben.

noch schärfer zu beleuchten, als es bisher geschehen ist. Erwähnt werden muß jedoch, daß Hørby die grundlegende Frage nach der Interpretation der Privilegienbestimmung des Stralsunder Friedens von 1370 berührt.

Hørby unterstreicht, daß es an sich unklar sei, ob diese detaillierten Bestimmungen ein neues Gesamtprivileg oder nur eine generelle Bestätigung der älteren Rechte der einzelnen Städte darstellen sollten. Es war 1370 gewiß die Auffassung der verbündeten Städte, daß der Vertrag ein allgemein hansisches Privileg für den Norden sein sollte. Die Städte wünschten jedoch auch späterhin eine Bestätigung ihrer Einzelprivilegien seitens der dänischen Königsmacht, was ihnen in den Jahrzehnten nach 1370 nicht eingeräumt wurde. Daher wollten sie den Text des Stralsunder Friedens eben als eine Bestätigung dieser Einzelprivilegien aufgefaßt wissen. Somit bewahrte der Text des Friedens fortan seine Bedeutung.

Die dänische Regierung unter Erik von Pommern konnte in den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts ein Interesse daran haben, diese Friedensbestimmungen als gemeinhansisches Privileg aufzufassen. Das gab ihr die Möglichkeit, die darin aufgeführten Pflichten gegenüber allen Hansestädten geltend zu machen, z. B. bei der Erhebung von Schiffszoll für jeden Verkehr von dem Schonenmarkt nordwärts. In der Praxis endete der Streit mit einem Kompromiß, der bestimmte, daß der Sundzoll von allen Städten — den wendischen ausgenommen — verlangt wurde.

Der Verfasser nimmt auch zu den Münzproblemen dieser Zeit Stellung. 1424 trat Dänemark dem Münzverein der wendischen Städte bei. Seit dem eigentlichen Inkrafttreten dieses Münzvereins im Jahre 1379 war es den Städten nicht gelungen, weder Feingehalt noch Gewicht der Münzen gemäß den Bestimmungen aufrechtzuerhalten. Über die Münzwertungen des dänischen Königs, der das sogenannte feudale Münzmonopol ausnutzte, ist ziemlich viel gesprochen und ab und zu auch polemisch geschrieben worden. Hørby zeigt aber, auf die Hanserezeße gestützt, daß die lübeckischen Münzen 1406—1424 eine stärkere Verschlechterung aufweisen (von 0,227 g Feingewicht auf 0,152 g, d. h. eine Differenz von 0,075 g) als die dänischen (von 0,169 g auf 0,152 g, d. h. eine Differenz von 0,017 g) in demselben Zeitraum. Der gemeinsame Münzfuß hat wahrscheinlich nur bis zum Ausbruch des Krieges zwischen den wendischen Städten und Dänemark im Jahre 1426 bestanden.

Die Münzfrage wird in dem erwähnten Artikel aufgegriffen, weil sie mit dem schonischen Warencoll in verschiedener Weise zusammenhängt. Nach den älteren Einzelprivilegien sollte dieser Zoll von den Ladungen bezahlt werden, die, vom Schonenmarkt kommend, für die Ostseeländer bestimmt waren, während der Schiffszoll von den Koggen der Umlandsfahrer erlegt werden sollte. Hørby spricht die Vermutung aus, daß der

Schiffszoll bei Helsingborg spätestens 1370 errichtet wurde. Vorsichtig äußert er im Zusammenhang damit die Meinung, daß ein dänischer Vorschlag zu Zollforderungen von 1423 möglicherweise auf einen Sundzoll in (oder vor) diesem Jahr hindeutet. Das Jahr 1429 bedeutet auf jeden Fall einen Wendepunkt in der Entwicklung des Sundzolles, aber kaum dessen Einführung als absolute Neuheit⁹.

Die Spannungen innerhalb der Kölner Konföderation traten nicht allzu lange Zeit nach dem Stralsunder Frieden von 1370 zutage. Die Haltung Lübecks in den Jahren 1436/37 scheint z. B. ein Doppelspiel gegenüber Danzig gewesen zu sein, wobei die Stadt sich nur um Zollfreiheit für sich selbst und die übrigen wendischen Städte kümmerte. Der inhaltsreiche, aber nicht leicht lesbare Beitrag von Bent Jørgensen „Københavnstraktaterne 1441 og deres tilblivelse“¹⁰ schließt an diese inneren Krisen an, indem er die Kriegs- und Verhandlungslage 1438—1441 ins Auge faßt.

In der Debatte um das Ziel der wendischen Städte in ihrem Krieg mit Holland, Seeland und Friesland wendet sich der Verfasser — wie früher u. a. Walther Stein — gegen die ältere Auffassung, nach der die Städte die Holländer ganz vom Ostseehandel abschneiden wollten (und die Ostsee als hansisches Binnenmeer betrachteten). Ihr Ziel war vielmehr, die traditionelle Handelsachse Brügge-Hamburg-Lübeck-Novgorod für sich selbst zu behalten. In den Jahrzehnten vor 1450 befand sich der holländische Handel in starker Expansion, und bei den Versuchen der wendischen Städte, ihn einzudämmen, spielte Dänemark eine große, strategische Rolle. Die Mittel bestanden in allerlei Restriktionen gegen die westlichen Konkurrenten, die von dem Schonenmarkt ausgeschlossen wurden. Die direkte Fahrt nach Danzig und den livländischen Städten konnte aber nicht gestoppt werden, und eine Sperrung des Sundes durch die Hanse ließ sich kaum ohne eine wohlwollende Haltung Dänemarks durchführen.

Die westlichen und östlichen hansischen Städtegruppen konnten oft nicht der Politik der wendischen Städte folgen, oder sie griffen gar zu starken Gegenmaßnahmen. Aber auch unter sich konnten die peripher gelegenen Städtegruppen in Streit geraten, wie es im Jahre 1438 geschah, als die Holländer die preußisch-livländische Salzflotte bei Brest eroberten.

In dieser Lage trat Dänemark, von innen- und unionspolitischen Rücksichten bestimmt, im Juni 1439 dem Bündnis der wendischen Hanse-

⁹ Hier mag auch auf eine Abhandlung von A. E. Christensen hingewiesen werden: Øresund og Øresundstold — Et historisk rids, in: ÅHSK 1957. 22—40 (kurze Übersicht der Zollgeschichte bis zum Jahre 1857).

¹⁰ In: MS, 273—304.

städte bei. Es ordnete u. a. eine Handelsblockade gegen Holland an. Jørgensen erörtert den Verlauf der folgenden Verhandlungen zwischen den holländischen und wendischen Städten, u. a. auf Grund einer im Hansischen Urkundenbuch gedruckten Quelle¹¹. Die dänische Regierung nahm Fühlung mit den Holländern auf und ergriff die diplomatische Initiative. Die Einzelheiten können hier nicht verfolgt werden; am Schluß wurden jedenfalls in Kopenhagen im Sommer 1441 vier Verträge besiegelt. Die wendischen Städte mußten — formell gesehen — den traditionellen hansischen Protektionismus aufgeben. Der Vormarsch des holländischen Handels ist jedoch, wie Jørgensen betont, aus eigener Kraft erfolgt, nicht als direktes Ergebnis dieses Abkommens. Die gemeinsamen holländisch-dänischen Interessen, die hier festgestellt worden waren, blieben indessen von Dauer.

Während der erwähnte Artikel viele internationale diplomatische, politische und handelspolitische Aspekte berührt, kehren wir mit dem Aufsatz von Grethe Ilsøe über „Dansk herremandshandel med hansekøbmandene i senmiddelalderen“¹² zu hansisch-dänischen Verhältnissen zurück. Die Verfasserin bestätigt die ältere Vermutung, daß die dänischen Gutsbesitzer aktiven Exporthandel trieben. Eine Reihe von Beispielen, die sich auf Mitglieder aus 14 bekannten Geschlechtern beziehen, wird angeführt; bezeichnend ist dabei, daß jeder Gutsbesitzer zugleich königlicher Lehnsmann war. Von Jütland aus handelten die Gutsbesitzer mit den Niederländern. Von dem übrigen Dänemark (einschließlich der Provinzen Schonen, Halland und Blekinge) gingen die Handelsbeziehungen der dänischen Gutsbesitzer zu Lübeck und Danzig oder Reval, in einigen Fällen auch zu Stralsund.

Die Exportwaren waren Butter, Gerste, Roggen, Hafer, Malz, dazu Ochsen, Pferde, Fleisch, Talg und Häute. Holz kann auch genannt werden, ebenso Eisen, Teer und Pelzwerk aus Schonen. Der Import bestand aus Hopfen, Leinen, Tuch, Salz und gelegentlich auch Bier und Wein. Aus dem vorliegenden Material geht hervor, daß die Einfuhr hauptsächlich aus Bedarfsartikeln bestanden hat, nur selten aus Luxuswaren.

Die Kontakte der Dänen zu den Hansestädten gingen über weit verbreitete und angesehene Bürgergeschlechter: die Greverode in Stralsund, die Wittenborch, Eggerdes, Rikkordes und Vrome in anderen Städten. Auch der Lübecker Bürgermeister Thomas von Wickeden gehörte dazu.

Der Handel wurde als Kommissionshandel getrieben, wie übrigens auch im hansischen Raum. So gut wie alle genannten Gutsbesitzer besaßen eigene Schiffe.

¹¹ HUB VII 1, 1939, Nr. 570.

¹² In: MS, 305—336.

Zusammenfassend kann unterstrichen werden, daß die reichsten Männer und Frauen dieser Zeit von 1450 bis 1513 (bzw. 1523) imstande waren, aktiv Handel zu treiben. Starke Interessenskonflikte mit den dänischen Kaufleuten und Bürgern hat die Verfasserin nicht gefunden. Aber auf Idylle darf man meines Erachtens doch kaum schließen. Anderes Quellenmaterial zeigt Konkurrenz zwischen Bürgern und Adel¹³. Es war gewiß kein Zufall, daß die dänischen Stadtbürger in dem blutigen Bürgerkrieg, der Grafenfehde von 1534 bis 1536, klassenkampftartig sich mit den Bauern vereinten und den reichen und übermächtigen Adel zurückzudrängen versuchten.

Abschließend sei die übrige Literatur kurz erwähnt.

Aksel E. Christensen, „Mellem vikingetid og Valdemarstid“¹⁴, weist darauf hin, daß die kulturelle Einwirkung vom Westen nach Norden entlang der Küste stärker gewesen sei als auf dem Landweg von Westfalen und Sachsen. Die deutschen Kaufleute folgten ursprünglich den nordischen Händlern und verdrängten sie zu einem späteren Zeitpunkt, als von deutschen Forschern vermutet wird; für Dänemark gilt das wohl erst nach 1227. Die deutsche Kolonisation in den slawischen Gebieten im 12. Jahrhundert ist nach Christensen nicht die notwendige Voraussetzung für den Fortschritt in der dänischen Landwirtschaft und deren Export in dieser Zeit gewesen, wie oft angenommen worden ist.

Derselbe Verfasser hat „Über die Entwicklung der dänischen Städte von der Wikingerzeit bis zum 13. Jahrhundert“¹⁵ geschrieben. Er datiert den Beginn des hansischen Vordringens in das dänische Handels- und Städtewesen etwa in die Zeit 1227—1250.

Svend Ellehøj, „Flensborgkøbmanden Tile Petersen“¹⁶, behandelt Tile Petersens Handelsaktivität, u. a. in Flensburg seit 1501; als Hauptmann auf Island 1517—1521 und 1523 war Petersen ein Gegner der deutschen Kaufleute.

Sune Dalgård, „Reformationen på Øresunds toldbod 1641“¹⁷, berichtet über die Abschaffung von Unregelmäßigkeiten in der Zollabfertigung zu Helsingør u. a. zugunsten niederländischer Schiffer und eines Lübeckers.

¹³ P. Johansen, Der nordische Historikerkongress und die Hanse, in: HGBll. 76 (1958), 148, weist auf die Opposition gegen den Handel des Adels hin, die möglicherweise von den in Dänemark sesshaften deutschen Bürgern kam.

¹⁴ In: DHT 12, 2 (1966), 31—53. Vgl. die Besprechung von A. von Brandt in HGBll. 86 (1968), 178.

¹⁵ In: Die Zeit der Stadtgründung im Ostseeraum (Acta Visbyensia I, Visby-symposiet för historiska vetenskaper 1963), Uppsala 1965, 166—172. Vgl. die Erwähnung der Abhandlung durch G. Hatz in HGBll. 85 (1967), 126.

¹⁶ In: Festskrift til Astrid Friis på halvfjerdedsårsdagen den 1. august 1963, Kopenhagen 1963, 85—98.

¹⁷ In der in Anm. 16 genannten Festschrift, 65—84.

DIE BEZIEHUNGEN DER OSTSEESLAWISCHEN UND
POLNISCHEN HERRSCHAFTSGEBIETE
MIT SKANDINAVIEN IM 9.—13. JAHRHUNDERT

insbesondere im Lichte neuerer polnischer Forschungen

von

KAZIMIERZ ŚLASKI

Die Verbindungen der nordischen Völker mit den südlichen Küstengebieten der Ostsee erlitten nach den Völkerwanderungen einen Rückschlag. Eine neue Phase der westslawisch-nordischen Beziehungen trat im 9. Jahrhundert ein. Sie wurde gekennzeichnet durch das Aufkommen der Wikingerbewegung in Skandinavien sowie durch die Entwicklung von größeren Handelsorten wie z. B. Birka, Haithabu, Wollin (Wolin), Kolberg (Kołobrzeg) u. a., die eine Vorstufe des Städtewesens bildeten¹.

Spuren von Handels- und Handwerkszentren im Gebiet der polnisch-pomoranischen Stämme, wie z. B. Gandelin (Kędrzyno) und Bartin (Bardy) reichen in das 8. Jahrhundert zurück. Die Entstehung von größeren Siedlungen in Wollin und Stettin (Szczecin) wird jetzt in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts angesetzt. In Kolberg entstand neben einer kleinen Siedlung bei den dortigen Salzquellen um die Mitte dieses Jahrhunderts eine stark befestigte, ausgedehnte Burgsiedlung².

Die Entstehung von Handels- und Gewerbezentren im Ostseeraum sowie die Entwicklung der Schifffahrt hatten eine Erweiterung des skandinavisch-westslawischen Warenaustausches zur Folge. Dessen Ausmaße blieben zuerst bescheiden; er umfaßte dabei nur etliche Waren, die dem Bedarf der vermögenden Klassen entsprachen. Die Einfuhr aus den nordischen Ländern bestand vorwiegend aus Schmucksachen, Münzen und Waffen sowohl skandinavischer wie auch westeuropäischer Herkunft. In dieser älteren Phase, bis um 970, stammten die meisten Waren von Uppland, Bornholm und Südjütland; auch norwegische Erzeugnisse, wie z. B.

¹ L. Leciejewicz, Zur Entwicklung von Frühstädten an der südlichen Ostseeküste, in: Zs. f. Archäologie 3 (Berlin 1970), 182—210.

² W. Łosiński, Die Burgbesiedlung im mittleren und unteren Parsętaflußgebiet in den älteren Phasen des frühen Mittelalters, in: *Archaeologia Polona*, Bd. XI, Warschau 1969, 59—89; W. Filipowiak, Wolin — największe miasto Słowiańszczyzny Zachodniej (Wollin, die größte Stadt des Westslawentums), in: *Szkice z dziejów Pomorza*, Bd. I, Warschau 1958, 36—72; L. Leciejewicz, Investigations concerning early mediaeval Kołobrzeg in Pomerania, in: *Archaeologia Polona*, Bd. V, Warschau 1962, 133—137.

Schleifsteine und Steingefäße, kamen einzeln vor. Obwohl die Auffassung von einer Masseneinfuhr orientalischen Silbers durch die Vermittlung der Skandinavier nicht mehr haltbar ist, darf man doch vermuten, daß ein Teil der arabischen Münzen dank dem Handel mit dem Norden zu den westlichen Slawenstämmen gelangte. Einzelne Gegenstände, wie z. B. die nordischen Bronzefibeln aus Zwilipp (Świelubie) oder die sogenannten Thorshämmer und Silberwaagen aus Wollin, lassen auch auf Anwesenheit von Skandinaviern in Pommern schließen³.

Die Ausfuhr aus den Gebieten der Liutizen und Pomoranen nach dem Norden umfaßte u. a. Salz, Bernsteinschmuck, Gefäße und vielleicht auch Sklaven (Töpfer?). Der Anteil der kontinentalen polnischen Stämme am Ostseehandel blieb bis zur Mitte des 10. Jahrhunderts gering. Die wenigen im Binnenland gefundenen nordischen Gegenstände gelangten durch die Vermittlung der Pomoranen dorthin⁴.

Nicht alle oben erwähnten Waren erreichten ihr Ziel auf dem Weg eines friedlichen Austausches. Obwohl die Wikingerzüge sich vorwiegend gegen die reichen Gegenden Westeuropas oder Rußlands richteten, litten doch auch die pommerschen Küsten durch ihre Überfälle. Die „Vita S. Anskarii“ berichtet z. B. über dänisch-schwedische Seeräuber, die um 830—850 eine reiche Stadt an der südlichen Ostseeküste geplündert hätten. Die Quelle gibt an, daß die Wikinger sich nach einem mißglückten Angriff auf Birka in gerader Richtung nach Süden begeben hatten. Diese Nachricht bezog sich wahrscheinlich auf Wollin, welches damals der größte westslawische Handelsort in dieser Gegend war. Die in Wollin durchgeführten Ausgrabungen brachten auch Spuren von einem mächtigen Brand zutage, der die Siedlung in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts vollständig vernichtet hat⁵.

Im Laufe des 9. und 10. Jahrhunderts blieben die Skandinavier den Slawen auf dem Gebiet der Schifffahrt überlegen. Träger des Fernhandels waren deshalb vorwiegend wandernde Kaufleute aus den nordischen wie auch aus anderen Ländern (Frankenreich, islamische Staaten). Die im Schiffbau errungenen Fortschritte erlaubten jedoch auch bald den Slawen, sich auf die Ostsee hinauszuwagen. Nach einem Bootsfund von Stettin (1962) zu urteilen, war ihnen der Klinkerbau schon spätestens im 8. Jahrhundert bekannt. Die Ausgrabungen von Wollin haben Überreste einer Schiffs-

³ J. Zak, *Importy skandynawskie na ziemiach zachodniosłowiańskich od IX do XI wieku* (Skandinavische Importe in die westslawischen Länder vom 9. bis zum 11. Jahrhundert), Teil I, Posen 1963, 43, 50, 64, 68; Teil II, Posen 1967, 188—192, 218—220; Teil III, Posen 1967, 142—145 (Zusammenfass. in deutscher Sprache); Łosiński, 1969, 78—81.

⁴ Zak, 1967, T. III, 95—115; Ch. Warnke, *Die Anfänge des Fernhandels in Polen* (Marburger Ostforschungen, Bd. 22), Würzburg 1964, 87—103.

⁵ Rimberti *Vita Anskarii*, in: *MG SS*, Bd. II, hrsg. von F. C. Dahmann, 1829, 703; R. Kiersnowski, *Legenda Winety* (Die Legende von Vineta), Krakau 1950, 30 ff.

werft aus der Wende des 9. zum 10. Jahrhundert an den Tag gebracht. In der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts nahmen die Ostseeslawen an den Wikingerzügen teil, was u. a. in einer Dichtung von Guthorm Sindhri, des Skalden König Håkons des Guten von Norwegen, Ausdruck fand⁶.

Mit der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts trat eine neue Phase in den Beziehungen der westslawischen Völker zu ihren nordischen Nachbarn ein. Der wachsende Handelsumfang findet in den Funden seinen deutlichen Ausdruck. Der bisher schwache Anteil Pommerellens an diesem Austausch nahm merklich zu, und im 11. Jahrhundert überflügelte er sogar die pommerschen Hafenorte. Neben den vorher erwähnten Waren bestand die Ausfuhr nach Skandinavien aus Schläfenringen und anderem Schmuck, Bernsteinperlen aus pommerellischen Werkstätten sowie Münzen. Neben den Ostseegebieten hatten jetzt auch Großpolen, Kujawien und Schlesien an diesem Handel Anteil. In den schwedischen und dänischen Funden begegnet man sowohl Erzeugnissen der obengenannten Gegenden (wie z. B. Schmuck, Münzen u. a.) wie auch böhmischen und ungarischen Waren, die über Polen nach dem Norden gelangt waren.

Der allgemeine Aufschwung der wirtschaftlichen Kräfte und des Fernhandels im Ostseeraum führte zum Aufblühen von neuen städtischen Siedlungen in den slawischen Küstengebieten. Neben den älteren pomoranischen Handelsplätzen Wollin und Kolberg traten jetzt auch Stettin und Danzig (Gdańsk) hervor. Eine mehr untergeordnete Stellung nahmen die Hafenorte Kammin (Kamień Pomorski) und Stolp (Słupsk) ein.

Diese Entwicklung wurde auch durch die Entstehung von frühfeudalen Großstaaten an beiden Ufern der Ostsee merklich gefördert. Die politischen Ziele dieser Königreiche wirkten im wachsenden Maße auf die Gestaltung der slawisch-nordischen Beziehungen.

Die polnischen Herrscher aus dem Piastenhause unterwarfen zwischen 960 und 970 die pomoranischen Stämme zwischen Oder und Weichsel. Um ihre Macht an der Weichselmündung zu sichern, wurde um das Jahr 980 Danzig an der Stelle einer kleinen offenen Siedlung gegründet. Schon in den nächsten Jahrzehnten übernahm dieser Hafenort die Rolle, welche bisher das preußische Truso erfüllt hatte. Besonders lebhaft waren die Beziehungen mit Gotland und Uppland. Auch in Kolberg entstand um dieselbe Zeit eine neue, stark befestigte Burgsiedlung mit Handwerker-suburbium, die im Jahre 1000 Bischofssitz wurde⁷.

⁶ P. Smolarek, *Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X—XIII wieku* (Studien zum Bootsbau Pommerellens im 10.—13. Jahrhundert), Danzig 1969, 77—81, 103—110; E. A. Kock, *Den norsk-isländska skaldediktningen*, Bd. I, Lund 1946, 34.

⁷ Leciejewicz, 1970, 188—190; Zak, 1967, T. III, 152—159; ders., *Zachodniosłowiańskie kabłączki skroniowe w Skandynawii* (Westslawische Schläfenringe in Skandinavien), in: *Liber Iosepho Kostrzewski ... dedicatus*, Posen 1968,

Durch die Erweiterung seiner Herrschaft bis zur Ostsee wurde der polnische Staat in die wirtschaftlichen und politischen Fragen dieses Raumes hineingezogen. Diese Tatsache findet auch in den archäologischen Funden ihren Ausdruck. Das Einfuhrgut aus dem Norden erreichte jetzt auch die südlichen Teile Polens, welche bisher nur in geringem Umfange an diesem Handel teilgenommen hatten.

Nach der Eroberung von Pommern (Pomorze Zachodnie) trachtete der Polenherzog Mieszko I. danach, auch die Odermündungen unter seine Herrschaft zu bringen. Es ist wahrscheinlich, daß die Wolliner Schutz bei den Dänen suchten. Die Flucht des Königs Harald Blauzahn, von seinem Sohne Sven im Jahre 986 vertrieben, nach Wollin läßt auf freundschaftliche Beziehungen Dänemarks zu den führenden Kreisen dieses mächtigen Handelshandelsemporiums schließen⁸.

Um die Stellung Polens im Kampfe mit den Wollinern zu stärken, versuchte Mieszko I., mit Schweden in ein näheres Verhältnis zu treten. In den Jahren 983/85 verheiratete er seine Tochter mit König Erich dem Siegreichen. In den nordischen Quellen wird sie Sigrid genannt: ihr polnischer Name lautete nach der Vermutung Oswald Balzers Świątosława.

Die Ansicht von Leon Koczy über eine Teilnahme Polens am schwedisch-dänischen Krieg in den Jahren 990—994 wurde neuerdings von Gerard Labuda abgelehnt. Es scheint eher, daß der Sohn Mieszkos, Bolesław I. der Tapfere (Chrobry), damals eine neutrale Stellung einnahm und nach dem Tode Erichs die zweite Heirat seiner Schwester mit dem Dänenkönig Sven Gabelbart vermittelte⁹.

Die obenerwähnten Ereignisse im Odermündungsraum sind eng mit der Frage der „Jomsborgwikingen“ verknüpft. Neuere Forschungen, u. a. von Gerard Labuda und dem Archäologen Władysław Filipowiak, bringen jedoch keine Beweise für das Bestehen einer dänischen Wikingersiedlung an der Dievenow-Mündung. In den ältesten schriftlichen Berichten, wie z. B. von Widukind von Corvey, Thietmar von Merseburg, Adam von Bremen, sowie in den Skaldendichtungen wird Wollin immer nur als eine

418—429; J. Kamińska, A. Zbierski, Ville de Gdańsk du haut moyen-âge à la lumière des recherches archéologiques, in: *Archaeologia Polona*, Bd. V, Warschau 1962, 148—166; K. Jażdżewski, J. Kamińska, R. Gupieńcowa, Le Gdańsk des X—XIII siècles, in: *Archaeologia Urbium*, Bd. 1, Warschau 1966. Im 11. Jh. überflügelt Danzig im Handelsaustausch mit Skandinavien die anderen ostseeslawischen Häfen.

⁸ G. Labuda, Slavs in early mediaeval Pomerania and their relations with the Scandinavians in the 9-th and 10-th centuries, in: *Poland at the XI-th International Congress of Historical Sciences in Stockholm 1960*, Warschau 1960, 76—77; *Adami Bremensis Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum*, lib. II cap. 27—28; *Encomium Emmae Reginae*, ed. A. Campbell, London 1949, 8.

⁹ L. Koczy, *Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów* (Polen und Skandinavien zur Zeit der ersten Piasten), Posen 1934, 53—71; G. Labuda, *Fragmenty z dziejów Słowiańszczyzny Zachodniej* (Fragmente aus der Geschichte des Westslawentums), Bd. II, Posen 1964, 220—234.

slawische Stadt bezeichnet. Die Ausgrabungen an dem sogenannten „Silberberg“, wo man früher die Wikingerburg lokalisierte, haben lauter Spuren von einer Handwerkersiedlung an den Tag gebracht. Die in Wolin gefundenen Gegenstände nordischen Ursprungs deuten höchstens auf die Anwesenheit von einzelnen dänischen oder schwedischen Kaufleuten und Kriegerern hin¹⁰.

Die Vermählung der Witwe Erichs von Schweden mit König Sven Gabelbart führte zu einer Annäherung zwischen Polen und Dänemark. Die Saga von Olav Tryggvasson berichtet zwar, daß in der Schlacht im Øresund (um das Jahr 1000) slawische Schiffe, deren Mannschaften dem König Burisleifr untertänig waren, auf der Seite Olavs gegen die Dänen kämpften. Einige Forscher äußerten dazu die Ansicht, daß mit dem Namen Burisleifr Boleslaw I. Chrobry von Polen gemeint sei. Gerard Labuda hat jedoch diese Meinung abgelehnt, da die älteren Skaldendichtungen von einer norwegisch-slawischen Zusammenarbeit nichts wissen.

Die folgenden Jahre brachten eine Abkühlung der polnisch-dänischen Beziehungen. König Sven verstieß sogar seine Gemahlin Sigrid-Swiętosława, die zu ihrem Bruder Bolesław zurückkehrte. Die Reise der beiden Königssöhne Knud und Harald nach Polen, um nach dem Tode Svens im Jahre 1014 ihre Mutter nach Dänemark zurückzubringen, deutet wahrscheinlich auf ein gutes Verhältnis zwischen beiden Ländern während der nachfolgenden Jahrzehnte¹¹.

Für die polnisch-schwedischen Beziehungen ist die Deutung des bekannten Briefes Erzbischof Bruns von Querfurt an König Heinrich II. sehr wichtig. In diesem Briefe berichtete der deutsche Missionar, daß er einen Bischof mit Gefolge zu einem Volke, genannt *Suigi*, geschickt habe. Die Missionare konnten den dortigen Herrscher samt über eintausend Untertanen taufen, später wurden sie aber wegen Unruhen unter den Heiden zur Rückkehr gezwungen.

Die Ansicht Wilhelm Giesebrechts, daß es sich um die Taufe des schwedischen Königs handelte, wurde von vielen Forschern, wie z. B. H. Lundström, T. Höjer, S. Tunsberg, Toni Schmid u. a. abgelehnt. Die Arbeiten von N. Höjer, Leon Koczy, Hans-Dietrich Kahl und neulich von Gerard Labuda, Walerian Meysztowicz und Jan Powierski haben jedoch die Behauptung von Giesebrecht unterstützt.

Der Brief an König Heinrich II. wurde im Herbst 1008 verfaßt. Brun weilte seit 1006 in Polen, von wo er eine Missionsreise nach Reußen unternommen hatte. Es scheint darum wahrscheinlich, daß die schwedische

¹⁰ Labuda, 1964, 127 ff.; L. Weibull, *Kritiska undersökningar i Nordens historie omkring år 1000*, Kopenhagen 1911, 191 ff.; *Adami Bremensis Gesta*, a.a.O.; *Thietmari Chronica*, ed. M. Jedlicki, Posen 1953, lib. VI c. 33, 312—314.

¹¹ S. Ellenhøj, *Olaf Tryggvassons fald og Venderne*, in: (Norsk) *Historisk Tidsskrift* 1953, 1 ff.; Labuda, 1964, 234—259.

Mission mit Hilfe des polnischen Hofes und der dort weilenden Mutter König Olavs von Schweden, Sigrid-Świętosława, unternommen wurde.

Nach dem Mißerfolg der ersten Missionsfahrt wollte Brun noch eine weitere Gesandtschaft nach Schweden schicken, deren Schicksal jedoch unbekannt geblieben ist. Die Ermordung Bruns durch die heidnischen Jatwinger im Februar 1009 bewirkte wahrscheinlich, daß dieses Unternehmen ausfiel¹². Als Grund dafür darf man vielleicht auch den Verlust von Pommern ansehen, welches sich in den Jahren 1005—1009 wieder selbständig machte. Dieses Ereignis hatte eine Schwächung der Beziehungen Polens zu seinen nordischen Nachbarn zur Folge.

Auf dem Gebiet der wirtschaftlichen Kontakte machte sich in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts der Einfluß des dänisch-englischen Reiches bemerkbar. Die beträchtliche Menge von angelsächsischen Münzen in den Horten sowohl Pommerns als auch Pommerellens, Kujawiens und Großpolens deutet auf enge Handelsverbindungen mit Dänemark und den britischen Inseln. Für Schweden traten die Verbindungen mit Gotland in den Vordergrund. Die ostschwedische Tonware aus diesem Zeitabschnitt weist Nachahmungen der entwickelteren Erzeugnisse liutizischer und pomoranischer Töpferwerkstätten auf. Nordische Amulette (sogenannte Thorshämmer), welche u. a. in Wollin und Danzig gefunden wurden, zeugen von Kontakten im Bereich der Kulte¹³.

An den dänischen Zügen nach England nahmen wahrscheinlich auch Pomoranen teil. Im Jahre 1026 erscheint ein slawischer Fürst namens Vrytsleof (Wartislaw) als Zeuge in einer englischen Urkunde. Im Gegensatz zu einigen Forschern (z. B. Labuda) bin ich der Meinung, daß es sich hier um einen pomoranischen Herrscher handelt. Der Name Wartislaw kommt nämlich sowohl in der pommerschen als auch pommerellischen Dynastie oft vor. Bei den Obodriten und Liutizen ist er dagegen nur selten bezeugt. Man darf vermuten, daß die obengenannten Kontakte nicht nur politischer Art waren und daß ein Teil der angelsächsischen Münzen aus Fahrten der Pomoranen nach England stammte.

¹² Vgl. W. Giesebrecht, *Geschichte der deutschen Kaiserzeit*, Bd. II, Leipzig 1885, 106; L. Koczy, *Misja św. Brunona wśród Suigiów* (Die Mission des hl. Brun bei den „Suigi“), in: *Annales Missiologicae* V (1932—33), 82 ff. (dort Besprechung der älteren Werke); W. Meysztowicz, *Szkice o św. Brunonie-Bonifacym* (Skizzen über den hl. Brun-Bonifacius), in: *Sacrum Poloniae Millenium*, Bd. V, Rom 1958, 488—493; Labuda, 1964, 133—134; T. Schmid, *Sveriges kristnande*, Stockholm 1934, 189; K. Kumlien, *Sveriges kristnande i slutskedet*, in: (Svensk) *Historisk Tidskrift* 25 (1962), 257; J. Powierski, *Stosunki polsko-pruskie do 1230 r.* (Polnisch-prußische Beziehungen bis 1230; deutsche Zusammenfass.), Thorn 1968, 84—86.

¹³ D. Selling, *Wikingerzeitliche und frühmittelalterliche Keramik in Schweden*, Stockholm 1955, 69 ff.; T. und R. Kiersnowski, *Wczesnośredniowieczne skarby srebrne z Pomorza* (Frühmittelalterliche Silberschätze aus Pommern), Warschau/Breslau 1959, Tabellen; Warnke, 1964, 127—129, 203—211 u. Karte 28; Żak, 1967, T. II, 99—185, 218—222.

Die slawisch-norwegischen Beziehungen blieben im 10. und 11. Jahrhundert meistens gespannt. In den Skaldendichtungen findet man manche Erwähnungen von Zusammenstößen mit den „Wenden“. In den dänisch-norwegischen Konflikten waren die Pomoranen fast immer auf der Seite der Dänen. Auch in der Fehde zwischen Magnus von Norwegen und dem dänischen Thronerben, Sven Estridsen, halfen sie dem letzteren, was die Eroberung und Verbrennung von Wollin im Jahre 1043 zur Folge hatte¹⁴.

Die Schwäche der polnischen Feudalmonarchie nach den inneren Wirren und der tschechischen Invasion der Jahre 1033—1039 verhinderte für eine längere Zeit ein wirksames Eingreifen in die Politik des Ostseeraumes. Erst die Festigung der polnischen Oberherrschaft in Pommerellen, welches sich wahrscheinlich in der Wirrenzeit selbständig gemacht hatte, ermöglichte Kasimir I. von Polen die Wiederaufnahme von Beziehungen mit Skandinavien.

Adam, Domherr von Bremen, berichtet von einem Geistlichen angelsächsischer Herkunft mit Namen Osmund, der nach mißglückten Versuchen bei dem Erzbischof von Hamburg-Bremen und dem päpstlichen Stuhl endlich die Bischofsweihe aus den Händen eines polnischen (*de Polenia*) Erzbischofs erhielt. Später wurde er trotz der Proteste seitens des Bremer Metropolitanstuhles von König Emund als Erzbischof von Schweden eingesetzt. Erst nach dessen Tode, um 1060, verlor Osmund seine Würde, und Schweden kehrte wieder unter die geistliche Oberhoheit Bremens zurück.

Einige Forscher, wie z. B. Toni Schmid, T. J. Arne, Sven Ulric Palme u. a., äußerten die Meinung, daß Osmund seine Bischofsweihe nach dem orthodoxen Ritus im Lande der Poljanen, d. h. in Kiew, erhalten hätte. Diese Ansicht wurde jedoch von anderen Historikern, wie z. B. Kjell Kumlien, Gerard Labuda, Władysław Dziewulski, Jan Powierski, abgelehnt.

Adam von Bremen war, obwohl für ältere Zeiten unzuverlässig, doch mit zeitgenössischen Fragen gut vertraut und hätte nie Polen mit Reußen verwechseln können. Den Ausdruck *Polenia* benutzte er immer in seinem Werke, um das Reich der Piasten zu bezeichnen. Das Rätsel von Bischof Osmund ist auch sonst im Lichte der damaligen polnischen Politik gut zu erklären.

Um die Mitte des 11. Jahrhunderts war die kirchliche Selbständigkeit Polens durch die Oberhoheitsansprüche der Erzbischöfe von Magdeburg bedroht, welche die Billigung der Kaiser aus dem Hause der Salier fanden. Die Schwächung der Piastenmonarchie bot die Gelegenheit, diese Ansprüche auch durch Papst Benedikt IX. und seinen Nachfolger, Leo IX., bestätigen zu lassen.

¹⁴ Vgl. Labuda, 1964, 143—156, wo der Verf. ein neues Bild der Ereignisse des Jahres 1043 bietet.

Der Versuch, ein selbständiges Erzbistum in Schweden zu gründen, mußte den deutschen Einfluß im Ostseeraum schmälern. Deswegen war er für Polen höchst willkommen. Eine Zusammenarbeit Polens und Schwedens in dem Kirchenstreit mit Erzbischof Adalbert von Bremen erscheint darum sehr wahrscheinlich¹⁵.

Der Nachfolger Kasimirs I., Bolesław der Kühne (Śmiały, 1059—1079), suchte seine Stellung Heinrich IV. gegenüber zu festigen und warb darum um Verbündete. Eine solche Möglichkeit bot die Politik Sven Estridsens von Dänemark, der auch das deutsche Übergewicht im Norden zu hemmen versuchte. Die ersten Jahre der Regierung Bolesławs brachten wahrscheinlich ein Bündnis mit den Dänen. Der anglo-normannische Geschichtsschreiber des 12. Jahrhunderts, Ordericus Vitalis, berichtet nämlich, daß in dem Feldzuge Sven Estridsens nach England im Jahre 1069 Friesen, Liutizen, Sachsen und Polen teilnahmen. Da die Zugehörigkeit Pommerns zu dem Reich der Piasten in dieser Zeit fraglich erscheint, darf man vermuten, daß es Schiffskontingente aus Pommerellen waren, die auf Befehl Bolesławs den Dänen zu Hilfe segelten¹⁶.

Seit der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts waren im Ostseeraum tiefgreifende Umwandlungen im Gange. Sie äußerten sich u. a. in einem Schrumpfen des Fernhandels sowie in der Verminderung des Silberzuflusses aus Ost und West. Besonders stark fiel der Austausch zwischen den pommerschen Häfen und dem Norden. Länger hielt die Ein- und Ausfuhr zwischen Danzig und Gotland sowie Seeland und Schonen an. Die meisten alten Seehandelsorte, wie z. B. Haithabu, Kaupang, Wollin u. a., verloren dabei ihre ursprüngliche Bedeutung. An ihrer Stelle entstanden neue Wirtschaftszentren, deren Entwicklung in höherem Grade mit dem Binnenhandel und der lokalen Produktion verbunden war.

Die Wikingerbewegung ging zu Ende; bei den Slawen, Balten, Esten und Finnen, deren politische Struktur rückständiger war, erreichte aber die Seeräuberei eben ihren Höhepunkt. Die Lebensbeschreibungen des Bischofs Otto von Bamberg berichten oft von Vertretern der pomoranschen und liutizischen Oberschicht, die Raubzüge gegen die dänischen Küsten unternahmen. Auch zahlreiche pommersche Volkssagen von „Seekönigen“, besonders in der Gegend des Garde- (Gardno) und Lebasees

¹⁵ Adami Bremensis Gesta, lib. III cap. 14; T. Arne, Biskop Osmund, in: *Fornvännen* 42 (1947), 54—56; S. U. Palmc, *Kristendoms genombrott i Sverige*, Stockholm 1959, 82; Labuda, 1964, 230; Powierski, 1968, 94—96 (ist der Ansicht, daß die Bischofsweihe Osmunds als Folge einer Zusammenarbeit des Masowieranführers Maslaw mit Schweden in seinem Kampfe gegen den Piastenherzog Kasimir I. zu betrachten sei); Kumlien, 1962, 257—258.

¹⁶ Orderici Vitalis, *Historia ecclesiastica*, lib. IV cap. 7, in: *MG SS*, Bd. XX, 54—55; T. Grudziński, *Z problematyki kształtowania się stosunku prawnego Pomorza do polskiej monarchii wczesnofeudalnej X—XI wieku* (Zur Problematik der Entwicklung des Rechtsverhältnisses Pommerns zur frühfeudalen polnischen Monarchie), in: *Zapiski Historyczne* 26 (1961), 7—32.

(Łebsko) verbreitet, enthalten wahrscheinlich Erinnerungen an solche Plünderungszüge. Der Sklavenhandel blieb immer noch eine wichtige Einkommensquelle. Helmolds Chronik berichtet, daß die obotritischen Flüchtlinge, die das Land vor den Sachsen im Jahre 1164 verließen und in die Hände der Dänen und Pomoranen gerieten, von diesen massenweise an Polen, Böhmen und Sorben verkauft wurden¹⁷.

Das polnische Reich blieb während eines halben Jahrhunderts von den Ostseeangelegenheiten ausgeschaltet, da ihm auch Pommerellen verloren ging. Ein Versuch, die polnische Oberhoheit dort wieder herzustellen (1090—92), blieb ohne Erfolg. Wie man aus den Ergebnissen der Grabungen in Danzig schließen darf, wirkten sich diese Kriegszustände sehr nachteilig sowohl auf den Fernhandel als auch auf den Wohlstand der Stadtsiedlung selbst aus. Erst unter Bolesław III. Schiefmund (Krzywousty) begann ein kräftiger polnischer Vorstoß, der um 1116 mit der Unterwerfung von Pommerellen und 1121 derjenigen von Pommern endete¹⁸.

Auch nach der Christianisierung des Landes durch Bischof Otto von Bamberg blieb die polnische Oberherrschaft in Pommern durch die Unzuverlässigkeit des dortigen Fürsten, Wartislaw I., wie auch durch die Ansprüche seitens König Lothars III. bedroht. In dieser Lage war ein gutes Einverständnis mit Dänemark von großer Wichtigkeit. Auch König Niels war gegen die Ausbreitung des deutschen Einflusses, welcher sich besonders im Lande der Obodriten fühlbar machte. Eine Gesandtschaft von Bischof Otto zu dem Erzbischof von Lund im Jahre 1128 sollte die strittigen Kirchenfragen klären und wahrscheinlich auch die ersten Gespräche über ein dänisch-polnisches Bündnis führen. Ein Jahr später kam es zu einem gemeinsamen Feldzug der Dänen und Polen gegen Fürst Wartislaw, der kurz vorher die Oberhoheit Bolesławs wieder abgeworfen hatte und mit König Lothar III. in Verbindung getreten war.

Nach der Unterwerfung der Pomoranen wurde das dänisch-polnische Bündnis durch die Heirat von Bolesławs Tochter Richeza mit Magnus Nielsson bekräftigt. Seine Wirksamkeit war jedoch von kurzer Dauer, da einige Jahre später sowohl König Niels wie auch sein Sohn Magnus von Mörderhand fielen und Erich Emune den Thron von Dänemark bestieg. Es ist aber wahrscheinlich, daß die Zusammenarbeit mit Däne-

¹⁷ K. Ślaski, *Słowianie zachodni na Bałtyku w VII—XIII wieku* (Die Westslawen an der Ostsee im 7.—13. Jahrhundert), Danzig 1969, 94—108; A. E. Christensen, *Mellem vikingetid og Valdemarstid*, in: (Dansk) *Historisk Tidsskrift* 12 R., Bd. 2 (1966), 31—39.

¹⁸ Powierski, 1968, 97—108; B. Zientara, *Polityczne i kościelne związki Pomorza Zachodniego z Polską za Bolesława Krzywoustego* (Politische und kirchliche Verbindungen Pommerns mit Polen zur Zeit Bolesław Schiefmunds), in: *Przełąd Historyczny* LXI (1970), 199—201.

mark Polen die Oberhoheit über Pommern sicherte, was auch von Kaiser Lothar III. im Vertrag von Merseburg (1135) anerkannt wurde.

Das 12. Jahrhundert war durch andauernde nordisch-westslawische Seekämpfe ausgefüllt. Im Laufe der ersten Hälfte dieser Phase hatten die Slawen oft die Oberhand. Besonders berühmt wurde der Überfall des Nachfolgers Wartislaws I., Ratibors I. von Pommern, auf den norwegischen Hafenort Konungahela (jetzt Kungsälv) im Jahre 1135. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts nahmen jedoch die Angriffe der Dänen zu. Die Geschichte jener Kriege, die zu einer vollständigen Vernichtung der ostseeslawischen Seestreitkräfte führte, ist allgemein bekannt.

Die Söhne des 1139 verstorbenen Bolesław III. nahmen, in innere Fehden verwickelt, nur gelegentlich teil an dem Ringen um die Ostseeherrschaft. Als Knud Magnusson, aus Dänemark vertrieben, nach Polen flüchtete, fand er bei den Brüdern seiner Mutter nicht die erwartete Hilfe. Mieszko III., Senior der polnischen Teilfürsten seit 1173, versuchte zwar, den Pomoranen in ihrem Ringen gegen Dänen und Sachsen Hilfe zu leisten; sein Nachfolger, Kasimir II., überließ jedoch Pommern seinem Schicksal. Bogislaw I. von Stettin sah sich darum gezwungen, im Jahre 1181 Kaiser Friedrich Barbarossa und 1185 dem dänischen König, Knud VI., zu huldigen. Nach dem Tode Bogislaws (1187) versuchte die polenfreundliche Partei, die dänische Oberherrschaft wieder abzuwerfen. Dieser Schritt verursachte jedoch die Strafzüge von 1189 und 1198, welche die Abhängigkeit Pommerns von Dänemark noch weiter vertieften¹⁹.

Die Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert bildete den Höhepunkt des dänischen Einflusses. Er kam in der Gründung von Zisterzienserniederlassungen in Kolbatz (Kołbacz, 1173) und Oliva bei Danzig (1186/95) durch Mönche aus der Abtei Esrom sowie in der Besetzung des Kamminer Bistums mit dem Dänen Sigwin zum Ausdruck. Der Einfluß der dänischen Baukunst ist in vielen Einzelheiten der Klosterkirchen von Kolbatz und Oliva sowie des Domes zu Kammin deutlich sichtbar²⁰. Die

¹⁹ G. Labuda, Walka o zjednoczenie Pomorza z Polską w X—XIV wieku (Der Kampf um die Vereinigung Pommerns mit Polen im 10.—14. Jahrhundert), in: *Szkice z dziejów Pomorza*, Bd. I, Warschau 1958, 218—225; Zientara, 1970, 207—222; Saxo, *Gesta Danorum*, ed. A. Holder, Straßburg 1881, 420, 461, 594, 637; M. Szczaniecki, Political ties between Western Pomerania and Poland up to the 16-th century, in: *Poland at the XI-th International Congress of Historical Sciences in Stockholm 1960*, Warschau 1960, 85—89.

²⁰ Vgl. H. Chłopocka, Powstanie i rozwój wielkiej własności ziemskiej opactwa cystersów w Kołbaczu w XII—XIV w. (Entstehung und Entwicklung des Großgrundbesitzes des Zisterzienserklosters Kolbatz im 12.—14. Jahrhundert), Posen 1953; S. M. Szacherska, Rola klasztorów duńskich w ekspansji Danii na Pomorzu Zachodnim u schyłku XII wieku (Die Rolle der dänischen Klöster bei der Expansion Dänemarks nach Pommern am Ende des 12. Jahrhunderts), Breslau 1968, 20—63; J. Stankiewicz, Wczesnośredniowieczne koncepcje kościoła cysterskiego w Oliwie (Die frühmittelalterlichen Konzeptionen der Zisterzienserkirche in Oliva), in: *Zeszyty Naukowe Politechniki Gdańskiej*, Nr. 1 (1958), 61—101.

Bande zwischen Pommern und Dänemark wurden im Jahre 1211 durch die Heirat des Herzogs von Demmin, Kasimir II., mit der Tochter König Waldemars II. noch gefestigt.

Am Anfang des 13. Jahrhunderts machten die Dänen einen Versuch, auch an den südöstlichen Gestaden der Ostsee festen Fuß zu fassen. Im Jahre 1205 unternahm Waldemar II. einen Feldzug nach Ostpommern; er wurde jedoch von Herzog Władysław „Dünnbein“ (Laskonogi), dem damaligen Senior der polnischen Teilfürsten, aufgehalten. Es ist wahrscheinlich, daß ein nicht näher bekannter Vertrag dann den Dänen die Oberherrschaft in den Ländern Schlawe (Slawno) und Stolp (Słupsk) überließ. Im Jahre 1210 folgte ein Vorstoß gegen Pommerellen und Preußen. Fürst Mestwin (Mściwój) I. von Danzig, der als polnischer Statthalter in Pommerellen regierte, legte König Waldemar den Lehnseid ab. Es ist wahrscheinlich, daß die pommerellischen Eroberungen in Pomesanien und die Versuche der Zisterzienser, dort eine Mission einzurichten, mit dänischer Hilfe geschahen. Dänemark, mit den Kreuzzügen nach Estland beschäftigt, konnte jedoch diese Erwerbungen nicht behalten. Nach dem Tode Mestwins I. im Jahre 1217 kehrte Pommerellen unter die Oberhoheit des Seniorherzogs von Krakau zurück, vergrößert um das Land Stolp, dessen Ritterschaft die dänische Herrschaft abgeworfen hatte²¹.

Die Gefangennahme Waldemars II. im Kriege mit den sächsischen Feudalherren und die darauf folgende Niederlage bei Bornhöved im Jahre 1227 machten der dänischen Vorherrschaft im Ostseeraum ein Ende. Die Schwäche der polnischen Teilherzogtümer erlaubte es diesen nicht, ihre verlorene Stellung im Ostseeraum wieder zu gewinnen. Pommern geriet unter den wachsenden Einfluß der benachbarten deutschen Territorien, und auch Pommerellen machte sich für mehrere Jahrzehnte ganz selbständig.

Etlliche politische Verbindungen der polnischen Gebiete zu Dänemark bestanden jedoch weiter. Die Tochter eines Teilfürsten von Pommerellen, Sambors II. von Liebschau (Lubiszew) und Dirschau (Tczew), Margarethe, heiratete 1248 den dänischen Prinzen Kristoffer, der einige Jahre später den Thron von Dänemark bestieg. Sambor, ein begabter Diplomat, hat mehrere Male sowohl seinem Schwiegersohn wie auch nach dessen

²¹ G. Labuda, *Ze studiów nad najstarszymi dokumentami Pomorza Gdańskiego* (Aus den Studien zu den ältesten Urkunden Pommerellens), in: *Zapiski Tow. Naukowego w Toruniu XVIII* (1953), 141 ff.; Powierski, 1968, 139—142, 149—150; *Pommerellisches Urkundenbuch*, hrsg. von M. Perlbach, Danzig 1882, Nr. 7 (1180!); *Annales Valdemarianes*, in: *Annales Danici Medii Aevi*, cur. E. Jørgensen, neue Ausgabe, Bd. I. Kopenhagen 1920, 98 (1210). Zum Verhältnis von Pommerellen zu den Seniorherzögen von Krakau vgl. T. Lalik, *Marchie polskie* (Polnische Marken), in: *Kwartalnik Historyczny LXXIII* (1966), 817—832.

Tod der Regentin Margarethe mit seinem Rat geholfen, z. B. in dem Streit mit Jakob Erlandsen, Erzbischof von Lund.

In der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts läßt sich ein erneutes Interesse Polens für die Angelegenheiten des Ostseeraumes feststellen. Die Bedrohung seitens des älteren Askanierhauses bahnte den Weg für eine Zusammenarbeit Großpolens mit Pommerellen, und Herzog Przemysł II. wurde 1282 zum Erben des letzten Vertreters des pommerellischen Fürstenhauses gewählt. Er hatte in erster Ehe eine mecklenburgische Prinzessin geheiratet und nahm an den Fragen des Ostseeraumes einen regen Anteil. Im Vertrag von Vierraden (1284) arbeitete er mit Erich Glipping von Dänemark zusammen. Ein Jahr später heiratete Przemysł in zweiter Ehe die Tochter des vertriebenen Königs von Schweden, Waldemar. Diese Heirat kam durch die Vermittlung Dänemarks zustande, welches die Ansprüche Waldemars unterstützte. Der Tod König Erich Glippings (1286) sowie Gegensätze zwischen Polen und den Markgrafen von Brandenburg entfremdeten wieder die Politik beider Staaten²².

Die Verbindungen Polens zu den anderen nordischen Staaten blieben im 12. und 13. Jahrhundert viel schwächer, als es mit Dänemark der Fall war. Die dynastischen Kämpfe, die sowohl Schweden als auch Norwegen erschütterten, wirkten hemmend auf diese Kontakte.

Auch über wirtschaftliche Beziehungen der ostseeslawisch-polnischen Gebiete mit Skandinavien in dem obenerwähnten Zeitraum sind wir bisher ungenügend unterrichtet. In Danzig fand man spärliche Überreste von Stabbauhäusern aus dem 11. und 12. Jahrhundert, die vielleicht auf Anwesenheit von nordischen Ansiedlern oder bloß nur auf nordische Einflüsse deuten. Die Erzeugnisse der dortigen Schusterwerkstätten weisen Ähnlichkeit mit Lederwaren aus Lund auf. In den Grabungsschichten des 12. Jahrhunderts kommen auch weiter Amulette in Gestalt von sogenannten „Thorshämmern“ vor, was auf Kontakte mit den damals noch halb heidnischen Schweden hindeutet. Besonders gut ablesbar sind Handelsverbindungen Pommerellens mit Gotland, u. a. an gotländischen Schmucksachen wie auch romanischen Taufsteinen, die von dieser Insel weichselaufwärts ins Landesinnere gelangten, wie z. B. nach Graudenz (Gruźdzadz), Kulm (Chełmno) und Górszk.

²² N. Skyum-Nielsen, Kirkekampen i Danmark 1241—1290, Kopenhagen 1963, 108—109, 111, 227; M. Figalski, Rządy Małgorzaty Samborówny w Danii w drugiej połowie XIII w. (Das Regime der Margarethe, Tochter Sambors, in Dänemark in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts), in: Zapiski Historyczne XXXII (1968), 7—32; J. Rosén, Magnus Ladulås och Valdemar Birgersson 1284—1285, in: (Svensk) Hist. Tidskrift, 2. Ser., 5 (1942), 1—13; K. Jasiński, Tragedia rogozińska 1296 na tle rywalizacji wielkopolsko-brandenburskiej o Pomorze Gdańskie (Die Tragödie von Rogoźno von 1296 auf dem Hintergrund der großpolnisch-brandenburgischen Rivalität um Pommerellen), in: Zapiski Historyczne XXVI (1961), 78—85.

Die gegenseitige Beeinflussung auf dem Gebiet der Kunst ist noch nicht genügend erforscht worden. Wir haben schon oben auf dänische Einflüsse auf Bauten des Zisterzienserordens aufmerksam gemacht. Jerzy Stankiewicz hat neulich den gotländischen Einfluß auf die Architektur Danzigs behandelt. Ewert Wrangel äußerte schon vor 40 Jahren die Vermutung, daß die Rundkirchen auf Bornholm und in den ostschwedischen Küstenlandschaften als Nachbildungen der polnischen Rotunden des 10.—12. Jahrhunderts entstanden sind. Zahlreiche Funde von solchen Kirchenbauten, die in den letzten 20 Jahren in verschiedenen Städten Polens entdeckt wurden, scheinen diese Behauptung zu bestätigen²³.

Besonders heiß umstritten ist die Herkunft des Taufbeckens aus Tryde in Schonen. Einige nordische wie auch polnische Forscher, wie z. B. Johnny Roosval, Mieczysław Gębarowicz, H. Cornell, Agneta Bennett, vertraten die Meinung, daß dessen Reliefs die Legende des hl. Stanislaus darstellen, was von anderen Kunsthistorikern abgelehnt wurde. Die Möglichkeit einer Übertragung dieses Kultes ist an sich nicht ausgeschlossen, da man z. B. in Lund Spuren der Verehrung eines anderen polnischen Heiligen, Adalbert, findet²⁴.

Auch in den schriftlichen Quellen des 12. und 13. Jahrhunderts fanden die Beziehungen Polens mit den nordischen Völkern ihre Widerspiegelung. Die isländisch-norwegischen Sagas enthalten einige Polen betreffende Erwähnungen; so tritt z. B. die hervorragende Gestalt Bolesławs I. in der Eymund-Saga auf. Die Chronik des Saxo Grammaticus bringt die Nachricht von dem dänisch-polnischen Bündnis und den dynastischen Verbindungen am Anfang des 12. Jahrhunderts.

Auch im polnischen Schrifttum des 12. bis 13. Jahrhunderts findet man Anklänge von nordischen Sagen. Die Chronik des Magisters Vincenz

²³ Z. Hołowińska, Wczesnośredniowieczne rzemiosło złotnicze w Gdańsku (Frühmittelalterliches Goldschmiedehandwerk in Danzig), in: *Gdańsk Wczesnośredniowieczny I* (1959), 80, 100; H. Wikłak, *Obuwie gdańskie z X—XIII wieku* (Danziger Schuhwerk aus dem 10.—13. Jahrhundert), ebd. III (1960), 37; J. Stankiewicz, *Architektonische Annäherungspunkte Gdańsk-Visby*, in: *Zeszyty Naukowe Politechniki Gdańskiej*, Bd. IX, 1968, 82—83; ders., *Die Probleme der ersten Kirchenanlagen in Gdańsk*, in: *Acta Visbyensia*, Bd. III, Göteborg 1969, 221—239; E. Wrangel, *Die kunsthistorischen Beziehungen zwischen Polen und Schweden während des älteren Mittelalters*, in: *Sprawozdania z posiedzeń Towarzystwa Naukowego Warszawskiego*, Bd. 29, 1936, Abt. II, 2—11.

²⁴ J. Roosval, *Sveriges och Danmarks östliga konstförbindelser under medeltiden*, in: *Konsthistoriska Sällskapet's Publikation 1917*, Stockholm 1917, 6—7; M. Gębarowicz, *Początki kultu św. Stanisława i jego średniowieczny zabytek w Szwecji* (Die Anfänge des St. Stanislaus-Kultus und seine mittelalterliche Überlieferung in Schweden), Lemberg 1927, 72—109, 154—156; A. Bennett, *Trydefunten*, Stockholm 1968; T. Erikson, *Fridolinslegende i Tryde*, in: *Ale-Historisk Tidskrift för Skåneland* 1968, Nr. 3, Kristianstad 1968, 1—15; *Liber daticus Lundensis vetustior*, in: *Scriptores rer. Danicarum m. aevi*, ed. P. F. Suhm, T. III, 1774, 508.

Kadlubek (um 1190) erzählt von einem Überfall der Polen auf das dänische Reich. Dieser Bericht weist viel Ähnlichkeit mit der aus Saxo bekannten Ismarus-Sage auf. Die polnische Sage vom Grafen Peter Wlast (Włostowic, gest. 1153) enthält Episoden, die Saxo dem Jomsborger Wiking Palnatoki zuschreibt, und vom Grafen selbst wird berichtet, daß er dänischer Herkunft sei. Eine im 13. Jahrhundert entstandene Legende von den Reliquien der hl. Barbara erwähnt, daß der Schrein mit dem Kopf der heiligen Jungfrau von Pilgern in Rom gestohlen und nach Dänemark entführt worden sei. Auf der Fahrt hätten heidnische Seeräuber das Schiff überfallen und die Reliquie geraubt. Der Herzog von Pommerellen, Swantopolk (Świętopelk) II., habe dann das Räubernest vernichtet und den Schrein in der Burgkapelle zu Sartowice (Kr. Schwetz) untergebracht. Die obenerwähnten Sagenverbindungen sprechen für das Bestehen von gegenseitigen Kultureinflüssen zwischen den ostseeslawischen bzw. polnischen Gebieten und dem Norden²⁵.

Mit dem Zusammenbruch der dänischen Staatsmacht ging die Vorherrschaft im Ostseeraum allmählich an neue Kräfte über, nämlich an die norddeutschen Hafenstädte. Im Osten erwuchs eine neue Macht in Gestalt des Deutschordensstaates, der bald auch Pommerellen bedrohte. In den Jahren 1306—1309 gingen die letzten Küstenbesitzungen Polens, d. h. Pommerellen sowie die Länder Stolp und Schlawe, an den Deutschen Orden und die Askanier verloren. Die Entwicklung der Hansestädte führte zu tiefgreifenden Umwandlungen in den wirtschaftlichen und ethnischen Verhältnissen. Damit begann ein ganz neuer Abschnitt in der Geschichte der Ostseeslawen und der benachbarten Völker, welcher nicht mehr zu unseren Betrachtungen gehört.

²⁵ Vgl. K. Ślaski, Die geistigen Kontakte Polens mit den skandinavischen Ländern vom 11. bis zum 13. Jahrhundert, in: *Acta Visbyensia*, Bd. III, Göteborg 1969, 252—257 (dort Quellenangaben); J. Dworzaczkowa, Podanie o głowie św. Barbary w dziejopisarstwie pomorskim (Die Überlieferung über den Kopf der hl. Barbara in der pommerschen Geschichtsschreibung), in: *Studia Historica w 35-lecie ... H. Łowmiańskiego*, Posen 1958, 155—165.

DAS WIRTSCHAFTSPOLITISCHE ERBE JÜRGEN WULLENWEVERS*

von

KLAUS FRIEDLAND

Der Lübecker Bürgermeister Jürgen Wullenwever ist in der Reihe historischer Persönlichkeiten eine bekannte Größe. Er kann zwar mit Leuten wie Alexander, Karl dem Großen und Ludwig XIV. nicht mithalten; aber es scheint, als ob das, was ihm dabei bisher immer etwas im Wege war, heute zum Vorteil für ihn ausschlägt. Seit nämlich der Geschichtsunterricht den Blick nicht mehr allein auf die Repräsentanten der Weltreiche, Großstaaten und Nationen richtet und seit die Wissenschaft mehr nach sozialgeschichtlichen Zusammenhängen fragt, ist Wullenwevers Stern im Steigen; Lübeck und die wendischen Städte im Zeitalter der Grafenfehde ist ein Thema, um das kein nordeuropäischer Wirtschafts- und Sozialhistoriker herumkommt. Wullenwever — das ist der Mann der Reformation, das ist der Mann der Revolution und der sozialen Reformversuche — Ereigniskomplexe, deren Erforschung heute des Schweißes der Edlen in ganz besonderem Maße wert scheint.

Kämpfer für die Anerkennung des Revolutionärs Wullenwever haben sich freilich — auf mehr oder weniger sicherer Basis und mit größerem oder geringerem Erfolg — bereits vor weit über hundert Jahren gefunden. Als Erster ist der belgische Geschichtsprofessor und Jurist Jean-Jacques Altmeyer 1842/43 mit den Methoden neuzeitlicher Geschichtsforschung an die Wullenwever-Frage herangegangen¹, ein impulsiver Mann, dem das Thema in die Wiege gelegt zu sein schien. Seinen beiden Vornamen hat er alle Ehre gemacht, jedenfalls fühlte er sich als Bürger des jungen, revolutionsentsprossenen belgischen Staates und sah in der Biographie des Lübecker Bürgermeisters einen adäquaten Stoff aus der Geschichte freiheitlich-revolutionären Bürgertums.

Altmeyer brachte dasjenige Engagement für seinen Stoff mit, das Voraussetzung für das Gelingen historischer Darstellungen ist; er war aber auch insofern schwungvoll und beweglich, als er auf die damals modernste, noch keineswegs allgemeinübliche Weise zu forschen gedachte, näm-

* Veränderte Form eines am 2. Oktober 1967 in Görlitz bei der 12. Arbeitstagung der Arbeitsgemeinschaft des Hansischen Geschichtsvereins gehaltenen Vortrags.

¹ J. J. Altmeyer, Der Kampf demokratischer und aristokratischer Principien zu Anfang des sechszhnten Jahrhunderts, Lübeck 1843.

lich anhand der Archivalien, die bisher niemand kannte. Daran freilich haben ihn die Lübecker Archivare gehindert. Sie erklärten etliche wichtige Aktenstücke als unauffindbar — zweifellos aus übertriebener Sorge vor Mißbrauch der alten Papiere, nicht, wie Altmeyer dann meinte, weil es nichts Unordentlicheres als das Lübecker Archiv und nichts Ungenaueres als seine Findbücher gegeben habe. Vor allem hat es den belgischen Gelehrten verdrossen, daß ihm die Lübecker Schonenfahrgesellschaft den Zugang zu ihrem damals noch selbständigen Archiv verwehrte und er auf seine diesbezüglichen Bitten nichts anderes von den Älterleuten der Schonenfahrer zur Antwort erhielt: „que ... cette abominable nêê, qui vous fait endiabler“².

Die Begeisterung für seinen Stoff und vor allem der Wille zu definitivem Urteil ist bei dem belgischen Professor darüber aber nicht abhanden gekommen. Unversehens wurden ihm seine unerfreulichen Erlebnisse im Lübeck des 19. Jahrhunderts zur Bekräftigung für das, was er für das 16. Jahrhundert ohnehin vermutete: wie ihm, dem liberalen Belgier, der konservative Eigensinn spätlübischen Bürgerstolzes im Wege stand, so mußten, schien es ihm, Wullenwevers hochfliegende Pläne am erstarrten Patriziertum zuschanden geworden sein.

Wir müssen noch einen Augenblick bei Altmeyers Auffassung verweilen. Sie ist nämlich Punkt für Punkt von einem bekannteren Zeitgenossen, dem Programmierer des „Jungen Deutschland“ Karl Gutzkow, übernommen und mit der Fähigkeit des begabten Dramatikers in eine für jedermann faßliche Gestalt gebracht worden. Man muß wissen, daß Gutzkow sein Wullenwever-Drama mit offen verkündeter Absicht und zu einem bezeichnenden Zeitpunkt schrieb: es gehe, so heißt es in dem Ende 1847 abgeschlossenen Stück, um die „Behandlung eines vaterländischen, [an] manche Fragen der Gegenwart anklingenden Stoffs“. Nach der Anweisung Gutzkows sollte das Stück „unter allen Umständen“ vier Stunden dauern, „von 6 bis gegen 10 Uhr“. Als es am 1. Januar 1848 in Hamburg, Dresden und Leipzig erstmals über die Bühne ging, haben es trotz dieser langen Aufführungsdauer „die sinnigen und aufmerksamen Zuschauer“, wie es in einer zeitgenössischen Kritik heißt³, „fortwährend gespannt“ und „mit großem Beifall“ aufgenommen. Gutzkow ist fast in jeder Zeile seines Stücks zeitkritisch. Es bedarf kaum eines besonderen Hinweises auf die Parallelen der 1840er Jahre, wenn Gutzkow Wullenwever empört fragen läßt, ob der Kaiser „Freund des Reiches, Mehrere deutscher Lande“ sei oder „nur sein Ansehen für die Krone Niederland“ gebrauche, wenn er den Schwedenkönig Gustav Vasa und

² A. v. Brandt, Das Lübecker Archiv in den letzten hundert Jahren, in: ZVLGA 22 (1952), 64 f.

³ „Lübecker Bürgerfreund“ vom 21. Jan. 1848.

den lübeckischen Feldhauptmann Marcus Meyer als Vertreter einer Zeit „gewaltige[r] Wandlungen und schroffste[r] Gegensätze“ und als Kämpfer gegen das adlig-konservative Dänemark hinstellt, wenn er den König Christian II. zum reformwilligen Monarchen und eifrigen Protestanten macht (in Wirklichkeit war er weder das eine noch das andere) und ihn mit Wullenwever in eine Kampffront rückt (in Wirklichkeit hatte Wullenwever für seine Enthronung und Gefangensetzung gesorgt und ihn später als Figur politischer Taktik benutzt). Vor allem ist natürlich Wullenwever selbst nach persönlichen Eigenschaften und historischer Bedeutung charakterisiert: ein vielbeschäftigter, politisch umsichtiger Demokrat, ein freimütiger und wesensoffener Lutheraner und der Erlöser des Bürgers aus den „Ketten slavischer Abhängigkeit“, in die ihn „einige reiche Tyrannen“ geschlagen haben.

So steht nun unser Mann da, „ein schöner Zweig der deutschen Eiche“ nach Gutzkow, „der größte und kühnste Staatsmann, den das alte freie Germanien gesehen hat“, nach Altmeyer⁴, der Nachwelt dargeboten in einem Standbild, an dem wissenschaftlicher Eifer und persönlicher Ärger, nationales und liberales Ideengut des Vormärz und schließlich dichterische Gestaltungskraft gleichermaßen geschaffen haben, eine Symbolgestalt für Bürgerstolz und frühe Demokratie.

Wullenwever, der große Staatsmann und der glaubensstarke Reformator, hat nun aber vor der ersten und bis heute gültigen Gesamtuntersuchung des überlieferten Schriftgutes, Georg Waitz' „Lübeck unter Jürgen Wullenwever und die europäische Politik“⁵, nicht bestehen können. Waitz hat in einer für die Möglichkeiten seiner Zeit ganz erstaunlichen Gründlichkeit das Material durchforscht und die Quellen nicht nur verwertet, sondern auch der allgemeinen Kritik unterbreitet, indem er sie in einem Anhang edierte oder zumindest registrierte. Zur dringend nötigen Ernüchterung seiner Leser, aber zugleich in feinfühligem Verständnis für die historische und menschliche Problematik um seine Titelgestalt schrieb Waitz in seinem Vorwort, die Ereignisse seien gewaltiger als alle Pläne des einzelnen gewesen, es habe sich in diesen Jahren eine Umwandlung vollzogen, die auch ein mächtigerer Wille, eine stärkere Kraft als die jenes Mannes nicht hätte aufhalten können⁶.

Diese Bild von einem ohnmächtigen Mann, der die gewaltigen Ereignisse seiner Zeit aufhalten will und nicht kann, steht nun in krassestem Widerspruch zu jenem vorwärtsdrängenden Freiheitshelden altmeyerschutzkowscher Prägung. Es ist aber das für die Wissenschaft maßgebende Bild geblieben. Wenn hie und da der Meinungsstreit wieder aufflammt, geht es, genau besehen, jedesmal nur um die außerwissenschaftliche Frage,

⁴ Altmeyer, 114 f.

⁵ 3 Bde., Berlin 1855/56.

⁶ Waitz, Bd. I, XIII.

ob nicht jemand, der sein Leben einem Justizmord opfern mußte, als postume Wiedergutmachung das Prädikat eines bedeutenden Staatsmannes bekommen sollte.

Für unser Thema ergeben sich aus der Geschichte der Wullenwever-Beurteilung zwei verschiedene Ansätze: Wullenwever könnte gleich dem Begründer eines Unternehmens oder einer Dynastie ein Erbgut zusammengebracht und mit klarem Blick für die Zukunft zur Grundlage künftiger Entwicklungen gemacht haben; das entspräche etwa der Altmeyerschen Vorstellung, wäre aber für Teilgebiete immerhin auch im Rahmen des Waitzschen Bildes denkbar. Wullenwever könnte aber auch das Vorhandene, ihm selbst Überlieferte nur verteidigt und schließlich ruhmlos eingebüßt haben, ohne der Nachwelt überhaupt ein Erbe zu hinterlassen; dann entspräche Wullenwevers wirtschaftsgeschichtliche Rolle dem, was Waitz ganz allgemein von ihm festgestellt hat: sie wäre ein ohnmächtig-konservatives Opponieren gegen die Mächte der neuen Zeit gewesen.

Die Frage müßte sich, so sollte man meinen, verhältnismäßig schnell beantworten lassen. Denn einerseits ist uns Wullenwever in seinem politischen Wirken zu Lübeck und in seinem Einfluß auf die nordeuropäische Situation der 1530er Jahre durch Georg Waitz bestens bekannt. Auf der anderen Seite kennt man die grundsätzlichen und dauerhaften Umwälzungen in der städtischen und allgemeinen Wirtschaftsgeschichte des 16. Jahrhunderts und insbesondere seines ersten Drittels⁷. Es ist aber bisher kaum geprüft worden, ob das eine mit dem anderen etwas zu tun hat, genauer gesagt, ob Wullenwevers Macht und Sturz fördernd oder hindernd an den wirtschaftlichen Veränderungen bei Beginn der Neuzeit beteiligt waren⁸.

Bei Überprüfung dieser Frage stößt man auf eine grundsätzliche Äußerung Wullenwevers zur Wirtschaftspolitik. Es handelt sich um das Protokoll einer lübeckischen Gesandtschaft nach Dänemark im Frühjahr 1532⁹, worüber auch Waitz schon knapp berichtet hat¹⁰. Wullenwever nahm als verordneter Bürger teil, noch nicht als Bürgermeister¹¹. Es ging um ein Kriegsbündnis mit den Dänen gegen den Exkönig Christian II.

⁷ A. v. Brandt, Geist und Politik in der lübeckischen Geschichte, Lübeck 1954, 28, 113.

⁸ Eine Ausnahme macht Heinz Pannach mit seinen freilich knappen, mehr anregenden als ausführenden „Bemerkungen zu den sozialökonomischen Problemen um Jürgen Wullenwever“, in: Vom Mittelalter zur Neuzeit, Festschrift zum 65. Geburtstag von Heinrich Sproemberg, Berlin 1956, 113—125.

⁹ Veröffentlicht von Rudolf Häpke, Die Sundfrage und der holländisch-lübische Konflikt auf der Tagung zu Kopenhagen April 1532, in: ZVLGA 14 (1912), 90—136.

¹⁰ Waitz, Bd. I, 138.

¹¹ Wullenwever wurde am 21. Februar 1532 Ratmann und Bürgermeister (Waitz, Bd. I, 199).

Der Rangälteste der Lübecker, Bürgermeister Nikolaus Bardewick, brachte schon bei den internen Vorbesprechungen die anderen wendischen Städtegesandten in Verwirrung, als er vom Plan eines Krieges gegen die Holländer sprach. Auch der dänische Reichsrat begriff zunächst nicht recht, weshalb die Lübecker immer wieder auf die Holländer statt auf den gemeinsamen Gegner Christian II. zielten, bis schließlich Wullenwever des längeren darlegte, was man in Lübeck von der Kampfgemeinschaft mit Dänemark erhoffte: Die Durchfuhr von Stapelgütern durch den Sund solle vollkommen verboten werden; die Holländer insbesondere sollten darüber hinaus auch mit anderen Waren nur eingeschränkt die Ostsee befahren dürfen. Es gehe einfach nicht länger an, daß mit lübischem Kapital ausgestattete Kaufgesellen zwischen Danzig oder anderen Ostseehäfen und dem Westen durch den Sund, gewissermaßen an Lübeck vorbei, ihren Handel trieben, dabei manchmal zehn Jahre lang gegenüber dem lübeckischen Geldgeber nicht abrechneten und schließlich mit dem lübeckischen Geld und dem Gewinn daraus auf Nimmerwiedersehen in irgendeine livländische oder westliche Stadt entschwänden. Lübeck und andere Städte kämen dadurch ganz von Kräften und seien dann außerstande, dem Reich Dänemark Hilfe zu leisten — man versteht, was das heißen soll: falls die Dänen nicht Wullenwevers Wünsche in der Sundkontrolle verwirklichen, werden die Städte gegenüber den Hilferufen des Reichsrats taub bleiben und das Reich Dänemark in der drohenden Gefahr vor dem Exkönig Christian mit seinem Eroberungsheer sitzenlassen. Ein Verbot der Sundverschiffung von Stapelgütern, meint Wullenwever weiterhin, werde bei den Hansekaufleuten kaum auf ernstlichen Widerstand stoßen, da solche Güter nur in hansischen Händen seien und lediglich als Frachtgut auf holländische Fahrzeuge gegeben würden; den Hansen aber, seinen eigenen Leuten, könne er leicht entsprechende Anordnungen erteilen. Lediglich die Danziger müsse man einstweilen anders behandeln, da sie nun einmal ein dänisches Privileg für die freie Durchfuhr ihrer Güter durch den Sund besäßen. Aber man werde schon sehen, wie sie sich noch gegen König und Reich Dänemark verhielten: das werde ohne weiteres Anlaß genug geben, ihnen ihre privilegierten Rechte zu nehmen und sie am Sund der Durchfuhrsperrung zu unterwerfen wie alle anderen auch. Die Bedenken und das Zögern der Dänen versteht Wullenwever nicht: es gehe doch nur darum, wie die Waren transportiert würden; im übrigen seien und blieben sie im Besitz hansischer Kaufleute. Man könne doch wirklich nichts Besonderes darin sehen, wenn die Hansen ihre Waren über ihre Städte geführt haben wollten und nicht an ihnen vorbei durch den Sund. Die dänischen Sorgen gegenüber Danzig, Brabant und Seeland scheinen ihm unbegründet: gewiß, eine Fehde werde man mit denen nicht beginnen, um sie zur Beachtung der Stapelgütersperrung zu zwingen. Aber so weit werde man es auch von deren Seite gar

nicht kommen lassen, da gar kein so großes Interesse an der uneingeschränkten Sundfahrt bestehe. Die wenigen Stapelgüter, die als Eigentum von Danzigern, Brabantern und Seeländern den Sund passierten, ließen sich ostwärts auf zwei, westwärts auf vier Schiffe pro Jahr laden. Das könne man einstweilen hingehen lassen. Denn selbst wenn man die wirklich über Lübeck zwänge, wäre damit nicht einmal so viel gewonnen, um ein Kriegsschiff auszurüsten — wieder der wohlgezielte Hinweis auf den Zusammenhang zwischen Sundsperr durch die Dänen und Kriegshilfe durch Lübeck¹².

Der Ostseehandel den Ostseeanliegern — hansische Ware über hansische Märkte — beschränkte Zulassung fremder Frachtschiffahrt im Ostseeverkehr außer für Stapelgüter: das hört sich wie ein klarer wirtschaftspolitischer Plan an, der nicht viel militanter ist als etwa die englische Navigationsakte. Wer aber die Gegebenheiten des hansischen Handels jener Jahre genauer untersucht, gerät bald in Zweifel. Bereits das Protokoll, in dem Wullenwevers Gedanken und Äußerungen festgehalten sind, vermerkt nach der ersten seiner grundsätzlichen Erklärungen eine „lange Disputation von Stapelgütern und was Stapelgüter sein sollen“. Entsprechende Unklarheiten begegnen in den Stapelgüterlisten, die noch während der Kopenhagener Verhandlungen von den Lübeckern zusammengestellt wurden. Es ging um folgende ostwärtigen Güter: flandrische, englische und holländische Tuche, Stückgut in Kisten und Fässern, Pfeffer, dazu um die westwärtigen: Wachs, Werg, Kupfer, Tran, Talg, Häute und Felle. Gegen diese theoretische Forderung steht als Wirklichkeit des damaligen Handelsverkehrs, daß flandrische Tuche schon seit langem nicht mehr vom Produzenten zu hansischen Stapelmärkten gebracht wurden, folglich von den Hansen auch gar nicht zu Stapelgütern gemacht werden konnten¹³, daß es weiter sinnlos war, den Holländern den Transport von Wachs, Werg, Kupfer, Pelzen usw. aus der Ostsee zu verbieten, weil sie nämlich von sich aus fast nur Getreide aus den Ostseeländern verschifften, daß schließlich englische und holländische Tuche auf dänischen Druck von der Liste wieder gestrichen werden mußten. In der Praxis hatten die Lübecker Forderungen also nur Bedeutung für Pfeffertransporte — und allenfalls noch für „Stückgut in Kisten und Fässern“, eine in diesem Zusammenhang viel zu vage Kennzeichnung.

¹² Der Irrtum Waitz' (Bd. I, 138), Wullenwever habe den gesamten Seehandel mit Stapelgütern auf lediglich zwei ostwärtige bzw. vier westwärtige Frachten pro Jahr geschätzt, ist in obiger Darstellung korrigiert worden.

¹³ R. Hüpke, Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden (Pfungstblatt des Hansischen Geschichtsvereins 7), 1911, 43. Es ist charakteristisch für die Wirklichkeitsferne des Stapelgüterplans, daß eben die flandrischen Tuche (aus Poperingen und Tourcoing), und zwar zuletzt nur sie, auf der Stapelgüterliste stehen blieben.

Von den wirtschaftlichen Plänen Wullenwevers blieb somit kaum viel mehr als die aggressive Wirkung, von der sich die Dänen und die auf Frieden und nicht einen holländischen Krieg bedachten Genossen aus den wendischen Städten getroffen fühlten. Das ist ohne Zweifel nicht die Art von Wirtschaftspolitik, wie sie ein Johann von Doway im 13. Jahrhundert oder ein Hinrick Castorp im 15. Jahrhundert trieben. Es fehlt vor allem der empirische Zug, der die gesamte lübeckische Handelsdiplomatie jahrhundertlang gekennzeichnet hatte. Das aus Hunderten von Erfahrungen großer und kleiner Fernhändler zusammengesetzte Bild der nord-europäischen Handelswelt ist bei Wullenwever unberücksichtigt geblieben. Man kann das am sichersten daran erkennen, daß er mit seinen Vorstellungen schon an Ort und Stelle, im Kreis der Verhandlungspartner, auf Widerstand und Befremden stieß. Die Dänen mußten ihn darauf hinweisen, er übergehe die wirtschaftlichen Interessen anderer Hansestädte wie Danzig, Riga und Reval. Gewiß, dabei spielte die Verhandlungstaktik der Dänen eine Rolle. Aber selbst bei den engsten hansischen Gefährten bestanden Bedenken, den Handel durch den Sund schlechtweg für illegitim zu erklären¹⁴.

Das Stapelgütersystem, das für Wullenwevers Plan grundlegend ist, war eine Konstruktion des 15. Jahrhunderts. Danach wurden sämtliche im hansischen Warenverkehr auftauchenden Güter zunächst in zwei Gruppen eingeteilt. Die im Sinne des Stapelgütersystems nicht weiter interessanten Waren bezeichnete man mit einem aus dem Französischen entliehenen Ausdruck als Ventegut, d. h. eigentlich leicht verderbliche, für unmittelbaren Verkauf vorgesehene Ware wie Bier, Fisch und Korn. Dazu wurden nun aber auch Holz, Pech, Teer und anderes gerechnet, was nicht speziell für den hansischen Handel beansprucht wurde. Denn Stapelgut, eigentlich nicht verderbliche, stapelbare Ware, bedeutete in diesem Sinne alles das, was zwischen Produzenten und Konsumenten allein dem hansischen Zwischenhandel vorbehalten bleiben sollte, im engeren Sinne, was nach Erwerb durch einen hansischen Kaufmann nur an den hansischen Märkten wie Brügge, Hamburg, Lübeck in die Hände anderer, wiederum hansischer Kaufleute übergehen sollte.

Die Hansestädte sind sich von Anfang an niemals einig gewesen, welche Güter als Stapelgüter anzusehen seien und welche nicht. Das lag an den grundsätzlich verschiedenartigen Handelsinteressen, deren Verknüpfung und Austausch das Wesen der hansischen Wirtschaftsgemeinschaft ausmachte. Spätestens gegen Ende der 1520er Jahre hatte sich diese Einsicht durchgesetzt; auf dem Hansetag 1530 machte man auch offiziell keine Versuche mehr, den Irrlichtern des Stapelgütersystems nachzulaufen¹⁵.

¹⁴ Hápke, in: ZVLGA 14 (1912), 133.

¹⁵ K. Friedland, Die „Verlegung“ des Brüggeschen Kontors nach Antwerpen, in: HGbl. 81 (1963), 4.

Wenn nun Wullenwever auch noch viele Jahre später solchen antiquierten und schemenhaften Zielen zustrebte, so läßt sich das dennoch nicht als uninteressante und unbedeutende Einzelgängermeinung abtun. Es gab für ihn in Lübeck durchaus ein ansprechbares, ja begeisterungsfähiges Publikum. Für die Grundlagen, den Umfang und die Grenzen seiner Popularität wird man die bislang unerörtert gebliebene Tatsache zu berücksichtigen haben, daß Wullenwever in den 20er Jahren eine offenbar nicht unbedeutende Rolle als Ältermann der Novgorodfahrer spielte¹⁶. Das Novgorodfahrer-Kollegium hatte in diesen Jahrzehnten, da die Schließung des Novgoroder Kontors noch nicht eine Generation zurücklag, am ehesten von allen Fernhändler-Korporationen den Verlust alter Handelsverbindungen und Handelsplätze zu beklagen; wir haben Grund zu der Annahme, daß die Novgorodfahrer schon damals jenen Hang zur Glorifizierung früherer Zeiten hatten, den man später in diesem Kreise bemerkte¹⁷. Jedenfalls war Wullenwevers Plan einer Wiederbelebung hansischer Größe unter anderem auf Wirkung bei der kaufmännischen Bevölkerung berechnet. In Kopenhagen äußerte er gegenüber den dänischen Reichsräten, *men muste jo was to hus bringen, dat den burgern und gemeyne to Lubeck vortohelden*¹⁸, womit ein neues Privileg des dänischen Königs zugunsten Lübecks gemeint war. Wullenwever selbst hat bei anderer Gelegenheit diese Deutung seiner Motive bekräftigt, indem er die traditionelle Wirtschaftsdiplomatie durch Erweiterung des Privilegienrechts ausdrücklich nicht für sich in Anspruch nahm: Im Entwurf eines Abkommens mit Herzog Albrecht von Mecklenburg, den er 1534 als Kandidaten für den dänischen Thron ausersehen hatte, schrieb er, auf Privilegien und Gerechtigkeiten verzichte Lübeck; damit ließen sich die Opfer der Stadt für das Reich Dänemark selbst in Jahrhunderten nicht wieder gutmachen. Man begehre die Überantwortung der Sundzollstätten Helsingör und Helsingborg und später die Insel Gotland — und natürlich die Unterstützung des Herzogs gegen die Holländer¹⁹. Als im Kreise der wendischen Städte im Herbst 1534 von einem Frieden mit Dänemark die Rede war, auf den man eingehen könne, wenn Bestätigung

¹⁶ 1525 Jan. 6 werden Wullenwever, Hinrich van Freden und Lambert van Dalen als Ältermänner der Novgorodfahrer genannt (Arch. Lübeck, Rat u. Bürgerschaft 3, 3); im selben Jahre waren nach Mitteilung des Olderludebock der Novgorodfahrer Wullenwever, Hinrich van Freden und Herman Schutte als die Vertreter der Lübecker Kaufmannschaft bei der Hinrichtung des Freibeuters Clas Kniphof in Hamburg zugegen (HR IV 1, 24 Anm. 1). Die nach einer weiteren, undatierten Quelle schon früher geäußerte Vermutung, Wullenwever sei Ältermann der Novgorodfahrer gewesen (Mitteilungen des Vereins für Lüb. Gesch. 5, 1891, 169), wird dadurch bestätigt.

¹⁷ Vgl. Elisabeth Harder, Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17./19. Jahrhundert (Zweiter Teil), in: ZVLGA 42 (1962), 26 f.

¹⁸ Hápke, in ZVLGA 14 (1912), 124.

¹⁹ HR IV 1, n. 302. S. 258.

und Erweiterung der Privilegien zu erreichen wären, widersprach Wullenwever: man werde den Städten etwas versiegeln und dann doch nichts halten²⁰.

Der Besitz strategischer Punkte wie Helsingör, Helsingborg und Gotland galt Wullenwever mehr als irgendwelche verbrieften Handelsrechte. Eine beiläufige Bemerkung macht noch deutlicher, wo die Prinzipien seines wirtschaftspolitischen Konzepts zu suchen sind. Die Burgunder, so führte er 1534 vor den wendischen Städteboten zu Lübeck aus, wollten Dänemark haben; sie lägen aber weit davon entfernt. *Averst desse stede — gemeint sind Lübeck und die anderen wendischen Städte — hedde got an den strande gelecht. Darumme rechte man nu, yft eth de stede oft Burgundischen hebben scholden. Gott werde den Sieg geben. Auch für Hamburgs und Lüneburgs Abneigung gegen die dänische Fehde findet er eine gleichartige Erklärung: die beiden Städte lägen zu weit ab, sie bekummerde de sache so ßer nicht, konden velichte wol gescheen haben, dath Turcken und heiden yn Dennemarcken ßeten*²¹.

Man erkennt deutlich: Wullenwever mußte seinen Anspruch gegen die holländische Konkurrenz rechtfertigen, ja selbst den Dänemark-Plänen des Kaisers mit Überzeugung entgegentreten können — ein Mann aus dem Volk gegen das Reichsoberhaupt. Diese Überzeugung wurde ihm durch die naturrechtliche Vorstellung von der gottgewollten Schlüsselposition Lübecks und der wendischen Städte vermittelt. Es ist ein Bild mit einfachen, leicht einprägsamen Zügen, nicht frei von sentimentaler Romantik, aber jedenfalls agitatorisch wirksam, ähnlich wie das Bild der trauernden Roma, das Rienzo 1347 an die Wand des Kapitols malen ließ, ähnlich auch in seiner Motivierung und in seiner ganz und gar ungeschichtlichen Begründung.

Wullenwevers Pläne haben ihr Ziel nicht erreicht; sie haben nicht einmal vorübergehend eine Entwicklung in der gewünschten Richtung genommen, sind auch niemals von anderen Personen als Anregung verstanden und aufgegriffen worden.

Trotzdem sind sie nicht wirkungslos gewesen. Im Gegenteil: der hanseische Handel reagierte mit seismischer Empfindlichkeit.

In den Niederlanden zeigte sich das in einer unmittelbaren Reaktion auf die Darlegungen, die Wullenwever im Frühjahr 1532 zu Kopenhagen über seinen Stapelgüterplan gegeben hatte. Nicht lange nach Eintreffen der ersten Nachrichten aus Dänemark, ehe noch die Niederländer selber an ernsthafte Maßnahmen dachten, zogen die Hansekaufleute bereits ihre Konsequenzen. Sie wußten, daß ihnen Beschlagnahme durch die Niederländer und damit vielleicht persönlicher Ruin drohte, wenn sie in den

²⁰ HR IV 1, n. 344, S. 22.

²¹ HR IV 1, n. 322, S. 61.

Verdacht gerieten, Lübecker zu sein oder lübeckische Waren zu führen, ja allgemeiner noch zum „Bunde der Osterlinge“ oder zu den „sechs Städten“ zu gehören, wie man die wendische Städtegruppe in den Niederlanden bezeichnete. Infolgedessen griff man zu dem unter Kaufleuten in solchen Fällen bewährten Mittel, das Wareneigentum und die eigene Herkunft zu verschleiern und zu verfälschen und im übrigen den Handel mit unverdächtigem Gut weiterzuführen, also solchem, das weder in Richtung Osten befördert werden sollte noch von dort kam²².

Worauf das hinauslief, ist leicht einzusehen. Wullenwever wünschte, möglichst viele der hochwertigen Stapelgüter über Lübeck zu leiten; er erreichte aber das genaue Gegenteil, nämlich, daß der hansische Kaufmann in den Niederlanden seine Ware schleunigst aus dem Ostgeschäft herauszog. Wullenwever gedachte die Niederländer aus dem Aktivhandel auszuschließen; er erreichte, daß der hansische Kaufmann in den Niederlanden sich vorsichtshalber von anderen Hansen distanzierte und lieber mit Niederländern ins Geschäft kam. Wullenwever wollte die Kapitalkraft der Firmen im hansischen Kerngebiet, also in Lübeck und den wendischen Städten, stärken; er erreichte, daß zahlreiche Hansen in den Niederlanden seßhaft wurden und dort den Sitz ihrer Firma wählten.

Für den Englandhandel gilt das sinngemäß. Das englische Tuch, bislang wichtigster Handelsartikel im Transitverkehr nach dem Osten, blieb jetzt leichter auf dem Hamburger Markt stecken und fand dort seine Abnehmer, weil der Weitertransport über Lübeck es in die Gefahrenzone der Auseinandersetzungen brachte. Der Seetransport des Tuches um Kap Skagen ostwärts stieß auf ähnliche Bedenken. Die dreißiger Jahre des 15. Jahrhunderts haben die Neigung der Stalhofhansen verstärkt, das von ihnen in London aufgekaufte englische Tuch nach den Niederlanden zu verschiffen, insbesondere auf den Markt von Antwerpen, wohin manche Hansekaufleute im Frühjahr und im Herbst Hunderte von Ballen brachten.

In den Wullenwever-Jahren hat sich die Beteiligung der Stalhofkaufleute an der Einfuhr nach England geändert. Da die Zufuhr von Ostseegütern durch den Sund auf ähnliche Gefahren stieß wie die Tuchverschiffung nach Osten, begannen die Hansen des Londoner Kontors im vierten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts, spanische Güter nach England zu importieren. Eisen, Wolle, Öl, auch Färbestoffe aus Spanien sind künftig geläufige Artikel in den hansischen Einfuhrlisten am Stalhof²³.

Wullenwever hat demnach ungewollt und im genauen Gegensatz zu seinen Plänen das Schwergewicht des Handels nach Westen verrückt und

²² Friedland, in: HGBll. 81 (1963), 18.

²³ K. Friedland, Der Plan des Dr. Heinrich Suderman zur Wiederherstellung der Hanse, in: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 31/32 (1956/57), 184—244.

überdies dazu beigetragen, eine Kolonie von außerordentlich selbstbewußten jungen Männern am Londoner Kontor der Hanse zu begründen, die kaum noch Bindungen an ihre ferne hansische Heimatstadt verspürten. Sie fühlten sich ganz und gar und eben nur noch als Stalhofkaufleute, die mit dem Geschäftsmittelpunkt London in Westeuropa zwischen Spanien und Hamburg, Island und Antwerpen ihren Handel trieben. Georg Gise, den wir so gut aus dem Holbeinschen Gemälde kennen und dessen Stalhofstätigkeit aus englischen Quellen für die Jahre 1535—37 nachweisbar ist, gehört zu diesen Männern, damals ein Mittdreißiger. Von ihm wissen wir, daß er Danziger war; andere Porträts Holbeins stellen schlicht „den Stalhofkaufmann Hermann Wedig“, oder wie immer er heißt, dar, eben Männer auf dem Höhepunkt ihres Schaffens und am Londoner Mittelpunkt ihres Daseins, nicht am hansischen Herkunftsort weit im Osten.

Betrachten wir nun das dritte wichtige Wirtschaftsgebiet der Hanse mit dem dazugehörigen Hansekontor, nämlich Norwegen und den Außenhandelsplatz Bergen. Norwegen unterstand zwar der dänischen Krone, mit der Lübeck in den Jahren Wullenwevers in Fehde lag; trotzdem behandelte der dänische König das Bergener Hansekontor nicht als feindliche Einrichtung, weil es außer von Lübeck auch von etlichen anderen, an der dänischen Fehde nicht beteiligten Hansestädten unterhalten wurde. Das Kontor hielt daher seinen Betrieb aufrecht. An eine ordnungsgemäße Lenkung und Kontrolle war freilich nicht zu denken: während der Fehde und noch darüber hinaus bis in die 40er Jahre des 16. Jahrhunderts konnten sich weder die Lübecker um das Kontor kümmern noch der dänische König darauf sehen, was in seiner Stadt Bergen vor sich ging. Die sich selbst überlassenen jungen Hansekaufleute in Norwegen benahmen sich entsprechend „ungehorsam und ruchlos“, wie es in einer zeitgenössischen Quelle heißt²⁴. Sie bezahlten ihre Schulden nicht, und wenn sie jemand belangen wollte, dann bezeichneten sie sich als norwegische Bürger von Bergen oder verwiesen auf ihre — unerreichbare — Firma in Lübeck oder Hamburg oder Stralsund.

Soweit es um die Isolierung des Bergener Hansekontors von den heimatlichen und besonders ostseestädtischen Firmen und Kontrollorganen geht, hat man es mit denselben Erscheinungen wie beim hansischen Stalhof zu London zu tun. Aber das emanzipierte Londoner Kontor war, wie wir sahen, in den Aufschwung des westlichen Handels hineingerückt; das Bergener Kontor hingegen manövrierte sich an den Rand des wirtschaftlichen Geschehens. Als nach Wullenwevers Sturz und den Friedensschlüssen im Norden die Kaufmannsware nicht mehr gefährdet war, ließen die Fernhändler das Kontor unbeachtet. Von Lübeck segelten seit

²⁴ Klagen des Kaufmanns zu Bergen 1535 (HR IV 2, Köln/Wien 1970, n. 90).

1538 wieder Schiffe direkt nach Island zum Stockfischkauf, was seit Menschengedenken nicht mehr geschehen war²⁵. Und in der Tat war es auffällig, daß gerade von der Trave her dieser Schiffahrtszweig Stärkung und Förderung fand: Der Lübecker Rat hatte nämlich im Einverständnis mit dem dänischen König seit 1513 den direkten Handel von Island zu den Hansestädten mit allen Mitteln unterbunden und den Stockfisch über Norwegen und das dortige hansische Handelskontor zu zwingen versucht²⁶, zum Nutzen und Profit sowohl des norwegischen Kaufmanns, der den Seetransport von Island nach Bergen besorgte, wie auch des hansischen Kontors zu Bergen, von wo der Handel zum Kontinent weiterfloß. Benachteiligt durch den direkten Islandhandel waren mithin die Hansen am Bergener Kontor ebenso wie die norwegischen Untertanen des dänischen Königs — ein Beispiel dafür, daß keineswegs nur die Hanse zu den Verlierern der wullenweverschen Jahre gehörte.

Wir haben zum Schluß noch einen Blick auf die hansisch-schwedischen Beziehungen zu werfen. Hier gibt es — im Gegensatz zu den übrigen Wirtschaftsgebieten — keine Änderungen der Handelswege oder im Warensortiment, auch keine personellen Verschiebungen. Überhaupt lassen sich Umwälzungen in den wirtschaftlichen Beziehungen nicht feststellen. Das politische Verhältnis zwischen Schweden und Lübeck war hingegen in den wullenweverschen und nachwullenweverschen Jahren einer sehr heftigen Belastungsprobe ausgesetzt.

Die Thematik dieser Auseinandersetzungen geht auf jene Jahre zurück, als Lübeck dem Schwedenkönig Inthronisierungshilfe geleistet hatte. Lübeck erwarb damals, im Jahre 1523, das nach seinem Ausstellungsort so genannte Strängnäs-Privileg, Vergünstigungen für die Hanse — und Nachteile für die Schweden — in einem Umfang, wie man dergleichen niemals zuvor und danach errungen hat. Schwedischerseits hieß es denn auch bald, das Privileg sei nur unter Druck gewährt, ja erpreßt worden.

In Lübeck zeigte man sich sehr bald einsichtig und kompromißbereit. Man unterließ es, auf die Vergünstigungen des Privilegs zu pochen; man kam dem schwedischen König auch in Hinsicht der Zahlung seiner nicht unbeträchtlichen Schulden entgegen. Bedenkt man, daß es sich dabei um Außenstände einzelner lübeckischer Kaufleute — nicht etwa um ein Staatsdarlehen — handelte, um Forderungen für Lieferungen von Proviant und sonstigem Kriegsbedarf, Schiffsverkäufe u. ä., so ist der Verzicht auf persönlichen Profit als eine kollektive Leistung bürgerlicher Vernunft zu werten. Bis Anfang der 30er Jahre war man sich jedenfalls über erhebliche Minderungen der ursprünglichen königlich-schwedischen Ge-

²⁵ Chronik des Hamburgers Bernd Gyseke, in: J. M. Lappenberg, Hamburgische Chroniken in niedersächsischer Sprache, Hamburg 1861, XLV—XLIX und 149.

²⁶ Vgl. u. a. HR III 6, n. 505 § 37, n. 508.

samtschuld einig geworden, und der schwedische König hatte den weitaus größten Teil dieser Schuld auch schon bezahlt²⁷.

Zu diesem kaum noch kritischen Zeitpunkt flammte der Streit zwischen Lübeck und Schweden auf. Der König sandte als Abzahlung seiner Restschuld von rund 10 000 Mark Lüb. 47 Last Butter und etwas Kupfer im Wert von rund 7000 Mark Lüb. nach Lübeck, die sein dortiger Faktor, ein Lübecker Bürger, an den Rat ausliefern sollte²⁸. Der aber machte Schwierigkeiten, weil die Butter angeblich ranzig war und daher nur mit 10 Mark Lüb. statt 12 Mark je Tonne angerechnet werden könne²⁹ — so lange, bis der Faktor seine Butter anderweitig versetzte, um zu Geld für königlich-schwedische Auftragskäufe zu kommen. Der Lübecker Rat beschlagnahmte daraufhin die Butter, König Gustav arrestierte lübeckische Schiffe und Waren, Lübeck warnte die schwedischen Landeingesessenen vor einer Unterstützung des Königs, was später von schwedischer Seite nicht ganz zu unrecht als Versuch der Aufwiegelung gewertet wurde; kurzum: der Kriegszustand war hergestellt. — Was für ein Gegensatz hier aus trivialen Gründen aufgebrochen ist, kann man aus den gegenseitigen Beschuldigungen bei den Friedensverhandlungen Mitte 1537 entnehmen. Die schwedischen Verhandlungsführer reagierten mit außerordentlicher Schärfe auf die Lübecker Argumente: wegen der Äußerungen in den Kriegsjahren fordert man Bestrafungen, schriftlichen Widerruf und Fußfall vor dem König; man will den Lübeckern „unter die Nase reiben“, daß sie die Rechte der königlichen Untertanen zu achten haben; man höhnt über die Gelehrsamkeit des lübeckischen Verhandlungsführers und kultiviert sein eigenes Unverständnis als schlicht-rustikale Wahrheitsliebe, man weist schließlich Lübecks Einwand, daß die „catilinarische Pest“ doch nun ausgerottet sei und Wullenwever mit seinen Spießgesellen gerechter Bestrafung entgegensähen, brüsk zurück: die *catholischen* Gesellen — so hat der schwedische Verhandlungsführer den Ausdruck seines ciceronianisch gebildeten Lübecker Kontrahenten mißverstanden — hätten mit Billigung der Gemeinde gehandelt, etliche von ihnen seien ungeschoren geblieben, die aufrührerische, rumorische Butter — so heißt es weiter in komischer Verschiebung der Wortbeziehungen — sei ein zusätzlicher Beweis dafür, daß die Lübecker dem König nicht zugestehen wollten, was des Königs sei, kurzum, man sehe nicht Einzelpersonen, sondern den Staat Lübeck als seinen Opponenten an.

Nach Form und Inhalt bekunden diese Äußerungen das empfindliche Repräsentations- und Anerkennungsbedürfnis eines jungen und traditionslosen Regimes. Diese Tatsache hatte Wullenwever verkannt, als er

²⁷ G. Carlsson, Wulf Gyler i svensk tjänst, in: (Schwed.) Hist. Tidskr. 42 (1922), 277—315, 43 (1923), 33—70, 44 (1924), 117—186.

²⁸ HR IV 2, n. 593 § 3.

²⁹ HR IV 2, n. 596 § 10.

Prière d'insérer dans un tout prochain numéro

MELANG EN L'HONNEUR DE FERNAND BRAUDEL

C'est sous forme de deux volumes:

Tome 1 : Histoire économique du monde méditerranéen (1450-1650)

Tome 2 : Méthodologie de l'Histoire et des Sciences Humaines

que se présentera cette importante publication réalisée avec le concours d'une centaine d'historiens de toutes les régions du monde. Un comité composé des professeurs J.F.Bergier (Zurich), J. Le Goff (Paris), H.Kellenbenz (Nuremberg) et A.Tenenti (Paris), a pris en charge l'édition de ces deux ouvrages qui paraîtront en octobre 1972, et seront remis à M.Fernand Braudel au cours d'une réunion prévue pour début novembre de la même année. Le Tome 2 comportera la liste des participants à la souscription internationale actuellement en cours.

Pour recevoir le bulletin de souscription on est prié de s'adresser dès que possible aux Editions Edouard Privat, 14 rue des Arts, 31. Toulouse (France).

es wegen einer so trivialen und scheinbar gleichgültigen Sache wie der Bewertung von einigen Tonnen Butter auf einen Streit hatte ankommen lassen.

Die Geschichte des Strängnäs-Privilegs ist ein weiterer Beweis dafür, daß die Mittel und Formen der Wullenweverschen Politik keine gradlinige Fortsetzung der Lübecker Wirtschaftspolitik der vorangegangenen Jahre sind und auch nicht als letztes Aufflackern eines unvermeidlich erlöschenden Großmachtstrebens gedeutet werden können. Denn die Notwendigkeit, alte Gepflogenheiten der Außen- und der Wirtschaftspolitik zu verlassen, war schon viele Jahre vorher erkannt und in die Tat umgesetzt worden. Nach den ersten Jahren der Reformation hatte sich eine Gruppe meist protestantischer Männer zusammengefunden, vor allem erfahrene Kaufleute. Sie haben mit Behutsamkeit und Zielsicherheit das lübeckische Außenwirtschaftssystem zu modernisieren gesucht, besonders die alte Handelsstadt in ein gesundes Verhältnis zu den aufstrebenden Nationalstaaten zu bringen getrachtet, das heißt, sie gingen die schwierige Aufgabe an, dem zur altgläubigen Reichstreue verpflichteten Rat der kaiserlichen Stadt die wirtschaftspolitischen Verbindungen zu den neuen protestantischen Mächten zu schaffen und damit das alte, für Lübecks Wirtschaftsgeschichte weitgehend typische Einvernehmen zwischen Ratspolitik und Kaufmannstum auch in die Neuzeit hinüberzuretten³⁰.

Es ist auffällig und bereits den Zeitgenossen aufgefallen, daß von diesen Persönlichkeiten keiner eine führende Rolle in der Wullenwever-Zeit gespielt hat³¹. Überhaupt fehlte Wullenwever das Verständnis für die Abhängigkeit wirtschaftspolitischer Neuerungen von sozialen Voraussetzungen im Innern. Was er selber später im Kerker an Darstellungen und Rechtfertigungen seines Verhaltens zusammengestellt hat, bezieht sich fast ausnahmslos auf die Außenpolitik: so auf die Zurückweisung des Vorwurfs, er habe ein geheimes Einverständnis mit Burgund gesucht³², auf die Hintergründe des dänisch-lübeckischen Krieges und besonders auf das Verhältnis des holsteinischen Adels zur dänischen Krone³³. In einem einzigen, bisher unbekannt gebliebenen Schriftstück, einem handschriftlichen Zusatz zu den ihm abgepeinigten Antworten von Ende Januar 1536³⁴, versucht Wullenwever auch auf die inneren Unruhen in Lübeck einzugehen: Als der Bürgermeister Klaus Brömse die Stadt verlassen habe, seien die Bürger in Furcht geraten, er könne seine bekannten Beziehungen zum kaiserlichen Hof und zum holsteinischen Adel gegen

³⁰ K. Friedland, Kaufmannstum und Ratspolitik im späthansischen Lübeck, in: ZVLGA 43 (1963), 16 f.

³¹ Waitz, Bd. I, 80.

³² Ebenda, Bd. III, 482.

³³ Ebenda, Bd. III, 498—503.

³⁴ HR IV 2, 361 Anm. 3.

die Stadt Lübeck ausnutzen, und hätten deswegen den Krieg an der Seite der dänischen Städte zur Befreiung des Exkönigs Christian II. begehrt. Man habe Angst gehabt, es könne Lübeck sonst so ergehen wie vor 100 Jahren. — Gegenüber dieser von außenpolitischen Ursachen ausgehenden Betrachtungsweise fehlt es bei den Wullenwever-Anhängern auffällig an Aufmerksamkeit für die Innenpolitik. Allenfalls der Syndikus Dr. Johann Oldendorp hat klare Begriffe über soziale Vorgänge gehabt, wie seine spätere Verteidigungsschrift ausweist³⁵.

Die Träger moderner Auffassungen der vorwullenweverschen Jahre treten erst nach 1537 wieder in Erscheinung, und zwar als erfolgreiche Kaufleute im westeuropäischen Handel. Sie erscheinen dort als Fortsetzer einer Wirtschaftspolitik, wie sie von ihnen in den 20er Jahren vorsichtig angebahnt worden war — nur betrieben sie diese Politik nun ohne den Rat.

Wullenwevers Marter und sein Tod, das sei hier zur Wertung seines persönlichen Schicksals noch angefügt, sind überdies das Opfer gewesen, über dem sich die dänischen, lübeckischen und niederländischen Politiker nach jahrzehntelangem und hoffnungslos verworrenem Konflikt zu einigen vermochten. Das beweisen die auf der Folter erzwungenen Geständnisse und vor allem deren taktische Verwendung bei den Friedensverhandlungen zu Hamburg — zum Teil ohne jegliche Skrupel als Beweismittel in Hamburg vorgebracht, ehe sie überhaupt Wullenwever abgefordert worden waren³⁶. Die befähigten Kräfte sind von ihm jedoch beiseitegedrängt worden, ohne ihre bereits übernommene Aufgabe, die alten Hansestädte in die Auseinandersetzungen mit der neuen Zeit zu führen, abschließen zu können. Die Reformation ist dadurch, soweit wir sie als sozialgeschichtliches Ereignis zu werten haben, in Lübeck am Staatswesen vorbeigegangen, fast ohne es zu berühren. Kaufmannstum und Ratspolitik hatten sich getrennt.

³⁵ Wahrhaftige Entschuldunge Doct. Johann Oldendorp ... 1533, in: Joach. Christoph Ungnaden, *Amoenitates diplomatico-historico-juridicae*, 14. Stück, o. O. 1753, 1093.

³⁶ HR IV 2, n. 362 (Verhandlungen und Friede zu Hamburg).

DIE HANSESTÄDTE IM EUROPÄISCHEN HANDEL DES 18. JAHRHUNDERTS*

von

PIERRE JEANNIN

Im 18. Jahrhundert bereiteten sich Hamburg und Bremen durch die Ausweitung ihrer Beziehungen zu den wesentlichen Märkten Westeuropas auf die neue Entwicklung vor, die gegen Ende dieser Periode die anderen Kontinente dem hanseatischen Handel eröffnete. Von einem regen Geschäftsleben zeugt eine reiche zeitgenössische Literatur, zunächst die zunehmende Masse der Handelszyklopädien, Handlungszeitungen und Kommerznachrichten. Als historische Darstellungen bleiben manch gründliche Schriften im Werke von Johann Georg Büsch, August Schumann oder Johann Ernst Westphalen beachtenswert. Darüber hinaus hat die Erforschung ungedruckter Quellen viel geleistet. Das erschlossene Material war aber nicht immer dazu geeignet, die wirtschaftsgeschichtlich grundlegenden Fragen zu beleuchten. Die umfangreichen Veröffentlichungen von Ernst Baasch zum Beispiel bezogen sich öfter auf Handelsinstitutionen und -politik als auf den strukturellen oder konjunkturellen Zusammenhang. Bei der weiteren wissenschaftlichen Arbeit haben glänzende kulturgeschichtliche Erkenntnisse Familien und Lebensstil zum Vorschein gebracht, weniger Firmen und Betrieb¹. Andererseits hat Ludwig Beutins Buch über den deutschen Seehandel im Mittelmeergebiet das Vorbild für vertiefte Monographien abgegeben, die unserer heutigen Betrachtung näherstehen².

Aber um die Bedeutung des Spanienhandels oder irgendeines Handelszweiges gebührend zu würdigen, mußte man versuchen, dessen Verhältnis

* Vermehrte und durch Anmerkungen ergänzte Fassung eines Vortrages, gehalten am 20. Mai 1970 in Lübeck auf der 86. Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins.

¹ Es sei nur kurz auf den Hamburg und Kaufleute berührenden Teil des großen Werkes von P. E. Schramm hingewiesen.

² Bedeutend in dieser Reihe unter vielen anderen Beiträgen: L. Beutin, Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen (Abh. z. Handels- u. Seegesch., Bd. 1), Neumünster 1933; H. J. von Witzendorff, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte in der zweiten Hälfte des 18. Jhs., in: BremJb. 43 (1951), 342—394; H. Pohl, Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806 (VSWG, Beiheft 45), Wiesbaden 1963; Elisabeth Harder (-v. Gersdorff), Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer, in: ZVLGA 41 (1961), 43—114, und 42 (1962), 5—53.

zu dem städtischen oder hanseatischen Gesamtverkehr zu berücksichtigen. Wie schwer diese Aufgabe ist, weiß jeder, der in Hamburg Vergleichszahlen vermißt hat, weil die Angaben bald nur die sogenannten großen Schiffe, bald den ganzen Schiffsverkehr betreffen. Als Anhaltspunkte brauchen wir Angaben, die dazu beitragen können, den relativen Umfang der verschiedenen Handelsrichtungen zu erhellen, und zugleich die relative Größe der drei Schwesterstädte als Handelszentren sowie ihre gegenseitigen Geschäftsverbindungen. Die hier vorliegende Übersicht kann nur ein vorläufiges Gesamtbild liefern, das durch vergleichende Untersuchungen eingehend korrigiert werden muß. Selbstverständlich ist nicht alles in der Handelsgeschichte zahlenmäßig faßbar. Den Schwerpunkt der Skizze soll jedoch die quantitative Erfassung der Zusammenhänge bilden. Voraussichtlich wird das Material später mit den notwendigen kritischen Erläuterungen zusammengestellt werden. Deswegen genügt es hier, die komplizierte Beschaffenheit der herangezogenen Quellen zu streifen, die teilweise unsere Periodisierung beeinflusst.

Die Revolutionskriege und der Zusammenbruch des holländischen Handels setzen einen angebrachten Schlußpunkt. Sachlich böte sich die Zeit um 1720 als Ausgangspunkt an, da die Zunahme des hanseatischen Handels nach den langen Kriegen zunächst einem Nachholbedürfnis entsprach. Unser Material beginnt aber leider kaum vor 1740, was Hamburg betrifft, für Bremen sogar noch später. Die Lücke für den Zeitabschnitt vor 1750 ist besonders bedauernswert. Möglicherweise war der Hamburger Handelsumsatz so angestiegen, daß er 1751 das gleiche Niveau erreichte wie später in den 70er Jahren — möglicherweise, d. h. wenn wir den Berechnungen des französischen Konsulats Glauben schenken dürfen, dessen Berichte aus Hamburg hauptsächlich untersucht worden sind. Diese von der deutschen Forschung nicht unbeachtet gebliebene Quelle wurde niemals systematisch bearbeitet³.



³ Als Auftrag der Historischen Forschungsstelle der „Ecole Pratique des Hautes Etudes, VI^e Section“ haben wir eine Quellensammlung und -bearbeitung über den internationalen Handel der Neuzeit in Nordeuropa geplant, woraus die vorliegende Studie entstanden ist. Meinen Mitarbeitern, besonders Frau Beate François und Fräulein Eva Jacobi, sei hier mein Dank ausgedrückt. Den Herren Staatsarchivdirektoren Dr. J. Bolland, Hamburg, und Dr. K. H. Schwebel, Bremen, bin ich auch für mancherlei freundliche Hilfe zu Dank verpflichtet. — Berücksichtigung der Konsulatsberichte bei K. H. Schwebel, Bremens Handelsbeziehungen zum Königreich Frankreich, in: JbWitth. Bremen 2 (1958), 205—225; F. K. Huhn, Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter Berücksichtigung der Handelsverträge 1716 und 1769, ungedr. Diss. Hamburg 1952. — Huhn erschloß den Teil der Berichte, der sich im Archiv des Außenministeriums (weiterhin zitiert: Arch. Aff. Etr.) befindet, entdeckte aber nicht den wichtigeren Teil, der in zwei Reihen der „Archives Nationales“ liegt (weiterhin zitiert: A. N., Aff. Etr. B¹ und Marine B⁷).

In Hamburg gab es neben dem französischen Gesandten einen Konsul oder Marinekommissar, der seine Regierung über die wirtschaftliche Situation unter besonderer Berücksichtigung des französischen Handels informieren sollte. Am Anfang unserer Periode wurde der Auftrag unmethodisch ausgeführt, viel lässiger als in anderen Häfen⁴. Aus Hamburg wurde 1740 zum ersten Mal ein Verzeichnis der Schiffe gesandt, die 1739 aus Frankreich eingelaufen waren; unter Angabe der Warenmengen gab der Konsul die Ladungen von 158 Schiffen an, die hauptsächlich aus Wein, Zucker und Kaffee bestanden und deren Wert er auf ungefähr 14 Millionen L. t. (Livres tournois) schätzte. Im selben Bericht bestätigte er, der Hamburger Senat habe einem Diplomaten eröffnet, daß die Hamburger Einfuhr aus Frankreich sich auf 40 Mill. L. t. belaufe!

Von 1750 ab forderte der Marineminister Verzeichnisse aller in Hamburg eingelaufenen Schiffe mit detaillierten Angaben über die Ladungen (Menge und Wert). Seit 1751 erhielt er oder der Außenminister tatsächlich entsprechende vierteljährliche Überschlüge. Er drängte nicht darauf, eine ähnliche Auskunft über die hamburgische Ausfuhr zu bekommen; wahrscheinlich behaupteten die Konsulatsbeamten mit Recht, daß darüber keine Information zu erhalten sei. In Hamburger Archivbeständen ist die Einfuhr der späteren Periode jahrweise verzeichnet, die Ausfuhr aber nicht⁵. Die Hamburger „Spezifikationen“ der eingelaufenen Schiffe sind erst von 1778 ab erhalten. Aber so wie die Kontenzettel den Kontenbüchern vorausgegangen waren, müßte für die Zeit vor 1778 eine Sammlung von Angaben über angekommene Schiffe in irgendeiner Form existiert haben. 1751 behandelt der französische Konsul große Schiffe und kleine Boote getrennt⁶. Es war schon die in den späteren Hamburger Verzeichnissen charakteristische — allerdings nicht einwandfreie — Unterscheidung. Zu dem Mangel an übersichtlicher Hamburger Information kam ein anderer Grund hinzu, der uns konsularische Angaben über die hanseatische Ausfuhr vorenthält: Die stark merkantilische französische Verwaltung interessierte sich nur für den Absatz der französischen Waren ausführlicher. Die Schlußrechnung jeder konsularischen Tabelle wurde „Bilanz“ (balance) genannt; es war nicht etwa der Vergleich zwischen

⁴ Von Danzig versah der Konsul das Ministerium schon mit Tabellen, die direkt aus den Zollregistern entnommen waren: E. Cieślak und J. Rumiński, *Les rapports des résidents français à Gdańsk au XVIII^e siècle (1715—1721)*, 2 Bde., Danzig 1964—1968.

⁵ Staatsarchiv Hamburg (weiterhin zitiert: StA. Hbg.), 371—2, Adm. Koll.: F 8, *Specification der Schiffe (1778—)*; F 9, *Einfuhrlisten, mit Schiffszahlen (1783—)*; F 10, *Verzeichnis der Schiffe, mit Ladungen (1787—)*; F 11, *Generaleinfuhr-tabellen (1785—)*.

⁶ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 73, f^o 124 (6. 8. 1751), über die „Bilanz“ des zweiten Vierteljahres: von Holland sei kein großes Schiff eingelaufen.

Frankreichs Einfuhr aus und der Ausfuhr nach Hamburg, sondern der Vergleich zwischen der Ausfuhr Frankreichs und derjenigen der anderen Länder nach Hamburg.

Die Zusammenfassung der Warenwerte ist viel öfter überliefert als das Material, aus dem das Konsulat diese Zusammenfassung errechnete. Wir besitzen jedoch dieses Material vollständig für acht Jahre und für bestimmte Trimester anderer Jahre. Trotz Abweichungen in der Aufstellung kann man im allgemeinen die Angaben, je nach Herkunftshafen oder Land, in drei Gruppen aufteilen: Angaben über den *Schiffsverkehr*, über die *Warenmengen* und über deren *Werte*⁷.

Es gehört noch zu der einleitenden Orientierung, zu erwähnen, daß der Gesandte Champeaux 1750—1754 eine enorme Arbeit leistete, um die Maschine in Gang zu bringen, die vierzig Jahre lang trimestrielle und jährliche Tabellen produzierte. Dem Minister lieferte er mehr als dreißig inhaltsreiche Schriften über den Handel. Er wollte auch Bremen und Lübeck miteinbeziehen. Es scheint aber, daß entsprechende Tabellen nicht vor 1767 geschickt wurden. Was Bremen betrifft, sind diese Tabellen, die vermeintlich die ganze Einfuhr umfassen, weniger vollständig als im Falle Hamburgs. Von Lübeck konnte das französische Konsulat in Hamburg nur Angaben über die Einfuhr aus Frankreich übermitteln.

Sind die Angaben dieser Berichte und Tabellen zuverlässig? Es ergibt sich von selbst zu überprüfen, ob sie mit hanseatischen primären Quellen übereinstimmen.

Schiffsverkehr

Vom Gesichtspunkt des Schiffverkehrs her ist die Übereinstimmung der Angaben im allgemeinen sehr gut, für bestimmte Linien oft sogar vollkommen. Das Ergebnis der hier im einzelnen zu übergehenden Vergleiche mit bekannten Daten (Pohl, Beutin, Walther Vogels „Lübecker Spanische Collekten“) wird noch verstärkt, wenn z. B. für 1790 festgestellt wird, daß sowohl nach den Konsularberichten als nach Quellen von Bordeaux 113 Schiffe von Bordeaux nach Hamburg ausliefen⁸. Trotz einiger Abweichungen läßt sich sagen, daß die Zahl der aus Frankreich, Großbritannien, von der Iberischen Halbinsel, dem Mittelmeer, aus Schweden

⁷ Manchmal haben wir eine Namenliste der Schiffer (mit Angabe der Ladung eines jeden Schiffes), andernfalls die Schiffszahl je nach Herkunftshafen (z. T. mit Aufzählung der Waren). Über sachlich wichtigere Abweichungen siehe unten.

⁸ Zahl auf Grund der Ankunft in Hamburg: A. N., Aff. Etr. B¹ 614, f^o 191—203. Dieselbe Zahl auf Grund der Abfahrt von Bordeaux (nach den „Congés de l'Amirauté de Guyenne“): P. Butel, Bordeaux et la Hollande au XVIII^e siècle, in: RHES 45 (1967), 58—86; ders., Le trafic européen de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Révolution, in: Annales du Midi 78 (1966), 37—82.

und Rußland nach Hamburg kommenden Schiffe in den konsularischen Tabellen und in den Hamburger Verzeichnissen (von 1778 ab) praktisch identisch ist. Der Unterschied zwischen den Gesamtzahlen wirft aber ein Problem auf.

1788 weist unsere Tabelle die Ankunft von 1131 Schiffen in Hamburg und zugleich die Art und den Wert ihrer Ladungen auf. Hingegen meldet die Hamburger Spezifikation nur 621 große Handelsschiffe. Der Konsul berücksichtigte 231 aus den Niederlanden, 40 von Bremen, 117 aus preussischen Häfen, 161 aus dänischen Häfen kommende Schiffe, die zusammen mit anderen im hamburgischen Dokument meistens unter die 669 kleinen Seeschiffe eingeordnet waren, zu denen übrigens noch 318 Boote hinzukamen, die von Holland Torf, Kartoffeln und Austern brachten⁹. Das Konsulat zählte also nicht alle kleinen Schiffe auf; auf welchem Kriterium seine Auswahl beruhte, wissen wir nicht. Das andere Verfahren aber, bei dem alle von einem Hafen der Nordseeküste kommenden Schiffe als kleine Schiffe registriert wurden, so daß Nahverkehr und Kleinhandel gleichgesetzt wurden, ist nicht befriedigend. In der Tat umfaßte der hamburgische Import aus Holland nicht nur Butter, Käse und sonstige Lebensmittel, sondern auch Großhandelswaren. Einen besseren Einblick haben wir hier bei der näheren Betrachtung der konsularischen Tabellen.

Im Jahre 1777 z. B. stellen die Lebensmittel wertmäßig ungefähr 20 % der Hamburger See-Einfuhr aus holländischen und deutschen Nordseehäfen dar; der tatsächliche Prozentsatz lag zweifellos höher, denn die zahlreichen kleinen Schiffe, die uns nur aus dem Hamburger Verzeichnis bekannt sind, spielten bei der Versorgung der Stadt eine Rolle. Daß der nahe Bereich 90 % des in jenem Jahre über See eingeführten Papiers lieferte, ist aber eine Feststellung, die nur aus der Tabelle hervorgeht¹⁰. Nach der französischen Quelle kamen 1777 ungefähr 10 % der Hamburger Gesamteinfuhr aus den Nordseeländern (Holland und Jütland); in den Jahren 1788 bis 1791 waren es etwa 15 %. Als spezielle Schwäche dieser Quelle in bezug auf den Nahverkehr können wir die Auslassung von Schiffen und Ladungen nennen; übrigens hatte man im Konsulat sehr ungenaue landeskundliche Vorstellungen¹¹. Trotz dieser Schwäche wird

⁹ StA. Hbg., 371—2, F 10, Bd. 2: mit 164 „ledigen“ (von Holland 111, von Ostfriesland 11, von Bremen 13, von Jütland 3, von Holstein 26) waren die kleinen Seeschiffe insgesamt 1151.

¹⁰ Zu bemerken ist: 134 Schiffe kamen von Bremen, davon 99 mit einer Holzladung; nach der Tabelle machte dieses Holz wertmäßig mehr als die Hälfte der Hamburger Einfuhr aus Bremen aus.

¹¹ Ein Beispiel falscher Rubrizierung: 1777 kamen nach der Tabelle 316 Schiffe von Holland; mindestens in 46 Fällen stellen wir den erwähnten Herkunftshafen als an der deutschen Nordseeküste liegend fest. 270 bleibt wahrscheinlich eine noch zu hohe Gesamtzahl; vgl. Pohl, 310 (253 Schiffe aus Holland).

die Bedeutung der Nordseeküste für den Hamburger Großhandel hier in gewisser Hinsicht besser verdeutlicht, da sie in den Hamburger Quellen wegen der Trennung von großen und kleinen Schiffen schwer abzuschätzen ist.

Zur Beurteilung der Entwicklung sind unsere Zahlenangaben unter der Bedingung brauchbar, daß sie auf einen gleichbleibenden Raum angewandt werden. Für 1750 bis 1752 berechnete Champeaux angeblich die Gesamteinfuhr Hamburgs, die Einfuhr aus Binnendeutschland mit inbegriffen. Die überlieferten späteren Tabellen bis zum Jahre 1774 einschließlich setzten die Rubrik Holland-Nordseehäfen nicht fort und ignorierten die aus Deutschland kommenden Waren. Zu dieser Zeit stellte das Konsulat also seine Berechnungen auf der Basis dessen an, was die Hamburger Dokumente als „Großverkehr“ betrachten. Von 1775 an wurde der Nahverkehr in der oben angeführten Weise in die französischen Berechnungen miteinbezogen; sie berücksichtigten auch den Elbeverkehr und den Landverkehr Lübeck-Hamburg¹². Wollen wir also die vom Konsulat mitgeteilten Hamburger Umsätze der 1760er Jahre mit den Umsätzen der Jahre seit 1775 vergleichen, so empfiehlt es sich, den Vergleich auf den Verkehr mit England, Frankreich, Südeuropa, Rußland und der skandinavischen Halbinsel zu beschränken.

Dieselben Vorsichtsmaßregeln sind bei einem Vergleich zwischen Hamburg und Bremen notwendig; denn die konsularischen Aufstellungen betrafen ausschließlich Bremens Fernverkehr. Sie weisen z. B. kein von Hamburg oder von Holland kommendes Schiff auf. 1788 und 1790 gibt der Bericht als „Gesamtzahl“ 198 und 254 Schiffe an, während die Gesamtzahl der in Bremen eingelaufenen Schiffe tatsächlich bei 641 bzw. 953 lag¹³.

Warenmengen

Glücklicherweise finden wir oft den Eingang der Schiffe, die auf einer bestimmten Linie segelten, korrekt aufgezeichnet vor. Dürfen wir uns in diesem Falle auf die Angaben des Konsulats bezüglich der Ladungen verlassen? Diese zweite Frage ist schwerer zu beurteilen, auch dann, wenn die Lokalquellen eine Möglichkeit zur Kontrolle bieten. Die Berichte selbst suchen keineswegs, die Mängel der möglichen Information zu vertuschen, blieb doch ein Teil der Ladungen unter der unbestimmten Kennzeichnung „Waren“ verborgen.

¹² Entsprechend haben die Hamburger Dokumente der 80er Jahre eine Rubrik „Fuhren, so von Lübeck, Kiel, Lüneburg und Mecklenburg angekommen“. Nach 1775 fuhren im Jahresdurchschnitt 400 Schiffe die Elbe bis Hamburg hinunter, davon 60—70 % über Lüneburg; die anderen kamen über Lauenburg, Berlin und Magdeburg.

¹³ Beutin, 203.

Manche Übereinstimmung der Daten beweist, daß das Konsulat seine Information den amtlichen Quellen entnommen und sie genau wiedergegeben hat. Als Beispiel sei die Ladung von drei Schiffen angeführt, die 1788 von Bristol nach Hamburg kamen: Sieben von zehn Einträgen sind identisch¹⁴. In der konsularischen Aufstellung liegen nur die Posten Tabak und Zucker etwas höher (163 statt 141 Faß bzw. 85 statt 83 Faß) und der Posten Zinn niedriger (41 statt 66 Block) als im Hamburger Verzeichnis. Abschreib- oder Rechenfehler konnten freilich vorkommen; auch bei einer wissenschaftlichen Bearbeitung sind sie nicht ganz zu vermeiden. Andere, oft kleine Abweichungen konnten von der Vielfalt der Maßeinheiten herrühren. Die 1788 von Spanien importierten Rosinen waren nach Faß, Kisten, Korb und Topf verzeichnet:

	nach der franz. Quelle	nach der Hamb. Quelle ¹⁵
Faß	14 650	14 129
Kisten	609	765
Korb	200	201
Topf	1 118	1 023

Alles zusammengerechnet, ist der Unterschied nicht groß.

Solche Erkenntnisse sind bei der künftigen Arbeit zu erwarten. Ganz allgemein aber sei hier hervorgehoben, daß die Hamburger Primärquellen keine Gewähr bieten. Die vorhandenen Unstimmigkeiten zwischen Einnahmebüchern, Kontentbüchern und Spezifikationen sind niemals kritisch untersucht worden¹⁶. Auch wenn die Kaufleute alles richtig angegeben hätten, müßte berücksichtigt werden, daß bei den Zollerklärungen zu unbestimmte Maßeinheiten verwendet wurden. Den französischen Zucker rechnete man in Faß. Einige Konnossemente beziehen sich auf Zuckerversand von Bordeaux nach Hamburg im Jahre 1734: sie führen insgesamt 358 „barriques“ (Faß) mit einem durchschnittlichen Gewicht von 750 bis 760 Pfund auf; neben Fässern, die kaum 600 Pfund wogen, gab es aber andere, die 900 Pfund überstiegen¹⁷. Unter solchen Umständen würde man vergeblich auf eine große Präzision hoffen. Um so not-

¹⁴ 11 Kisten Blech, 20 Faß Galmei, 20 Faß Tran, 4 Faß Kaffee, 134 Sack Piment, 42 Sack Ingwer, 468 Tonnen Reis. Außerdem weist die französische Quelle 4373 Stück Holz, die Hamburger 1 Partie Farbholz und 4 Faß „Kaufmannschaft“ aus.

¹⁵ Pohl, 320.

¹⁶ Vgl. Pohl, 314.

¹⁷ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 63, fo 216—231: Konnossemente von Joh. Christ. Harmensen, Bordeaux; die Hamburger Adressaten waren Paul Harmensen, Joh. Hermann Baumbach, Heinrich Prate, Joh. Peter Schmidt. Vgl. A. N., Aff. Etr. B¹ 613, fo 285, 28. 7. 1786: bei der Anfertigung der Tabellen für Bremen rechnete man als „futailles“ „boucauts“ von 12—15 Pfund und „quarts“ von 200 bis 240 Pfund zusammen (Verpackung für Kaffee).

wendiger ist eine eingehende Charakterisierung der verschiedenen Quellen, um die Bedeutung der Zahlenangaben ins rechte Licht zu rücken.

Bei der Ausarbeitung von Tabellen oder Übersichten ging die hamburgische Verwaltung nicht sehr weit. Für jede Ware hat sie gegebenenfalls die verschieden gemessenen Mengen getrennt summiert, auch wenn die Möglichkeit einer metrologischen Umrechnung bestand (z. B. soundsoviel Faß, Oxhoft, Stück, Pipen usw. Wein). Das französische Konsulat mußte eine übersichtliche Handelsstatistik aufstellen. Dazu war eine mühevollere Bearbeitung erforderlich, da allein der Wert als der allen Waren gleiche Nenner gilt. Selbstverständlich konnten weder Umrechnungen noch Berechnungen ganz fehlerfrei sein. Damit berühren wir den dritten Punkt unserer knappen kritischen Betrachtung.

Warenwerte

Für Warenmengen, die nicht immer exakt waren, berechnete das Konsulat Werte auf Grund von Preisen, die sicher unter den Marktpreisen lagen. Als Basis der Berechnung sind in einer Übersichtstabelle der Jahre 1766 bis 1774 folgende Preise festzustellen: für eine „barrique“ (Faß) Zucker 300 L. t., d. h. 200 Mark Courant; für eine „barrique“ Kaffee 450 L. t., für ein Oxhoft Wein 75 L. t. Zur Erläuterung wird ausdrücklich gesagt, warum diese konventionellen Preise doch für zweckmäßig gehalten wurden. Um die Einfuhr aus England der Einfuhr aus Frankreich gegenüberzustellen, genügte es — so meinte der Beamte —, die „barrique“ englischen und französischen Kaffees bzw. Zuckers zum selben Preis zu veranschlagen¹⁸. Dieselben zu niedrigen Preise für Kolonialwaren wurden noch 1776 der Bewertung zugrundegelegt; 1777 wird berichtet, sie machten nur die Hälfte des Marktpreises aus¹⁹.

An sich ist es für eine Handelsstatistik nicht unbedingt nachteilig, auf unbeweglichen Preisen zu fußen; die heutige Wirtschaftskalkulation operiert ja nicht selten mit konstanten Preisen. Das Bild bleibt gültig, wenn die Veränderungen der Preisstruktur nicht bedeutend sind. In den 1760er Jahren nahm das Konsulat an, daß ein Faß Zucker ungefähr soviel wie 4 Oxhoft Wein kostete. Wir wissen aber nicht, ob dieses Wertverhältnis ein Vierteljahrhundert später noch der Preisstruktur entsprach. Deswegen sind preisgeschichtliche Studien ein Bedürfnis. Die außerordentliche Fülle der Hamburger Preiskurante dieser Zeit hat die Forschung leider noch nicht ausgewertet. Jedem Versuch einer statistischen Systematisierung haften z. T. die Mängel der Konsulatsberichte und -tabellen an, z. T. auch diejenigen der nicht erstklassigen Informationen, die in Hamburg zur Verfügung standen und noch stehen. Da die Forscher aus diesen Quellen, aus

¹⁸ A. N., Marine B⁷ 438, fo 71.

¹⁹ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 102, fo 206 (Brief vom 21. 2. 1777).

den Zollrechnungen im weiteren Sinne, schöpfen mußten, haben sie bei der Verwertung ihrer Zahlenangaben zur Vorsicht gemahnt. Gegenüber den Berechnungen des Konsulats ist eine gleiche, sogar größere Vorsicht geboten. Es lohnt sich trotzdem, die zusammenfassenden Angaben näher zu betrachten.

Die konsularischen Tabellen für die 1760er und 1770er Jahre unterschätzen den Wert der Hamburger und Bremer Einfuhr, die dem gut aufgezeichneten Schiffsverkehr entsprach. Der Hauptfaktor dieser Unterschätzung waren die konventionellen Preise. Die Berichterstatter selbst führen nachdrücklich andere Gründe an, wobei sie mit Recht die Schwierigkeit ihrer Aufgabe unterstreichen. Immer wieder beklagen sie sich über unspezifizierte und nichtdeklarierte Waren. Als höchst bedauernswert bezeichnen sie die Unmöglichkeit, den Importhandel über die Landstraßen zu erfassen. Angeblich war der keiner Zollerklärung unterworfen Landverkehr für die Einfuhr von französischen Manufakturwaren, insbesondere von Mode- und Luxuswaren, nach Hamburg wichtig. Zu der Aufstellung der See-Einfuhr fügte der Konsul gewöhnlich einen Kommentar hinzu. Neben oft interessanten wirtschaftlichen oder politischen Nachrichten wurde dort manchmal an diesen Absatz französischer Waren in Hamburg erinnert, der sich jährlich auf 4 bis 5 Mill. L. t. belaufen haben soll. Eine solche Pauschalschätzung konnte nur sehr grob und fragwürdig sein²⁰.

Zur Deutung des gesamten Materials ist eine andere Feststellung von größerem Belang. In den Berichten finden wir korrigierte Schätzungen, die mit den Angaben der Tabellen nicht verwechselt werden dürfen. Im April 1766 schrieb der Gesandte Modène, die französische Ausfuhr nach Hamburg betrage jährlich 55 bis 60 Mill. L. t. Die „Bilanz“ des Jahres 1765 haben wir bisher nicht gefunden; als Wert der Hamburger Einfuhr aus Frankreich gibt die Aufstellung 1766 30,5 Mill. und 1767 kaum mehr als 26 Mill. L. t. an²¹. Mengenmäßig war die Zucker- und Kaffee-Einfuhr (aus Frankreich) 1765 schwächer als in den beiden folgenden Jahren, die Weineinfuhr dagegen stärker (1765 ca. 56 800 Oxhoft, 1766 ca. 27 200). Das Sinken der Weineinfuhr war die Ursache für den verminderten Wert der Gesamteinfuhr²². Dieser Wert kann aber nicht vom Jahre 1765 bis

²⁰ Z. B. Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 102, f^o 132 (1776); A. N., Aff. Etr. B¹ 613, f^o 159 (1784).

²¹ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 90, f^o 99—101: Brief vom 22. 4. 1766. Tabellen des Jahres 1766: ebenda, Corr. Pol. Hambourg, Suppl. 11, f^o 318 ff.; dass. 1767: ebenda, Corr. Pol. Hambourg, Suppl. 12, f^o 14 ff., und Corr. Pol. Hambourg, 93, f^o 62.

²² Importierte Mengen des Jahres 1765: A. N., Aff. Etr. B¹ 611, f^o 29. Zu bemerken: Übereinstimmung zwischen der Tabelle des Jahres 1766 und der von Butel (in: RHES 45, 1967) angeführten Quelle (Export von Bordeaux nach Hamburg ca. 18 300 „barriques“; Hamburger Import aus Bordeaux ca. 17 600 „barriques“).

zum folgenden von 55 Mill. bis 30 Mill. L. t. gesunken sein. Modènes Schätzung war korrigiert, und in ähnlicher Weise war es eine Schätzung des Gesandten Noailles für das Jahr 1769²³. Als Grundlage der Berichtigung wurde 1777 der obenerwähnte Preisfaktor genannt²⁴.

Wir dürfen die aus den Tabellen entnommenen Daten nicht mit den korrigierten Schätzungen vermischen, die vielleicht den Wert des wirklichen Umsatzes besser widerspiegeln, weil sie die Marktpreise in Betracht zogen. Diesen hohen Schätzungen, nicht aber den unkorrigierten Zahlen der Aufstellungen, ist eine Aussage von J. E. F. Westphalen direkt vergleichbar; nach diesem Verfasser belief sich die Hamburger Einfuhr aus Frankreich 1763—1766 im Jahresdurchschnitt auf 25 Mill. Mark banco (= ca. 50 Mill. L. t.)²⁵. Am Ende der 1780er Jahre ist keine Spur von korrigierten Schätzungen zu finden, sehr wahrscheinlich, weil man im Konsulat auf die „Bilanzen“ vertraute. In der Tat wurde von dem Jahre 1777 ab auf Grund von Preisen berechnet, die bedeutend höher waren als in der vorigen Periode²⁶. Da wir nicht wissen, ob diese Preise jetzt den Marktpreisen genau angepaßt waren, haben wir auf die Zäsur zu achten, die jedenfalls das Verhältnis der in den Tabellen angegebenen zu den wirklichen Werten beeinflusste.

Die aus der Arbeit von Champeaux um die Jahrhundertmitte entstandene Dokumentation gibt Anlaß zur selben Fragestellung. Nach seinen Tabellen betrug die Hamburger Gesamteinfuhr 1752 ungefähr 54 Mill. L. t., die Einfuhr aus Binnendeutschland (9,3 Mill. L. t.) inbegriffen. Ein gleichzeitiger Brief rundete die Summe auf 60 Mill. L. t. ab (Wert der beim Zoll deklarierten Waren) und fügte hinzu, man müsse an ca. 100 Mill. L. t. denken, um die nicht deklarierten Waren miteinzubeziehen²⁷. Das Jahr 1752 war für die Geschäfte weniger günstig als die vorigen. Als Wert der Gesamteinfuhr des Jahres 1751 gibt Champeaux 83 oder 84,5 Mill. L. t. an; diese Zahl muß demnach mit den 54 oder 60 Mill. L. t.

²³ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 96, f^o 8: Brief vom 8. 1. 1770, worin von „mehr als 50 Millionen“ gesprochen wird. A. N., Marine B⁷ 439, f^o 179: in der „Bilanz“ für das Jahr 1769 ist die Einfuhr aus Frankreich mit 27 233 880 L. t. angegeben.

²⁴ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 102, f^o 206: In einem Brief vom 21. 2. 1777 kommentierte La Houze die „Bilanz“ vom Jahre 1776 (Einfuhr aus Frankreich kaum 25,5 Mill. L. t.), wies auf die Preise hin („quoique leur prix courant soit du double“) und zog daraus die Schlußfolgerung, diese Einfuhr sei „un objet d'environ 50 millions par an“.

²⁵ J. E. F. Westphalen, Der Zustand des Handels in Hamburg während der letzten fünfzig Jahre, Hamburg 1806, 3.

²⁶ Eine „barrique“ Kaffee wurde 1777 auf 400 Mark Courant oder 600 L. t. geschätzt, eine „barrique“ Zucker 1778 auf 300 Mark Courant. Die Grundlage der Berechnung ist aber sehr oft nicht ersichtlich, weil eine einzige Wertangabe eine Ladung betrifft, die mancherlei Waren umfaßte.

²⁷ Die Tabellen: Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, Suppl. 6, f^o 322—324. Brief vom 13. 8. 1753: A. N., Aff. Etr. B¹ 608, f^o 365. Siehe die Aufstellung bei Huhn, dem der Brief unbekannt geblieben ist.

vom Jahre 1752, nicht aber mit den geschätzten 100 Mill. L. t. dieses Jahres verglichen werden²⁸. Aus der Fülle der die Tabellen begleitenden Nachrichten läßt sich ein plausibles Bild der kurzfristigen Schwankungen gewinnen. Nach dem Aachener Frieden von 1748 hatte der gewaltige Import 1749 einen Preisrückgang zur Folge; 1750 wurde der Absatz geringer. Die Nachfrage stieg 1751 wieder an; es wurde noch einmal „mehr als es nötig war“ eingeführt. Der darauffolgende Preissturz wurde 1753 noch empfindlicher als im Jahre 1752. Diese Analyse von Champeaux bezog sich auf den Zuckermarkt²⁹. Die Beurteilung, ob sie haltbar ist, bleibe einer preisgeschichtlichen Untersuchung vorbehalten.

Zur Beurteilung der langfristigen Entwicklung können wir aber sogleich einiges feststellen. Der Vergleich muß sich mit den Angaben befassen, die wie die Angaben von Champeaux die Hamburger Gesamteinfuhr bestmöglich berücksichtigen; durch diese Vorbedingung werden die Jahre 1765—1774 ausgeschlossen³⁰. In erster Linie kommen die „Bilanzen“ der Jahre 1775—1776 mit ihren durch den Preisfaktor herabgesetzten Zahlen und die der Jahre 1777—1778 in Frage. Hat Champeaux mit „hohen“ oder „niedrigen“ Preisen Berechnungen angestellt? Von ihm haben wir Schätzungen der Mengen und der Werte des 1749—1752 importierten Zuckers. Der mit inbegriffene Preis für ein Faß änderte sich von Jahr zu Jahr³¹. Champeaux bemühte sich also, die Schwankungen der Marktpreise in Betracht zu ziehen. Vorausgesetzt, daß das relative Ausmaß der anderen Fehlerquellen beinahe konstant blieb, dürfen Zahlen ausgearbeitet werden, die zwar sehr grob sind, aber doch eine ziemlich zutreffende Einsicht gewähren.

Hamburger Gesamteinfuhr ³² :	1751 ca.	83	Mill. L. t.
	1752 ca.	60	„ „
	1775 ca.	148	„ „
	1776 ca.	129	„ „
	1777 ca.	89	„ „
	1778 ca.	90	„ „

²⁸ Aufstellung für das Jahr 1751: Arch. Aff. Etr., Mém. et Doc. Allemagne, 138, f° 253—255; A. N., Aff. Etr. B¹ 608, f° 253—254 (mit einigen Unterschieden).

²⁹ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, Suppl. 7, f° 125: Bericht vom 19. 2. 1754, mit den Mengen des importierten Zuckers:

	aus Frankreich	aus Portugal
1749	49 555 Faß („barrique“)	6 124 Kisten
1750	34 753 „	3 925 „
1751	46 520 „	5 295 „
1752	41 083 „	4 806 „
1753	35 481 „	118 „

³⁰ Siehe oben 46.

³¹ Dividieren wir die Werte des französischen Zuckers durch die Mengen (Anm. 29), ergibt sich als Preis für eine „barrique“: 1749 ca. 232 L. t., 1750 ca. 212, 1751 ca. 268, 1752 ca. 200.

Werden unsere korrigierten Zahlen für die Jahre 1775—1776 beiseite geschoben, so bleiben nur Zahlen, die einen vielleicht gültigeren Vergleich erlauben. Danach hätte die Hamburger Einfuhr im dritten Viertel des Jahrhunderts (1751/52—1777/78) nicht stark zugenommen; das Niveau der beiden letzten Jahre erscheint kaum höher als der höchste Punkt um die Mitte des Jahrhunderts. Unsere Zahlen können aber für die Jahre 1777/78 eine Unterschätzung, für die Jahre 1775/76 dagegen eine Überschätzung darstellen. Trotz gebührendem Vorbehalt sei ein Vergleich der Mittelwerte angebracht: 1751—52: 71—72 Mill. L. t.; 1775—78: 114—115 Mill. L. t. Diese denkbare Größenordnung der Zunahme ist beachtenswert, weil zu derselben Zeit eine Verdoppelung des eingehenden Schiffsverkehrs festzustellen ist³². Die Versuchung liegt nahe, den deutlicher bezeugten Schiffszahlen größeres Vertrauen zu schenken. Es wäre jedoch nicht richtig, im Falle der Hamburger Einfuhr aus Frankreich die besser bekannten Angaben über den Schiffsverkehr für wichtiger zu betrachten; trotz einer nicht höheren Schiffszahl weist dieselbe Behandlung derselben Quellen hier eine stärkere Zunahme des Wertes auf als bei der Gesamteinfuhr³⁴.

Für sich betrachtet, bedeuten Schiffszahlen wenig, und bei den berechneten Warenwerten sind die Unsicherheitsmomente groß. Deswegen soll im Laufe der Untersuchung keine Mühe unterlassen werden, um die Warenmengen zu erfassen. Ohne das Ergebnis vorwegzunehmen, können wir auf einige Züge kurz hinweisen. Erheblich scheint der aufwärts-

³² Für die Jahre 1775—1776 liegen die konsularischen Angaben (die Hälfte der hier angenommenen Zahlen — siehe oben 50) nicht vor; sie resultieren zweifellos aus A. N., Marine B⁷ 439, f^o 179, und Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 102, f^o 48 u. 206. Tabellen für das Jahr 1777: A. N., Aff. Etr. B¹ 612; für das Jahr 1778: ebenda und Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 103, f^o 67—68 und 181—184.

³³ Gesamtzahl der eingelaufenen Schiffe:

1750	491 große Schiffe		A. N., Aff. Etr. B ¹ 608, f ^o 154—155
1751	518 „	651 kleine Schiffe	„ B ¹ 608, f ^o 253—254
1752	?		
1775	1265 „		„ B ¹ 611, f ^o 306
1776	?		
1777	1019 „		A. N., Aff. Etr. B ¹ 612
1778	1096 „	1345 kleine Schiffe	„ B ¹ 613, f ^o 4

³⁴ Hamburger Einfuhr aus Frankreich (Quellen wie in Anm. 33):

	eingelaufene Schiffe	Wert der Einfuhr
1750		ca. 16 Mill. L. t.
1751	180	ca. 25 Mill. „
1752	185	ca. 20 Mill. „
1775	213	ca. 60 Mill. „ (verdoppelt wie oben 51)
1776		ca. 50 Mill. „
1777	188	ca. 40 Mill. „
1778	161	ca. 27 Mill. „

gehende Trend von der Mitte des Jahrhunderts bis gegen 1790 bei der Kaffee-Einfuhr gewesen zu sein, nicht aber bei der Zucker- und Weineinfuhr. Welches auch immer ihr Ausmaß gewesen sein mag: die Zunahme des Gesamtumsatzes resultierte zu einem großen Teil aus der allgemeinen Preishausse. Der Zweck unserer Ausführungen war nicht, hier ein genaues Bild des ganzen Verlaufs vorzulegen, sondern zur wichtigen Vorarbeit beizusteuern, die ein übersichtliches, der wirtschaftsgeschichtlichen Deutung wirklich dienliches Zahlenmaterial gut fundieren soll. Wenn Erkenntnisse des Geschehens dazugekommen sind, war es ein Nebengewinn der Auseinandersetzung, die auf die Bewertung der Quelle gegenüber den Erfordernissen der Konjunkturforschung zielte. Dabei möchten wir die Feststellung, daß eine Verdoppelung des Umsatzes zwischen etwa 1750 und etwa 1790 als höchste Grenze der Zunahme gelten darf³⁵, nicht als eine Nebensache betrachten.

In Hamburg hat man jedenfalls die Berechnung des französischen Konsulats, die unseres Wissens nur einmal in absolutem Widerspruch mit einer anderen Quelle stehen³⁶, ernst genommen. 1786 schrieb der spanische Konsul die von seinem französischen Kollegen mitgeteilten Zahlen genau ab, um die französische und die spanische Ausfuhr nach Hamburg in den Jahren 1767—1777 miteinander zu vergleichen³⁷. Zahlreiche Wirtschaftspublizisten haben am Ende des Jahrhunderts ihre Informationen aus unserer Quelle geschöpft³⁸. Noch bemerkenswerter ist, welche Beachtung die Ausarbeitung des französischen Konsulats in Kreisen der Hamburger Verwaltung fand. Eine Handschrift, die vermutlich mit der Vorbereitung der Gesamteinfuhrtabelle etwas zu tun hatte, gibt in französischer Sprache eine „Balance du commerce de Hambourg“ („Bilanz“ im oben ausgelegten Sinne) des Jahres 1785 und eine Übersicht der angekommenen Schiffe und Ladungen wieder — mit folgender Notiz: „faits sur les manuscrits de Mr le consul de Monbret“³⁹. In der bekannten

³⁵ Siehe oben die Gegenüberstellung der Zahlen für die Jahrhundertmitte und für die 1770er Jahre; mit diesen letzteren direkt vergleichbar ist der durchschnittliche Wert der Gesamteinfuhr in den Jahren 1788—1791: 107—108 Mill. L. t. (A. N., Aff. Etr. B¹ 614, f^o 26—42, 116—132, 191—203, 347—362; auch bei Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, Suppl. 13).

³⁶ Siehe unten 60 zur Einfuhr aus England.

³⁷ Pohl, 294; der spanische Konsul Urquillo zitiert nicht seine Quelle (A. N., Marine B⁷ 439, f^o 179).

³⁸ Den konsularischen Tabellen entnommen sind die Zahlen der Hamburger Einfuhr im Jahre 1790 in Hildts Handlungszeitung XIII, 1796, und bei S. Ricard, Handbuch der Kaufleute, Bd. III, 316 (zitiert in Chr. F. Menke, Die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen der Hansestädte zu Rußland im 18. und frühen 19. Jahrhundert, ungedr. Diss. Göttingen 1959. — Der Verf. konnte die Quelle, auf die sich diese Schriften stützen, nicht identifizieren.

³⁹ StA. Hamburg, Handschr.-Abt., CCCXCV.

Vorstellung Georg Heinrich Sievekings an das Comité du Commerce fällt die Übereinstimmung mit den konsularischen Tabellen dieser Jahre auf⁴⁰.



Aus unserer von prominenten Zeitgenossen als wertvoll angesehenen Quelle läßt sich ein interessantes Bild von der Struktur des hanseatischen Handels gewinnen. Nicht nur für Hamburg, sondern auch für die beiden Schwesterstädte Bremen und Lübeck kommt das relative Ausmaß des Handels mit dem jeweiligen Partner zum Ausdruck. Zuvor ist aber einiges über Fragen der Schifffahrt zu sagen.

Handel und Reederei

Neuerdings hat eine gründliche Arbeit von Walter Kresse die Hamburger Handelsschiffe des ausgehenden 18. Jahrhunderts so vollständig wie möglich verzeichnet. Die dort auf Grund der Seepässe und der Protokolle des Wasserschout angegebene Zahl der Fahrten dürfte aber niedriger als die wirkliche sein⁴¹. Der unbedeutende Unterschied zwischen diesen und den konsularischen Unterlagen bestätigt, daß diese zur Erforschung der Reederei geeignetsten Quellen vom Standpunkt der Verkehrsgeschichte zu wünschen übrig lassen. Umgekehrt sind die die Schiffsgröße betreffenden Angaben in den Einnahmebüchern des Admiraltätszolls ganz unzuverlässig. Eine Stichprobe von etwa 50 identifizierten Schiffen, die in drei Quellengruppen 1788—1789 zu beobachten sind, gibt zu erkennen, daß die in den Einnahmebüchern eingetragene Lastzahl um 40—50 % niedriger lag als in Kresses Aufstellung; in dieser Hinsicht war das Konsulat besser informiert, da es mehr als 86 % der wirklichen Tragfähigkeit angab⁴².

⁴⁰ E. Baasch, Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Hamburg 1910, 167—168. Auf ca. 50 Mill. L. t. schätzt Sieveking die Hamburger See-Einfuhr aus Frankreich; genau so wie die Konsulatsberichte spricht er auch von der Einfuhr aus Frankreich über Land (mehr als 6 Mill. L. t.). Berechnung in den Tabellen für die See-Einfuhr: 1788 50,3 Mill. L. t., 1789 50,36 Mill., 1790 50,14 Mill., 1791 41,94 Mill.

⁴¹ W. Kresse, Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765—1823 (Mitt. aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, N. F. Bd. III), Hamburg 1966, weist 1777 137 Fahrten und 1788—1790 664 nach; die entsprechenden Zahlen der eingelaufenen Hamburger Handelsschiffe sind nach den konsularischen Aufstellungen 219 und 746.

⁴² Danach sind die von Pohl, 308, ermittelten Zahlen über Schiffsgrößen sicher zu berichtigen. Eine Spezialuntersuchung, die auch Quellen der französischen „Amirautés“ miteinbezieht, wird zeigen, wie ungenau die Deklaration der Tragfähigkeit in vielen Häfen sehr oft war; das Verhältnis 1 Last = 2 „tonneaux“ war nicht immer gültig.

Eine größere Aufmerksamkeit als diese kritische Randbemerkung verdient eine Aufstellung der Handelsflotten. Um 1786 stellte die französische Verwaltung eine Übersicht der europäischen Handelsflotten auf, die den drei Hansestädten einen Bestand von 486 Schiffen zuschrieb (101.347 „tonneaux de France“ = franz. Tonnen)⁴³. Ein Konsulatsbericht aus Hamburg vom Juli 1786 gibt die folgende Aufteilung an:

Hamburg	213	Schiffe	46 724	franz. Tonnen	
Bremen	158	„	33 400	„ „	
Lübeck	}	91	„	14 050	„ „
		18	„	(unter russischer Flagge)	2 530

Was Hamburg betrifft, kommt die Mitteilung den Erkenntnissen von Kresse sehr nahe, der für die Jahre 1786 und 1787 190 Schiffe mit 20 120 Last bzw. 211 Schiffe mit 20 500 Last identifizieren konnte⁴⁴. Daraus ergibt sich zweifellos eine Bestätigung der Zahlen auch für Bremen und Lübeck. Im Verhältnis zum Umfang seines Handels hatte Hamburg unter den drei Häfen die kleinste Flotte. Bekanntlich hatten die Hamburger darauf verzichtet, im Mittelmeer Schiffahrt zu treiben. Ansonsten kann die Beteiligung von Hamburger Schiffen an der Beförderung von Einfuhrgütern auf den verschiedensten Linien festgestellt werden; stark war sie nur in den Beziehungen zu Frankreich und zu Rußland (im letzteren Falle waren die Schiffszahlen klein). Unter den Schiffen, die 1777—1778 und 1788—1790 aus Frankreich in Hamburg einliefen, trugen zwei Drittel die hamburgische Flagge⁴⁵. Über Bremen wurde in dieser Hinsicht nichts berichtet⁴⁶; wir wissen nur, daß die von Bremen nach Hamburg kommenden Schiffe fast alle bremisch waren. Ist es ein Zeichen dafür, daß der Hamburger Markt für Bremen eine größere Bedeutung besaß als der Bremer Markt für Hamburg? Jedenfalls entsprach in Hamburg die rege Reederei nach Frankreich einem Lebensinteresse des dortigen Handels.

⁴³ Zu dieser von R. Romano veröffentlichten Dokumentation vgl. H. Kellenbenz, *Der deutsche Handel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts*, in: *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. von F. Lütge, Stuttgart 1964, 33.

⁴⁴ Kresse, 65—67; A. N., *Aff. Etr.* B¹ 613, f^o 283—284 (Bericht von Montbret vom 17. 7. 1786). In einem Bericht vom 5. 4. 1784 überschätzte Montbret die Hamburger Flotte (280 Schiffe); er gab auch an, Altona habe ca. 160 Schiffe (aktiver Schiffbau während des Krieges), Glückstadt dagegen nur 8 (ebenda, B¹ 613, f^o 159).

⁴⁵ Beteiligung der hamburgischen Flagge bei der Einfuhr aus Spanien und Portugal: 22 %; aus Holland und von der Nordseeküste: 7—8 %; aus Skandinavien, Rußland und dem Ostseeraum: 6 %; aus Großbritannien: 12 %.

⁴⁶ Nach Beutin, 82, hatte Bremen 1778 119 Handelsschiffe, 1796 141.

Vergleich der hamburgischen Verhältnisse mit Bremen und Lübeck

Absichtlich oder unabsichtlich kann das konsularische Material den Anteil eines Landes an der Einfuhr nach Hamburg überschätzen oder unterschätzen. Etwaige Fehler sind aber gleichartig in den Aufstellungen enthalten, die Bremen und Lübeck betreffen; einem Vergleich der Gesamtumsätze der drei Städte sind sie daher nicht sehr hinderlich.

Der Vergleich darf zunächst nur die Einfuhr aus Frankreich berücksichtigen, weil die Berichte nur diesen Teil des Lübecker Handels umfaßten. Für die drei Jahre 1768, 1777 und 1787 liegen Angaben über die ganze hanseatische Einfuhr aus Frankreich vor⁴⁷. Danach lag Hamburgs ungefähre Anteil 1768 bei 82%, 1777 bei 79%, 1787 bei 78%, Bremens Anteil bei 15 bzw. 19 und 19%; für Lübeck blieben demnach nur 2—3% übrig. Lübecks direkter Verkehr mit Frankreich war unregelmäßig. Allein im Laufe des zweiten Trimesters des Jahres 1767 erhielt die Travestadt aus Frankreich mehr Waren als während des ganzen Jahres 1768. Nur die Wein- und Branntweineinfuhr war für Lübeck wichtig; französische Kolonialwaren wurden in Hamburg gekauft. Die verkehrsgeographischen Bedingungen, die Lübeck bei dem Frankreichhandel benachteiligten, waren hingegen günstig in bezug auf die Verbindungen mit dem Ostseeraum. Gegenüber den 15, 18 und 33 aus Frankreich kommenden Schiffen muß an die 600 Schiffe gedacht werden, die während derselben drei Jahre aus Dänemark, Schweden und Rußland Lübeck anliefen⁴⁸. Aber diesen hohen Schiffszahlen entsprachen teilweise minderwertige Ladungen. Aus den Zulagerechnungen sind Werte der gesamten Lübecker See-Einfuhr bekannt⁴⁹. Wenn die Schätzungsmethode des französischen Konsulats, dessen Angaben vermutlich aus den Rechnungen der Spanischen Kollekten herrührten, etwa der Grundlage der Zulage entsprach, müßte die Lübecker Einfuhr aus Frankreich 1768 etwa 14% und 1777 mehr als 17% der Gesamteinfuhr ausgemacht haben — gegenüber 25% und 28% der Einfuhr aus Rußland.

Unter derselben Voraussetzung (diese Einschränkung sei hier wiederholt) kann man die Gesamteinfuhr von Lübeck und von Hamburg wertmäßig vergleichen und zu der Annahme gelangen, daß der Lübecker

⁴⁷ A. N., Aff. Etr. B¹ 611, f^o 230—234 (Lübeck 1768), f^o 382 (Lübeck 1777), 612 (Hamburg 1777), 614, f^o 53—58 (Bremen 1787), f^o 59 (Lübeck 1787); Marine B⁷ 434 (Hamburg 1768) und 438, f^o 71 (Bremen 1768); Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 102, f^o 385 (Bremen 1787) und 105, f^o 399 (Hamburg 1787 — die Angabe betrifft den Unterschied zu der Zahl für das Jahr 1788).

⁴⁸ Menke, Diagramm VIII. Leider sagt der Verfasser nicht, ob seine Berechnung das Königreich Dänemark allein betrifft oder Norwegen und Schleswig-Holstein miteinbezieht.

⁴⁹ Harder, in: ZVLGA 42 (1962), 27—28.

Umsatz ungefähr ein Zehntel des hamburgischen darstellte⁵⁰. Dieser Hypothese widerspricht nicht die Feststellung, daß die Waren, die auf Fuhren nach Hamburg kamen, und die Einfuhr auf der Elbe über Lauenburg (d. h. zusammen etwa die Hamburger Einfuhr aus Lübeck) 1788—1791 von dem Konsulat auf ca. 3% des Wertes der Hamburger Gesamteinfuhr geschätzt wurden (1777 fast 7%).

Um Bremen als Dritten in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen, eröffnen sich zwei Wege. Wir können die Gesamtzahlen der in Bremen und Hamburg eingelaufenen Schiffe einander gegenüberstellen. 1751 zählte Champeaux in Hamburg 1169 große und kleine Schiffe; zu dieser Zeit überschritt Bremen einen Jahresdurchschnitt von 1000 Schiffen⁵¹. Um 1780 war der Unterschied größer (800 bis 900 Schiffe in Bremen, mehr als 2000 in Hamburg). 1754 wurde berichtet, der große Seehandel erfordere in Bremen jährlich 200 Schiffe, in Hamburg 500⁵². Dürfen wir daraus folgern, daß die Bremer Handelsmacht ungefähr der Hälfte der Hamburger entsprach?

Unsere Tabellen weisen ein für Bremen nicht so günstiges Verhältnis auf. Die Bremer Ferneinfuhr (aus Nordeuropa, Großbritannien, Frankreich, von der Iberischen Halbinsel und aus dem Mittelmeergebiet) machte 1767—1773 zwischen 14% und 21% der entsprechenden Hamburger Einfuhr aus. Später wurde der Prozentsatz etwas höher (1777 mehr als 22%, 1789—1790 mehr als 26%). Ob Bremen schon seit dem Anfang des Jahrhunderts in einem relativen Aufstieg begriffen war, läßt sich nicht entscheiden. Jedenfalls lag der bestehende große Abstand zwischen beiden Städten an der Unterlegenheit Bremens in den Handelsbeziehungen zu Südeuropa — was schon aus den Schiffszahlen hervorgeht — und hauptsächlich an einer schwächeren Stellung auf dem französischen Markt. Selbst in Jahren wie 1777 und 1789, in denen die von Frankreich in Bremen ankommenden Schiffe 40% der Eingänge in Hamburg erreichten, blieb das Verhältnis der Werte nur 1:4. Bei dem Ankauf in Frankreich spielte für Bremen der Wein eine relativ sehr große Rolle; im Hamburger Frankreichhandel hatten die Kolonialwaren ein erdrückendes Übergewicht.

⁵⁰ Eine allzu feine Berechnung wäre hier nicht am Platze. Ungefähre Werte der jährlichen Gesamteinfuhr:

in Lübeck		in Hamburg	
1738	5,2 Mill. Mark		
1748	3,85 „ „	1751—52	40 Mill. Mark (Einfuhr aus Deutschland nicht mitgerechnet)
1768—74	3,5 „ „	1768—74	30 „ „ (ohne Einfuhr aus Holland usw.)
1777—80	4,2 „ „	1777—78	45 „ „ (mit Einfuhr aus Holland usw.)

⁵¹ Witzendorff, in: BremJb. 43 (1951), 387.

⁵² A. N., Marine B⁷ 392, Champeaux am 12. 4. 1754.

Bremen warf sich mit nicht weniger großem Eifer als Hamburg auf direkte Überseeverbindungen. 1789—1790 erreichte seine Einfuhr aus Amerika denselben Wert wie die Hamburger. Schon in den Beziehungen zu Großbritannien lag der Prozentsatz Bremens über dem Durchschnitt (30 % bis 40 % der Hamburger Einfuhr aus England in den Jahren 1788—1790). In Nordeuropa gelang es der Weserstadt, zuweilen gleichbedeutend mit Hamburg zu sein, in der Tat hauptsächlich deshalb, weil die Hamburger Einfuhr aus diesen Ländern verhältnismäßig schwach war.

Um den unterschiedlichen Funktionen des hanseatischen Handels innerhalb der europäischen Wirtschaft in angemessener Weise gerecht zu werden, empfiehlt es sich, bei Anerkennung jeder Eigenart die Vormachtstellung Hamburgs nachdrücklich zu betonen.

Die ausländischen Partner

Aus unseren Quellen ergibt sich ein Bild, das die Verteilung der hanseatischen Einfuhr auf die einzelnen Herkunftsländer zeigt. Demgegenüber wissen wir oft nicht, welchen Platz die Ausfuhr nach Hamburg, Bremen und Lübeck in der Gesamtausfuhr des betreffenden Landes einnahm. In Spanien ist keine nationale Handelsstatistik zu finden. In bezug auf den ganzen Mittelmeerraum wird dieselbe Frage beinahe sinnlos. Aus diesem Bereich, in dem das Netz des hanseatischen Verkehrs äußerst verzweigt war, kam nach Hamburg eine Anzahl von Schiffen, die zwischen den 1730er und 1780er Jahren fast um ein Drittel zunahm. Die Hamburger Einfuhr aus den italienischen Häfen schwankte manchmal stark von Jahr zu Jahr⁵³. Solche Schwankungen kamen auch bei dem iberischen Handel vor, teilweise weil Schiffe entweder im Dezember oder im Januar ankommen konnten. Damit wird aber nicht alles erklärt. 1766 erreichte die Hamburger Einfuhr aus Portugal nicht die Hälfte der Einfuhr aus Spanien; 1767 war sie hingegen überlegen, wie um die Mitte des Jahrhunderts. Als Ursache dessen ist festzustellen, daß der portugiesische Zucker 1753 fast völlig verschwand und erst 1767 wieder auf dem Hamburger Markt auftauchte. Außerdem exportierten diese Länder nach dem Norden viele Produkte der Landwirtschaft, deren schwankende Ernten die Schwankungen des Handels mitbestimmten. Zu den Südfrüchten wäre sicherlich allgemein manchmal zu bemerken, was ein Bericht über die Weinausfuhr von Bordeaux nach Bremen hervorhebt, daß nämlich die Einfuhr von der Höhe der Ernte abhing⁵⁴. Im ganzen lieferte Südeuropa

⁵³ Der Wert des Jahres 1767 ist um 50 % höher als der Wert des Jahres 1766.

⁵⁴ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 105, f^o 413, Bourgoing am 30. 3. 1789: 1787 kamen 61 Schiffe von Bordeaux in Bremen an mit mehr als 25 700 Oxhoft Wein, 1788 nur 29 Schiffe mit 11 500 Oxhoft; die Ursache dessen war „la différence entre les deux récoltes antérieures à ces années“.

in den festgestellten Jahren 14—17 % der Hamburger Gesamteinfuhr aus fernen Ländern; ein höherer Wert (über 21 %) wurde nur 1767 und 1791 erreicht, in den Jahren, wo 131 Schiffe aus iberischen Häfen kamen. Kurz vor 1790 war die entsprechende Schiffszahl 80—90, früher ca. 60, wozu noch die ca. 10 Schiffe hinzuzurechnen sind, die nach Bremen fuhren. Dies war bedeutend weniger als die Zahl der direkten Schiffsverbindungen zwischen der Iberischen Halbinsel und dem Ostseeraum⁵⁵. Bei dieser direkten Schifffahrt handelte es sich aber sehr oft um Salzladungen; wir dürfen also nicht folgern, daß der Absatz iberischer Waren im Ostseegebiet wertmäßig bedeutender war als in den Hansestädten. Von größerem Belang wäre in dieser Hinsicht der Vergleich der holländischen und der hanseatischen Stellung auf den iberischen Märkten. Wählt man nur den Schiffsverkehr als Grundlage, erscheint es, daß die holländische Einfuhr aus Spanien und Portugal die Einfuhr der Hanseaten übertraf, die auch den Engländern im iberischen Handel unterlagen⁵⁶.

England und Holland stellten dem hanseatischen Handel in ähnlicher Weise ein doppeltes Problem: einerseits die Konkurrenz auf anderen Märkten, aber zugleich die gegenseitigen Geschäftsverbindungen. Dieser zweite Aspekt war in bezug auf Holland weniger wichtig. Wie bereits gesagt, berichten unsere Quellen über die Einfuhr aus Holland mangelhafter als sonst⁵⁷. Nach den nur für einige Jahre vorhandenen Unterlagen schätzte das Konsulat den entsprechenden Umsatz auf 7—10 % der Hamburger Gesamteinfuhr; die fehlenden Angaben über den kleinen Küstenverkehr würden diese Größenordnung nicht wesentlich umgestalten. Aber mit dieser Feststellung ist wenig über den Kern des Problems gesagt, das im Zusammenhang mit dem Handel mit Südeuropa gestreift wurde. Im Norden und in Frankreich waren Holländer und Hanseaten durchaus Konkurrenten. Am Ende des Rundblicks wird es möglich sein, auf einer allgemeinen Ebene zu dieser Frage der Konkurrenz Stellung zu nehmen.

Der Aufschwung der englischen Handelsmacht verschärfte die Interessengegensätze, die auf bestimmten Märkten im Süden oder im Norden

⁵⁵ Die Zahl dieser direkten Reisen betrug im Jahresdurchschnitt nach den Sundzolltabellen: 1730—1740 74, 1774—1783 185.

⁵⁶ 1758—1764 kamen jährlich durchschnittlich 134 Schiffe aus Spanien und Portugal in den Texel, dazu noch einige in die Vlie und mehr als 30 in die Maas (1760—1769 durchschnittlich 39): A. N., Marine B⁷ 413—430, zum Teil gedruckte, den Berichten aus Amsterdam und Rotterdam beigefügte Listen. — Englische Einfuhr aus Spanien und Portugal: nach 1750 Waren im Wert von ca. 700 000 £ (= ca. 10,5 Mill. Mark); 1786—1790 1 280 000 £ (Elisabeth Boody Schumpeter, *English Overseas Trade Statistics 1697—1808*, Oxford 1960, 18). Mit diesen Zahlen sind die in Hamburg von dem Konsulat berechneten Werte selbstverständlich nicht direkt vergleichbar; sie erreichten 1767, 1788 und 1791 mit ca. 5, 5,5 bzw. 7,5 Mill. Mark Rekorde.

⁵⁷ Siehe oben, 45 f.

zwischen Engländern und Hanseaten bestehen konnten. In der Zielsetzung standen für die Engländer die Versorgung ihrer Industrie mit Rohstoffen und der Absatz ihrer Fertigprodukte und Kolonialwaren an erster Stelle, während Holländer und Hanseaten parallel eine ausgeprägtere Vermittlerrolle spielten. Im Norden handelten die Engländer und die Hamburger oder Bremer zum Teil mit denselben Waren; aber die Schwerpunkte bei dem Ankauf und Verkauf waren sehr verschieden. Es genüge hier ein Hinweis auf die Abnahme des schwedischen und russischen Eisens. Daraus ergibt sich die für unsere Betrachtung größere Bedeutung des direkten englisch-hanseatischen Warenaustausches.

In der veröffentlichten Aufstellung der englischen Handelsstatistik erscheinen die Hansestädte nicht gesondert. Deutschland kam beinahe ein Viertel der englischen Ausfuhr um die Mitte des Jahrhunderts zu, später, in den 1780er Jahren, nur 10%, da der englische Handel auf anderen Märkten kräftiger zugenommen hatte⁵⁸. Diese englische Ausfuhr nach Deutschland ging zum größten Teil oder sogar ganz über Hamburg und Bremen. Nach einer nicht angeführten, aber sicher englischen Quelle hat H. Hitzigrath den Wert der Hamburger Einfuhr aus England in den Jahren 1768—1769 angegeben: im Jahresdurchschnitt 1—1,1 Mill. £. Rechnen wir für Bremen 30—40% dieses Betrages hinzu, so erreichen wir ca. 1,4—1,5 Mill. £. In dem Jahrfünft 1766—1770 weist die englische Handelsstatistik als Wert der Ausfuhr nach Deutschland 1,486 Mill. £ auf. Damit scheint also Hitzigraths Quelle sehr gut übereinzustimmen. Um so komplizierter wird die Sache dadurch, daß sie den Angaben des französischen Konsulats völlig widerspricht, indem sie die Hamburger Einfuhr aus England 1768 höher einschätzt als die Einfuhr aus Frankreich, während die konsularische Tabelle die Einfuhr aus Frankreich höher bewertet als die See-Einfuhr aus allen anderen Ländern⁵⁹!

Man muß darüber staunen, daß die Hamburger Einfuhr aus England in unseren konsularischen Tabellen der 1770er und 1780er Jahre wert-

⁵⁸ Boody Schumpeter, 16—17.

⁵⁹ H. Hitzigrath, Hamburger Handel im 18. Jahrhundert (4. Beilage zu den Hamburger Nachrichten, 22. 10. 1905), gibt an:

Einfuhr	aus Frankreich	aus England
1768	993 318 £	1 116 170 £
1769	1 208 461 £	949 074 £

Nach der französischen Quelle:

Einfuhr	aus Frankreich	aus allen anderen Ländern („Nahverkehr“ nicht mitgerechnet)
1768	22 259 304 L. t.	20 654 034 L. t.
1769	27 233 880 L. t.	18 934 293 L. t.

Bemerkenswert ist die Übereinstimmung der Zahlen, welche die Einfuhr aus Frankreich betreffen; 1 £ = 22,4 oder 22,5 L. t. ist ein Verhältnis, das man mit den Wechselkursen bestätigen kann. Der Widerspruch liegt ganz in der Schätzung der Einfuhr aus England.

mäßig unter einem Drittel, manchmal sogar unter einem Viertel der Einfuhr aus Frankreich liegt; denn die Schiffszahlen waren für beide Länder sehr ähnlich oder bei dem Englandverkehr sogar etwas höher. Gewiß kamen viele Schiffe (72 von 152 im Jahre 1777) aus England nur mit Steinkohleladung, die nicht solchen Wert hatte wie Zucker oder Wein⁶⁰. Der Verdacht darf jedoch auftauchen, das französische Konsulat habe sämtliche englische Waren unterschätzt, deren Menge übrigens schwerer zu erfassen war. Denn die Zahl der Ballen oder Kisten nicht spezifizierter Waren erwies sich bei den Engländern als besonders hoch⁶¹. 1766 bis 1790 geben die Tabellen 14—18 % als Anteil Englands an der gesamten Hamburger See-Einfuhr an. Nach Champeaux war die entsprechende Quote 1751—1752 ungefähr 30 %. Einen so starken Rückgang der englischen Geltung auf dem hamburgischen Markt müssen wir ausdrücklich bezweifeln.

Infolgedessen wurde der Anteil aller anderen Länder von unseren Berichterstattern überschätzt. Die notwendige Berichtigung würde zunächst und hauptsächlich die angegebene Stellung des Frankreichhandels beeinträchtigen. 1751—1752 machte dieser Handel nach Champeaux 38 % oder 39 % der Hamburger Gesamteinfuhr über See aus. Von 1766 an überstieg er immer 51 % (das Jahr 1791 mit 49,2 % ausgenommen); 1788 bis 1790 erreichte er sogar 60 %, 1766 und 1774 63 %, 1777 64 %. Auch wenn die Berechnung des Konsulats den Englandhandel sehr beträchtlich unterschätzte, steht es doch fest, daß Frankreich der größte Lieferant des Hamburger Marktes nach dem Siebenjährigen Kriege war. Mögen die Zeitgenossen und mancher Historiker die Überlegenheit der Einfuhr aus Frankreich überbewertet haben, so waren sie nicht irre, soweit sie dieser Einfuhr den ersten Rang zuschrieben.

Hamburgs Frankreichhandel erlebte im 18. Jahrhundert einen besonders starken Aufschwung. Nach Arnoulds oft zitierten Berechnungen der französischen Handelsbilanz ist es möglich, ein Bild von der Aufteilung der Ausfuhr zu gewinnen; auf dieser Grundlage wurde allgemein nachgewiesen, daß die Hanseaten dem holländischen Handel erfolgreich Konkurrenz machten⁶². Darüber gibt unser Material weitere Aufschlüsse. Um

⁶⁰ Die 72 Ladungen Kohle stellten 1777 wertmäßig 2 % der Einfuhr aus England dar; jede Ladung wurde aber durchgehend auf 2000 Mark geschätzt. Diese Behandlung war nicht angemessen; denn 1790 weist eine besondere Aufstellung der Kohlenschiffe Ladungen von 60 Last und andere von 180 Last nebeneinander auf.

⁶¹ Z. B. im Jahre 1777: 2306 Faß, 1948 Ballen, 1305 Kisten „Waren“. Einen Ballen auf 300 Mark zu schätzen, konnte natürlich nur eine Notlösung sein, die wahrscheinlich nicht wenig zu der Unterschätzung des Gesamtwertes beitrug.

⁶² Vgl. neuerdings M. Morineau, *La balance du commerce franco-néerlandais et le resserrement économique des Provinces-Unies au XVIII^{ème} siècle*, in: *EcHistJb.* XXX (1965), 206—207, 222.

die Mitte des Jahrhunderts übertraf die Ausfuhr französischer Kolonialwaren nach den Hansestädten den Export nach Holland; 1753 wurde aus Amsterdam berichtet, Hamburg habe von Bordeaux mehr Zucker und weitaus mehr Kaffee und Indigo bezogen als Amsterdam und Rotterdam zusammen⁶³. Später besserte sich der französische Absatz in Holland wieder. 1766 gingen etwa 53% der Weinausfuhr von Bordeaux dorthin, weniger als 16% nach Bremen und Hamburg. 1783 erhielten die drei Hansestädte zwei Drittel des aus Bordeaux exportierten Kaffees, aber kaum 28% des Zuckers, d. h. weniger Zucker als Holland⁶⁴. Um die relative Bedeutung der hanseatischen und holländischen Einfuhr aus Frankreich zu ermitteln, bieten die Erkenntnisse des Zustandes in einigen großen Häfen Anhaltspunkte, die trotz der vorhandenen nationalen Zusammenstellung gar nicht überflüssig sind. Übrigens hatte Bordeaux ausgedehnte direkte Beziehungen zu Skandinavien und dem Ostseeraum⁶⁵. Zusammenfassend ist hervorzuheben, daß der hanseatische Handel in Frankreich 1750—1790 gegenüber dem holländischen nicht ständig die Oberhand besaß. Den Absatz Frankreichs auf dem hanseatischen Markt veranschlagt die nationale Statistik auf 12—15% der französischen Gesamtausfuhr gegen Ende des Ancien Régime; diese Quote war größer als die holländische, sie lag aber unter dem Anteil eines etwas unklar bestimmten Raumes „Deutschland-Preußen-Polen“⁶⁶. Bei aller Anerkennung der kaufmännischen Leistung, die diesen ansehnlichen Platz errungen hatte, darf man doch die Bedeutung der Hansestädte in der Gesamtstruktur des französischen Außenhandels nicht übertreiben.

Nordeuropa in unser Bild des Hamburger Einfuhrhandels einzugliedern, ist keine leichte Aufgabe. Dänemark muß getrennt berücksichtigt werden, weil die konsularischen Tabellen hier am unergiebigsten sind. Die einzigen untereinander vergleichbaren Angaben weisen einen 1788

⁶³ A. N., Marine B⁷ 388, Brief vom 12. 2. 1753; Ausfuhr von Bordeaux:

	nach Hamburg		
	Zucker	Kaffee	Indigo
1751	19 576 Faß	2 641 259 Pfund	216 739 Pfund
1752	16 158 Faß	1 804 346 Pfund	125 038 Pfund
	nach Amsterdam und Rotterdam		
	Zucker	Kaffee	Indigo
1751	11 625 Faß	151 817 Pfund	22 592 Pfund
1752	12 048 Faß	1 336 167 Pfund	9 134 Pfund

⁶⁴ Butel, in: *Annales du Midi* 78 (1966), 46—49. 1787 kamen 20% der Weinausfuhr Holland zu, fast 27% den Hansestädten (Danzig vielleicht mit inbegriffen).

⁶⁵ Die direkte Ausfuhr nach dem Norden (ohne Vermittlung der drei Hansestädte) war bedeutend: 1766 über 25% der Weinausfuhr; 1783 22% der Zuckerausfuhr, aber nur 5% der Kaffeeausfuhr.

⁶⁶ Das Büro, das die Handelsbilanz aufstellte, traf mit der Einrichtung dieser Rubrik keine günstige Entscheidung; in seinen Papieren ist oft von „vier“ Hansestädten die Rede.

bis 1791 zunehmenden Umsatz auf; wir wissen aber, daß die Verzeichnung des entsprechenden Schiffsverkehrs sehr unzulänglich ist⁶⁷. Doch steht es fest, daß der Verkehr zwischen Kopenhagen und Hamburg geringfügig war (höchstens 10 Schiffe im Jahre 1789). Die Hamburger Einfuhr aus der dänischen Kolonie St. Thomas nahm nur einige Schiffe in Anspruch, deren Ladung jedoch fast den gleichen Wert erreichte wie die ganze Einfuhr aus Dänemark⁶⁸. Nach „primitiven Bilanzen“ lieferten Hamburg und Lübeck 1763—1772 ungefähr ein Fünftel der dänischen Einfuhr und nahmen rund eine Hälfte der dänischen Ausfuhr auf⁶⁹. Ohne eine gründliche Spezialuntersuchung wäre es gewagt, die dort errechneten Zahlen mit den Angaben des französischen Konsulats in Hamburg zu vergleichen, zumal da die Berichte der französischen Dienststellen in Dänemark einen Überschlag des dänischen Außenhandels geben, der viel höher liegt als die von Johan Jørgensen angeführten Bilanzen⁷⁰. Die Schätzung der französischen Einfuhr aus Dänemark überstieg nach derselben Quelle die in Hamburg berechneten Werte der Hamburger Einfuhr aus demselben Lande in den Jahren 1787—1789⁷¹.

Die Situation ist für die anderen nordischen Länder klarer als für das so nahe und mit den Hansestädten so eng verflochtene Dänemark. Nach der schwedischen Handelsstatistik gingen 1740—1780 8—10% der Ausfuhr nach den Hansestädten, davon vor dem Jahre 1766 zwei Drittel über

⁶⁷ 1788—1791 schwankt die Schiffszahl zwischen 161 und 206; außer Bergen und Kopenhagen sind die Herkunftshäfen nicht genannt. Die Umsätze (1788: 513 000 Mark banco; 1791: 1 174 000 Mark banco) beziehen sich zu einem vermutlich kleinen Teil auf die Einfuhr aus Norwegen, zu einem größeren, aber unbekanntem Teil auf eine Einfuhr aus Schleswig-Holstein.

⁶⁸ Die wichtigste Einfuhrware war Tabak. Während des Krieges hatte die Einfuhr aus St. Thomas eine größere Bedeutung; von dort kamen 1783 23 Schiffe in Hamburg an (StA. Hamburg, Adm. Koll. F 9). 1789 schätzte das Konsulat die Einfuhr aus St. Thomas (3 Schiffe) auf 600 000 Mark, aus Kopenhagen (10 Schiffe) auf kaum 99 000, aus „verschiedenen dänischen Häfen“ (170 Schiffe) auf 656 000.

⁶⁹ J. Jørgensen, Hamburg, Lübeck, Kopenhagen und der dänische Provinzstadt-handel um 1730, in: HGBll. 85 (1967), 96—99.

⁷⁰ Arch. Aff. Etr. Mém. et Doc. Danemark, 5, fo 139—140, „Mémoire de 1767—1774“: dänische Ausfuhr jährlich 1,452 Mill. Reichstaler; Einfuhr jährlich 3,678 Mill. (diese Zahlen betreffen nur Dänemark, also weder Norwegen noch die „deutschen Provinzen“, auch nicht den Umsatz der Handelskompanien). Die von Jørgensen erschlossene Quelle gibt 0,75 Mill. Reichstaler im Durchschnitt für die Ausfuhr an und 1,61 Mill. für die Einfuhr.

⁷¹ Bibl. Nat., Nouv. Acq. fr. 20 089, fo 167, 182—183:

	französische Einfuhr aus Dänemark-Norwegen	französische Ausfuhr nach Dänemark-Norwegen
1787	4 990 000 L. t. (= 2 495 000 Mark banco)	6 333 500 L. t.
1788	3 686 500 „	5 188 700 „
1789	3 259 000 „	7 334 000 „

Vgl. oben Anm. 67.

Lübeck⁷². An der schwedischen Einfuhr hatten die Hansestädte einen geringeren Anteil. Mit diesen Feststellungen stimmen die Angaben des französischen Konsulats in Hamburg überein. Betrachten wir Nordeuropa im allgemeinen, einschließlich der skandinavischen Halbinsel, Rußlands und der ganzen Ostseeküste östlich von Lübeck. Von diesem gesamten Raum erhielt Hamburg 1751—1752 nur ca. 10% seiner See-Einfuhr aus fernen Ländern, und später war es noch weniger. Für die Jahre 1777 und 1788—1790 haben wir in den vorhandenen Aufstellungen zu dem Wert der See-Einfuhr (aus Norwegen, Schweden, Rußland, Königsberg, Danzig, Stettin) den Wert der Waren hinzugerechnet, die auf dem Landwege von Lübeck nach Hamburg kamen; alles zusammen macht kaum 6—8% der Gesamteinfuhr Hamburgs aus.

Trotz mancher vorhandener oder denkbarer Mängel beweist das Material, daß die nord- und nordosteuropäischen Märkte insgesamt für Hamburg ein weitaus weniger bedeutender Lieferant waren als Südeuropa; sie waren sogar gegen Ende der 1780er Jahre von geringerer Bedeutung als Amerika, geschweige denn als Westeuropa. In Lübeck sahen die Dinge anders aus. Bremen hatte verhältnismäßig wichtigere Beziehungen zu Nordeuropa als Hamburg; jedoch stand auch in der Weserstadt 1789 die Einfuhr aus dem Norden der Einfuhr aus Südeuropa und aus Amerika nach. Was Hamburg betrifft, lohnt es sich hervorzuheben, wie gering die Zahl der aus Häfen der südlichen Ostseeküste ankommenden Schiffe im allgemeinen war. Aus dem Danziger Material ergibt sich ein anschauliches Bild, das die Angaben der französischen und hamburgischen Quellen bestätigt⁷³. Bei der Ausfuhr der großen Ostseestädte nach Westeuropa spielte die direkte Schifffahrt eine wichtige Rolle; kam ein Stapel in Frage, so diente Holland viel öfter als die deutschen Nordseehäfen als solcher. Kleinere Häfen wie Rostock und Wismar waren

⁷² E. F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa, II, 2*, Stockholm 1949, Bilagor, Tab. 26 u. 30; von 1766 ab wird der Anteil Lübecks nicht gesondert aufgeführt. Der Anteil der unter der Rubrik „Hamburg o. fl. tyska ort“ mit inbegriffenen nichthanseatischen Häfen hatte wahrscheinlich keine große Bedeutung.

⁷³ St. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670—1815* (Statistik der Schifffahrt Danzigs in den Jahren 1670—1815), Warschau 1963, Tab. 6; Zahl der von Danzig ausgelaufenen Schiffe:

	nach Lübeck	nach Bremen	nach Hamburg
1742—1751	160	40	2
1752—1761	144	89	44
1762—1771	194	117	85
1772—1781	99	23	8
1782—1791	118	21	60

Die Zahlen (Ausgang in Danzig und Eingang in Hamburg) stimmen nicht jedes Jahr überein; an der Schwäche des Schiffsverkehrs Danzig-Hamburg darf man jedoch nicht zweifeln. Nur zehnmal segelten in dieser Richtung jährlich 10 oder mehr Schiffe, immer mit Getreide.

bezüglich ihres Handels mit dem Westen in starkem Maße von Lübeck und Hamburg abhängig. Die konsularischen Berichte, die darauf hinweisen, stellen aber fest, daß die direkten Beziehungen zu Frankreich sich in Rostock, wo 1780 ein französischer Vizekonsul ernannt wurde, verstärkten⁷⁴.

Daß der russische Markt hier für den hanseatischen Handel als nebensächlich erscheint, mag vielleicht überraschen. Die Auffassung kann jedoch mit den Erkenntnissen der Forscher in Einklang gebracht werden, welche die hanseatisch-russischen Beziehungen eingehend untersucht haben. Aus Rußland kam in der Periode 1750—1780 rund ein Viertel der Lübecker Einfuhr. Wir haben aber klar gemacht, daß der Lübecker Gesamtumsatz im Verhältnis zum Hamburger wie 1 : 10 war; wäre er wie 1 : 5 gewesen (obwohl ein so großer Fehler bei unserer Schätzung ausgeschlossen werden darf), würde der vierte Teil der lübeckischen Einfuhr nur noch 5 % der hamburgischen ausmachen. Durch das Sammeln von Zahlen- und anderen Angaben, die bald über die Betätigung hanseatischer Firmen, bald über den Handel einzelner Waren oder den Verkehr einzelner russischer Häfen angeführt werden, kann man den Überblick verlieren oder das allgemein Bedeutsame in den Schatten stellen; zur Deutung des Zusammenhangs ist doch viel aus Christoph Friedrich Menkes etwas undurchsichtiger Darstellung herauszuholen. 1774 kamen 7 % der Ausfuhr und 11,4 % der Einfuhr von St. Petersburg hanseatischen Kaufleuten zugute. 1788—1794 erhielten die drei Hansestädte 5—7 % des Rigaer Exports⁷⁵. Trotz — absolut gesehen — steigender Umsätze wird ein Rückgang des Lübecker Anteils am russischen Außenhandel deutlich⁷⁶. Ob Hamburg und Bremen zur gleichen Zeit ihren Platz auf dem russischen Markt verbessern konnten, läßt sich allein auf Grund ihrer ermittelten Einfuhr aus Rußland nicht entscheiden; denn der Umfang dieser Einfuhr spiegelte nur teilweise die Betätigung hanseatischer Kaufleute auf diesem Felde wider. In der Tat taucht dasselbe Problem im ganzen nordeuropäischen Raum auf, dessen Ausfuhr hauptsächlich aus Schwergütern bestand, die der hanseatische Kaufmann oft direkt nach Westeuropa beförderte.

Nur aus ausführlichen Handelsbüchern können firmengeschichtliche Untersuchungen das relative Ausmaß der Geschäfte genau erfassen, die sich auf diese Weise abwickelten. Man darf jedoch versuchen, auf Umwegen einiges Licht in die Frage zu bringen. Bei dem Sundverkehr stellen wir fest, daß 1744—1783 1307 westwärts fahrende Schiffe Hamburg

⁷⁴ A. N., Aff. Etr. B¹ 613, fo 154—155 u. 198. Die französische Einfuhr aus Rostock wurde 1783 auf 145 000 L. t. geschätzt, 1784 auf 762 000.

⁷⁵ Menke, 128, 157—158 (mit der Tabelle nach Angaben von Oddy und Hildts Handlungszeitung), 236 (1790 kamen nur 3 % der Hamburger Einfuhr aus Rußland).

⁷⁶ Harder, in: ZVLGA 42 (1962), 52.

als Bestimmungshafen deklarierten, während 3422 (davon 1856 mit Ladung) von Hamburg ausgelaufene Schiffe durch den Sund ostwärts segelten. Aus der Differenz (1856 gegen 1307) wird schon ersichtlich, daß bei dem Warenverkehr der Stadt Hamburg der Absatz im Ostseeraum bedeutender war als das Löschen östlicher Waren im Hafen an der Elbe, zumal eine ostwärts versandte Ladung im Durchschnitt einen höheren Wert erreichte. Außerdem haben wir die 1566 Schiffe (3422 minus 1856) zu betrachten, die von Hamburg durch den Sund und weiter nach Osten in Ballast segelten. Zu einem guten Teil haben sie wahrscheinlich Frachtraum hamburgischen Firmen zur Verfügung gestellt, die ihre westlichen Empfänger direkt aus den Ostseehäfen beliefern wollten. Demselben Bedürfnis entsprach die Befrachtung eines Schiffes in Hamburg für eine Reise in die Ostsee und die Weiterreise nach Westeuropa. Für 1765—1791 weist Kresses Aufstellung 341 solcher Reisen von Hamburger Schiffen von Hamburg nach Danzig oder St. Petersburg usw. und weiter nach einem westeuropäischen Hafen gegenüber 134 Reisen mit direkter Rückkehr aus der Ostsee nach Hamburg auf⁷⁷. $341 : 134 = 2,5$, $3422 : 1307 = 2,7$. Diese Kongruenz mag zufällig sein. Man darf aber dennoch zu der Meinung neigen, daß wir damit etwas gewonnen haben, das bei der Erwägung eines statistisch unfaßbaren Momentes nicht belanglos ist.

Andere Angaben der Sundzolltabellen haben Bezug auf dieselbe Frage. 1744—1769 fuhr jedes zweite aus Hamburg in den Sund kommende Schiff in Ballast; 1770—1783 waren es weniger als 4 von 10 Schiffen. Gleichzeitig stieg die durchschnittliche Zahl der Passagen: 1744—1769 waren es jährlich ca. 80, 1770—1783 ca. 93. Die hamburgische Ausfuhr nach dem Norden nahm zu, während die Ausfuhr dieser Länder nach Hamburg verhältnismäßig abflaute. Weder in Schweden noch auf dem 1772 schwer getroffenen Danziger Markt wurde die Lage für eine Ausdehnung des hanseatischen Handels günstiger⁷⁸. In anderen Seestädten, insbesondere in Preußen, strebte man nach direkten Handelsbeziehungen zu Westeuropa. Die Expansion des hanseatischen Handels mußte infolgedessen hauptsächlich in Rußland stattfinden. So kräftig diese Expansion

⁷⁷ Kresse, 19 und Tab. 4, 78—86. Die Rundreise war viel häufiger bei der Archangel- als bei der Ostseefahrt. Zur Diskussion reicht hier die Betrachtung des Ostseehandels aus, wobei die Gesamtzahl der Schiffe, nicht nur der Hamburger, die Grundlage erweitert.

⁷⁸ Zum Vergleich mit den oben in Anm. 73 aufgestellten Zahlen sei eine Übersicht über den Schiffseingang in Danzig aus derselben Quelle entnommen (in Klammern Zahl der mit Ballast ankommenden Schiffe)

	von Lübeck	von Bremen	von Hamburg
1742—1751	173 (14)	57 (18)	92 (21)
1752—1761	168 (32)	121 (65)	208 (72)
1762—1771	241 (59)	132 (63)	216 (58)
1772—1781	118 (7)	49 (13)	87 (13)
1782—1791	106 (5)	91 (58)	57 (11)

auch sein mochte, konnte sie die Verteilung der Schwerpunkte im gesamten Seehandel der Hansestädte nur begrenzt beeinflussen. Um diese Verteilung am Ende unserer Periode zu veranschaulichen, wird eine vorsichtige Formulierung dem Norden und Nordosten höchstens ein Viertel zuschreiben, dem Westen dagegen mindestens drei Viertel.

Die Hansestädte, Nordeuropa und Deutschland

Als Vermittler zwischen Westeuropa und Nordeuropa sowie dem Ostseeraum blieb der holländische Handel bis zu den Revolutionskriegen dem hanseatischen überlegen. Im Sundverkehr übertraf 1770—1783 die Zahl der von holländischen Häfen kommenden beladenen Schiffe mit 170 % die Summe der von Hamburg und Bremen kommenden Schiffe. Bei dieser Feststellung handelt es sich nicht nur um Schiffsverkehrsverhältnisse, sondern auch um den Handel selbst. Hatten die Holländer in Frankreich Boden verloren, so konnten sie sich an anderen Orten besser behaupten. 1753—1790 stieg ihre Ausfuhr nach Deutschland bekanntlich an⁷⁹. Alles in allem war der Verkehr in den beiden führenden holländischen Häfen viel stärker als in den Hansestädten. Um 1760 liefen mehr als 4000 Schiffe vom Ausland in Amsterdam und Rotterdam ein; die entsprechende Zahl in Hamburg war bis zum Ende der Periode weitaus bescheidener (ca. 800 um 1790, wenn nur die sogenannten großen Schiffe berücksichtigt werden, ca. 1300 nach den Berechnungen des Konsulats). Nach dem für die holländische Macht unheilvollen Kriege erreichte Rotterdam 1790—1791 wieder einen Verkehr von mehr als 1600 Schiffseingängen und -ausgängen; Amsterdam liefen 1792 2800 Schiffe an⁸⁰. Die in Holland lebhaft, in den Hansestädten kaum beginnende Überseeschifffahrt war für den großen Unterschied der Zahlen nicht allein verantwortlich.

Im Ost-West-Handel wog der Getreidehandel während der zwei ersten Drittel des 18. Jahrhunderts nicht mehr so schwer wie früher. Die Hansestädte, die normalerweise aus nahegelegenen Landschaften ihre Versorgung erhielten, erschienen nicht als große Mitbewerber um die Belieferung des internationalen Marktes, der von Amsterdam beherrscht wurde. Erst die Teuerung der Jahre 1771—1772 gab den hanseatischen Unternehmerkräften einen neuen Impuls. Bedeutende Firmen folgten

⁷⁹ J. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw*, Amsterdam 1959. Der Verf. schätzt die holländische Ausfuhr von Kolonialwaren auf 5,4 Mill. Gulden (etwas über 3 Mill. Mark banco). Zur selben Zeit (1789—1791) gibt das Konsulat 4,3 bis 4,5 Mill. Mark banco als Wert der ganzen Hamburger Einfuhr aus Holland an.

⁸⁰ Absichtlich gehen wir hier nicht auf die Problematik der damaligen holländischen Handelswirtschaft ein. Vgl. W. F. H. Oldewelt, *De scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de 17e en 18e eeuw*, in: *JbAmst.* 45 (1953), 114—126. Aus den oben (Anm. 56) angeführten Quellen sind die meisten folgenden Zahlen zu entnehmen. Quellen für die Jahre 1774—1776: *Arch. Aff. Etr.*,

der Spur von John Parish, der die Ausfuhr aus den Ostseehäfen finanzierte und große Mengen Getreide auf eigene Rechnung in Rußland kaufte⁸¹. Nach dieser Spekulationswelle bestand aber kein sehr großer Stapelmarkt. In dieser Hinsicht stand Hamburg wieder 1789 im Vordergrund, als Frankreich eine harte Teuerung erlitt; 1792—1801 wurde die Kornausfuhr Hamburgs zwei- bis dreimal so stark wie vor dem Jahre 1789⁸². Nur zu dieser späten Zeit übernahmen die Hansestädte durchaus Funktionen, die Holland nicht mehr ausüben konnte; dazu waren sie vor der Französischen Revolution noch unzulänglich gerüstet gewesen, besonders was die eigene Handelsflotte, die Versicherungsanstalten, das Geld- und Börsenwesen im allgemeinen anbelangt. Nicht etwa, als hätte der Reichtum in Hamburg, dessen Geldmacht im Vergleich zu Bremen sehr hoch stand, gefehlt; die Hamburger Bank war kein geringer Trumpf. Die

Corr. Pol. Hollande, Suppl. 18 (1759—1773), fo 314; für das Jahr 1792: *Olde-welt*, 126. — Ein- und ausgehender Seeschiffsverkehr:

	Texel		Vlie		Maas	
	ein	aus	ein	aus	ein	aus
1758	1326					
1759	1514					
1760	1412		817	710	1958	1631
1761	1508		1027	825	2283	1930
1762	1479				1657	1622
1763					1620	1476
1764	1607				1448	1377
1765					1481	1236
1766					1381	1215
1767					1459	1305
1768					1394	1333
1769					1142	1171
1770					1534	1265
1771					1419	1297
1772					1456	1300
1774	1728					
1775	1579					
1776	1544					
1784					1498	1591
1790					1671	1640
1791					1661	1639
1792	1800		1000			

⁸¹ R. Ehrenberg, *Das Haus Parish in Hamburg*, Jena 1902, 21—23; Merke 67—68. Im letzten Trimester des Jahres 1772 kamen 17 Getreideschiffe aus St. Petersburg und 51 aus Archangel in Hamburg an (*Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg*, 98, fo 284, Bericht vom 19. 1. 1773). Vgl. P. Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre aus XVIII^{ème} siècle*, Paris 1963, 86. Der in der „*Gazette du Commerce*“ vom 18. 1. 1772 veröffentlichte Brief eines Hamburger Kaufmanns spricht von den „grandes spéculations sur les bleds qu'ils [die Hamburger] font passer directement des ports du nord aux autres ports de l'Europe“; im Getreidehandel sei Hamburg „nouveau dépôt“.

⁸² Beutin, 67. 1789 wurden 17 252 Last Weizen in Hamburg eingeführt, 15 242 Last ausgeführt — zum größten Teil nach Frankreich (*Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg*, 106, fo 258, Bericht vom 12. 2. 1790).

führende Stellung des Amsterdamer Wechselmarktes können wir jedoch andeuten, wenn wir vermerken, daß der Rubel dort viel früher als in London (1763) und Hamburg (erst 1790) notiert wurde⁸³.

Bei der Einfuhr in die nordischen und Ostseehäfen war der Hamburger und Bremer Anteil zwar nicht geringfügig; im ganzen aber hatten diese Märkte eine bescheidene Aufnahmekapazität. Vorläufig mag als Anregung zu einer systematischen Untersuchung die folgende, ganz grobe und anspruchslose Berechnung unterbreitet werden. Um 1770 lag die Danziger Zuckereinfuhr mengenmäßig sicher unter (vielleicht weitaus unter) einem Zehntel der Hamburger Zuckereinfuhr⁸⁴. Selbst wenn Hamburg ein Viertel der Danziger Zuckereinfuhr geliefert hätte (so hoch konnte aber der Hamburger Anteil in Danzig sehr wahrscheinlich nicht sein), so hätten doch nur ca. 2% des Hamburger Zuckers auf dem Danziger Markte verkauft werden können, der doch zu dieser Zeit einer der größten Märkte im Ostseegebiet war, wenn nicht der größte überhaupt. Für die Konsumgüter, aus denen die hanseatische Einfuhr bestand, insbesondere für die Kolonialwaren, befanden sich Absatzmöglichkeiten hauptsächlich nicht in Nord- und Nordosteuropa, sondern in Binnendeutschland.

1740 betonte ein Bericht, daß die französischen Waren in Hamburg weiter versandt wurden: nach Deutschland, Böhmen, Ungarn, Polen, Rußland⁸⁵. Was die beiden letzten Länder betrifft, so dachte der Konsul mehr an den Landverkehr, da er zugleich unterstrich, daß mehrere Ostseestädte ihren Bedarf — wie Skandinavien — durch direkte Einfuhr aus Frankreich bezogen. 1754 erwähnte ein anderer Brief die große Bedeutung des Absatzes in Preußen und in (dem damals ebenfalls bereits preußischen) Schlesien. Deutlich wurde 1755 die von dem Kriege verursachte Tiefkonjunktur: auf der Leipziger Messe habe das Geld absolut gefehlt, so daß die Hamburger Kaufleute, die sich dorthin begeben hatten, ihre Waren eher zurückbrächten als sie auf Kredit zu verkaufen⁸⁶. Die Verringerung des binnenländischen Absatzes, besonders in Sachsen und Schlesien, galt als verantwortlich für die bedrängte Lage vieler Kauf-

⁸³ E. Baasch, *Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert*, in: *HGbl.* 1910, 100—101; Menke, 232; L. Beutin, *Bremisches Bank- und Börsenwesen seit dem 17. Jahrhundert*, in: ders., *Gesammelte Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Köln 1963, 131 ff.

⁸⁴ Cz. Biernat, *Statystyka obrotu towarowego Gdańska w latach 1651—1815* (Statistik des Warenverkehrs Danzigs in den Jahren 1651—1815), Warschau 1962, 173. Jahresdurchschnitt der Zuckereinfuhr 1762—1771: ca. 85 000 Stein = ca. 2 Mill. Pfund. In Hamburg gibt das Konsulat 1767—1771 einen Durchschnitt von 38 600 Faß an, d. h. mindestens 30 Mill. Pfund (wenn man nur 800 Pfund für ein Faß berechnet. Betr. das Gewicht eines Fasses siehe Kruse, *Allgemeiner ... Kontorist*, 1766, 171).

⁸⁵ A. N., *Aff. Etr.* B¹ 607, f^o 115—116, vom 9. 12. 1740.

⁸⁶ Ebenda, 609, f^o 48, vom 12. 8. 1754; f^o 105, vom 3. 11. 1755.

leute 1759, als der Bürgermeister Poppe fallierte⁸⁷. Aus den zahlreichen Beschwerden wegen der preußischen Zollpolitik ergibt sich der Eindruck, daß die hamburgische Kaufmannschaft diese Frage als lebenswichtig betrachtete. Zu oft wird aber im selben Bericht behauptet, daß eine Maßnahme des Königs von Preußen zwar dem Handel einen schweren Schaden zugefügt hat, daß aber die Geschäfte trotzdem weiter laufen.

Die gründlichen Berichte, die Coquebert de Montbret seit 1776 verfaßte, gehen über das übliche Gerede hinaus. Auch er beklagte die in Preußen auf Kaffee und Wein erhobene Zuschlagsteuer oder die Schädlichkeit der vielen Zollstellen längs der Elbe. Freilich konnte er allzu schnell verallgemeinern, als er z. B. den Schleichhandel mit den Territorien an der Ostseeküste als „den echten Stützpfiler“ des Lübecker Handels bezeichnete. Diese Schriften enthalten aber sehr viele Angaben, die aus den konsularischen Tabellen genau entnommen waren oder sonst bestätigt werden können. Deswegen darf man Montbret ernst nehmen, wenn er schreibt, der Hamburger Handel breitete sich hauptsächlich im Elberaum, in den reichsten Provinzen Deutschlands aus; der direkte Handel mit dem Ostseegebiet sei hingegen in Hamburg ganz unbedeutend⁸⁸. Von größtem Interesse sind die Aussagen dieses fleißigen und geschickten Beobachters über die Leinwandausfuhr. Seines Erachtens war diese Ausfuhr nach Spanien, Portugal und England der für Hamburg und Bremen ertragreichste Handelszweig. Dabei überschätzte er sicher die Regelmäßigkeit des Umsatzes. Nachweise führte er von den preußischen Zollregistern Oberschlesiens an⁸⁹. 1785 hatte er eine Übersicht über die Ausfuhr der verschiedenen deutschen Produktionszentren angefertigt; von einem Gesamtwert von 50 Mill. L. t. schrieb er 25 Mill. Schlesien und Böhmen, 9 Mill. Sachsen und der Lausitz, 8 Mill. Westfalen und 6 Mill. Schwaben zu⁹⁰. Für die ersten beiden Gegenden war Hamburg der wesentliche Ausfuhrhafen, für die dritte Bremen. Mehr denn je ist hier die Vorsicht bei der Deutung der Zahlen geboten. Laut eines Briefes aus Hamburg kauften Spanien und Portugal in Friedenszeiten jährlich für 25 Mill. L. t. schlesische Leinwand; genau dieselbe Summe taucht aber in einem spanischen Dokument als Wert der Einfuhr allein nach Spanien auf⁹¹. Erwähnens-

⁸⁷ Ebenda, 609, f^o 316, vom 3. 12. 1759.

⁸⁸ Bibl. Nat., Nouv. Acq. fr. 20 096, „Mémoire sur les villes hanséatiques“; auch A. N., Aff. Etr. B³ 426 (Beilage zum Brief vom 10. 1. 1777).

⁸⁹ A. N., Aff. Etr. B³ 426, „Mémoire sur le commerce de Silésie“ (Beilage zum Brief vom 15. 7. 1776), mit Zollstatistik für die Jahre 1771—1775. Der Verfasser hatte eine Reise von drei Monaten in Schlesien gemacht.

⁹⁰ Ebenda, „Sur le commerce des toiles d'Allemagne“ (wahrscheinlich Beilage des Briefes vom 18. 7. 1785: Aff. Etr. B¹ 613, f^o 204).

⁹¹ Pohl, 145. Dort betrifft die Angabe „5 Millionen Piaster oder 25 Millionen französische Livres“ anscheinend das Jahr 1785 oder 1786. Brief von M. de la Neuville vom 14. 9. 1781: A. N., Aff. Etr. B³ 426.

wert erscheint doch die Stelle, wo die ganze Leinwandausfuhr der Hansestädte auf 40—50 Mill. L. t. (= 8—10 Mill. Reichstaler) jährlich geschätzt wird, d. h. auf die Hälfte des von dem Konsulat berechneten Wertes der Hamburger Gesamteinfuhr⁹².

Nach Montbrets Auffassung von der deutschen Handelsbilanz war die Leinwandausfuhr umfangreich genug, um die sonst passive Bilanz auszugleichen. Ob sein Urteil zutrifft, kann hier nicht eingehend erörtert werden. Zweifellos war das Verhältnis zwischen Ausfuhr und Einfuhr bei dem Frankreichhandel für Deutschland ungünstig. Der Kreditsaldo des Spanienhandels konnte dieses Defizit ausgleichen oder wesentlich vermindern⁹³. Nordamerika als einem Absatzmarkt für deutsche Leinwand maß Montbret ebenfalls eine große, vermutlich zu große Bedeutung zu. Während des Amerikakrieges glaubte er, daß sie dem deutschen Handel mit den jungen Staaten, die um ihre Unabhängigkeit kämpften, eine glänzende Aussicht eröffnete. Bei dieser Betrachtungsweise sprach die englandfeindliche Gesinnung des Konsuls mit. Unerwartet ist aber seine Behauptung, die Bilanz dieses Handels mit England und dessen Kolonien sei für Deutschland immer aktiv gewesen⁹⁴. So übertrieben die Beurteilung auch sein mochte, kann sie doch die Diskussion einer unbefangenen Vorstellung fördern, die in der Forschung oft vertreten wird, als ob Deutschland von unnützen fremden Gütern (Kolonial- und Luxuswaren) zu seinem großen Nachteil überschwemmt worden sei. Jedenfalls darf keine weitgehende Folgerung aus zeitgenössischen Stimmen gezogen werden, die durch eine kurzfristige Situation bedingt sein konnten. „Wie sehr wir seit einigen Jahren die Bilanz der Handlung verloren haben“, dafür glaubte Justus Möser 1769 eine Bestätigung in der Feststellung zu finden, daß England sehr große Summen nach Deutschland transferieren konnte, ohne „den Wechsel gegen sich zu haben“. Während des Amerika-

⁹² Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, Suppl. 13, f^o 256 (1788). Die Bemühungen, die Ausfuhr der schlesischen Leinwand über Stettin umzuleiten, waren aus Mangel an kapitalkräftigen Kaufleuten in dieser Stadt fehlgeschlagen.

⁹³ Nach Montbret brachte der Leinenwandhandel nach Spanien in Deutschland jährlich „plus de 30 millions de numéraire“ ein. Vgl. Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 103, f^o 87, La Houze am 1. 5. 1778: wegen des ungünstigen Wechselkurses mußte Spanien gewöhnlich „solder ce qu'elle doit en argent comptant“; den Kurs der französischen Währung beeinflusste „l'immense quantité de papiers qu'on envoie sur l'Espagne à Paris pour les négocier au compte des Hambourgeois“.

⁹⁴ A. N., Marine B⁷ 441, 8. 1. 1779. Als Beweis für den vom direkten Handel zu erwartenden Vorteil wird angegeben, „que malgré les gains de l'Angleterre sur ce commerce d'échange la balance a toujours été contre elle en faveur de l'Allemagne“. Mäßigere Schätzung vom 8. 4. 1784: Deutschland wird gegenüber den Vereinigten Staaten, die von Hamburg und Bremen Leinwand, Metalle und Manufakturwaren im Werte von 7 bis 8 Mill. L. t. importieren werden, eine aktive Bilanz haben (A. N., Aff. Etr. B¹ 613, f^o 160).

krieges hatte England den Wechsel gegen sich⁹⁵. Übrigens muß die Wechselwirkung der Handelsbilanz und der Valutenkurse nicht als einfaches Problem der gegenseitigen Beziehungen von zwei Partnern betrachtet werden, sondern im Zusammenhang des damaligen mehrseitigen Austausch- und Zahlungssystems. Trotz der aktiven Handelsbilanz Frankreichs gegenüber Deutschland stellte das Konsulat in Hamburg wiederholt fest, daß der Wechsel für die französische Währung ungünstig war. Als Erklärung galt sicher die angeführte Tatsache, daß französische Zahlungen im Norden und in Deutschland über Hamburg angewiesen wurden⁹⁶. Mögen diese Hinweise genügen, um klarzumachen, wie die Erforschung des hanseatischen Handels zur Durchleuchtung der Probleme der deutschen Handelsbilanz beitragen kann, die jüngst von einer anderen Seite her für die folgende Periode wieder aufgeworfen wurden⁹⁷.



Dieser Darlegung, welche die in Angriff genommene Arbeit keineswegs beenden soll, war als Ziel gesetzt, die kritische Untersuchung eines unzureichenden, aber zusammenhängenden Zahlenmaterials vorwärtszubringen. Hoffentlich ergibt sich daraus der Eindruck, daß das skizzierte Gesamtbild nicht bedeutungslos ist, obwohl viele Angaben einzeln als fragwürdig erscheinen. Wenn wir von einem Größenverhältnis 10:3 oder 10:4 bei dem Vergleich zwischen Hamburg und Bremen, 10:1 bei dem Vergleich zwischen Hamburg und Lübeck sprechen, ist die Vereinfachung möglicherweise zu scharf, aber nicht wertlos. Den anderen Gedankengang, der die Funktionen der Hansestädte und besonders Hamburgs betrifft, möchten wir nachdrücklich zusammenfassen. In einer viel früheren Zeit war der hansische Handel vor allem Vermittler zwischen Ost und West. Haben unsere Quellen nicht falsch gerechnet, so konnten die Hansestädte es im 18. Jahrhundert nicht mehr sein. Der von den Engländern in Nordeuropa errungene Platz konnte nicht von anderen Handelsmächten wiedergewonnen werden. Trotz Schwächen von kurzer

⁹⁵ Beutin, *der deutsche Seehandel*, 75—77. A. N., Aff. Etr. B¹ 613, f^o 77—78, 6. 7. 1781: der Sterling verlor 15—18 % bei dem Wechsel auf Amsterdam und Hamburg.

⁹⁶ Arch. Aff. Etr., Corr. Pol. Hambourg, 96, f^o 8, 8. 1. 1770; 106, f^o 258, 12. 2. 1790. Die andere angeführte Ursache, die großen Getreideeinkäufe Frankreichs, ist hier überzeugend, nicht aber 1778, als das Konsulat sich auf denselben Vorgang berief (ebenda, 103, f^o 87, 1. 5. 1778, und f^o 140, 7. 8. 1778): denn wir finden sonst nirgends die Bestätigung für die angeblich von den Hamburgern seit etwa zwei Jahren nach Frankreich ausgeführte „immense quantité de grains et d'autres marchandises“.

⁹⁷ M. Kutz, *Die deutsch-britischen Handelsbeziehungen bis zur Gründung des Zollvereins. Ein statistischer Beitrag zu einer Neuorientierung*, in: VSWG 56 (1969), 178—214.

Dauer hielten bis 1795 auch die Holländer stand. Die Verbindung zwischen Binnendeutschland und den westeuropäischen Märkten war als zweite, nicht völlig neue Funktion der Hansestädte vorhanden. Schon für die Seestädte der Hansezeit waren Verflechtungen im mitteldeutschen Raum wichtig. Im 18. Jahrhundert waren die Hansestädte erst in zweiter Linie Stapelplätze im Seehandel Nordeuropas; aber viel mehr bedeuteten sie als Häfen Deutschlands. Ihre Expansion war ein Aspekt der Dynamik einer sich verstärkenden, aller Kleinstaaterei zum Trotz besser integrierten deutschen Wirtschaft.

MISZELLEN

EIN SCHULDVERZEICHNIS DES DANNENBERGER KAUFMANNS MICHEL VRYDAG AUS DEM JAHRE 1428

von

ERICH WOEHLEKENS

I. Einführung

Die Archivalie, deren Inhalt hier mitgeteilt wird, befindet sich im Niedersächsischen Staatsarchiv Hannover mit der Signatur Des. 72 IV c 1 Dannenberg (1407—1550). Es handelt sich um einen blauen Aktendeckel, in den Blätter verschiedenen Formats eingeklebt sind, foliiert 1 bis 25. Der alte Titel der Akte „Anlage zum Kopialbuch IX 198/286“ ist gestrichen, dafür steht jetzt „Gerichtsscheine und Urkunden der Stadt Dannenberg (Abschriften) (1407—1550)“. Der neue Titel gibt den Inhalt aber nur ungenau wieder.

Der Dannenberger Bürgermeister Koch beklagt in seiner 1894 erschienenen Veröffentlichung „Bürgerbuch der Stadt Dannenberg“ den Verlust von Registern und Kopieren seiner Stadt; man wußte damals nicht mehr, daß bei der Einrichtung der Amtsgerichte 1852 wesentliche Teile des städtischen Archivs in die Gerichtsregistratur gelangt waren. Erst vor wenigen Jahren wurde dieser Bestand bei der Räumung des Waldemarturms, des Restes des ehemaligen Dannenberger Schlosses, vom Staatsarchiv Hannover übernommen.

Unser Stück, Blatt 7 und 8 der genannten Akte, enthält Geschäftsaufzeichnungen. Es besteht aus zwei Quartblättern (22,5 cm hoch), die in der Mitte gefaltet sind; von den acht entstandenen Seiten sind vier beschrieben. Die restlichen vier unbeschriebenen Seiten sind bis auf einen 1,5 cm breiten Heftrand weggeschnitten. Die Breite der beschriebenen Seite beträgt 7,2 cm.

Der Verfasser der Aufzeichnungen nennt sich selbst in den beiden datierten Positionen (Nr. 1: 1428 Juli 30, und Nr. 12: 1428 November 4) Michel Vrydag. In anderen Dannenberger Archivalien läßt er sich leider nicht nachweisen. Da er Malz und Bier verkauft, wird Vrydag neben der Kaufmannschaft auch die Brauerei betrieben haben.

Besser als der Verfasser des Verzeichnisses läßt sich eine Anzahl der darin erwähnten Schuldner in sonstigen Quellen belegen. Die drei Adels-

familien, die genannt werden, nämlich van dem Berge, van Plote (Plato, Platen) und van dem Knesebeck, waren um Dannenberg reich begütert, zeitweise auch Pfandinhaber des Dannenberger Schlosses¹. Die Schuldner ohne Ortsangabe sind als Dannenberger Bürger zu erkennen; so werden z. B. Hans Beyer (Pos. 10) und Heyne van der Weyden (Pos. 28) 1432 im ältesten Stadtbuch als Ackerpächter genannt². Einzelne Bauern sind im Winsener Schatzregister von 1450 zu finden³; sie sind unten in den Anmerkungen zu den entsprechenden Positionen vermerkt.

Die im Schuldverzeichnis genannten Orte liegen, soweit es sich um Dörfer handelt, im Nahbereich von Dannenberg. Timmeitz und Schmölau sind mit etwa 15 km gleich einer halben Tagesreise westlich am weitesten entfernt, die Nachbarstadt Lüchow ebensoweit im Süden. Hamburg und Hildesheim erscheinen als Lieferorte.

Vrydag rechnet in lübischer Mark (M.) zu je 16 Schillingen (ß), das Pfund Geldes zu 20 Schillingen, den Schilling zu drei Witten gleich 12 Pfennigen. An einer Stelle (Pos. 30) wird eine Münze, ein lübischer Gulden zu 22 ß, genannt; diese Notiz war für Vrydag wichtig, da ein Gulden sonst 24 ß hielt. Die Addition der Schuldposten ergibt etwa 125 Mark lübisch, sicher nur einen Teil seines Umsatzes.

Bislang sind meist Aufzeichnungen von Kaufleuten größerer Städte bekannt⁴. Das hier veröffentlichte Fragment dürfte deshalb interessant sein, weil aus ihm das Warenangebot, der Kundenkreis und das Absatzgebiet eines Kleinstadtkaufmanns faßbar sind.

II. Waren und Preise

Ware	Mengeneinheit	Preise
Bier	1 Tonne (ca. 50 Liter)	14 ß
	1 Stübchen (ca. 3,6 Liter)	1 ß
Hamburger Bier	—	—
Fische (Stockfische?)	50 Stück	7 bis 8 ß
Heringe	1 Tonne	4 M. 2 ß bis 5 M.
Malz	1 Scheffel	4 ß 10 Pf. bis 5 ß
Ochsen	—	—

¹ Vgl. z. B. das Register zu U. Manecke, Topographisch-historische Beschreibungen der Städte, Ämter und adelichen Gerichte im Fürstenthum Lüneburg, Celle 1858.

² Niedersächsisches Staatsarchiv Hannover, Des. 72 Dbg. IV c 1 (1408—1567), fol. 38.

³ R. Grieser, Schatz- und Zinsverzeichnisse des 15. Jahrhunderts aus dem Fürstentum Lüneburg, Hildesheim/Leipzig 1942.

⁴ Vgl. A. von Brandt, Ein Stück kaufmännischer Buchführung aus dem letzten Viertel des 13. Jahrhunderts (Aufzeichnungen aus dem Detailgeschäft eines Lübecker Gewandschneiders), in: ZVLGA 44 (1964), 5—34; F. Rörig, Das älteste erhaltene deutsche Kaufmannsbüchlein, in: ders., Wirtschaftskräfte im Mittelalter, hrsg. von P. Kaegbein, Weimar 1959, 167—215; ders., Das Einkaufsbüchlein der Nürnberg-Lübecker Mulichs auf der Frankfurter Fastenmesse des Jahres 1495, ebenda, 288—350.

Ware	Mengeneinheit	Preise
Pferde	1	21 M.
Rosinen	1 Pfund	8 Witten = 32 Pf.
Salz	—	—
Tuch		
weißes Tuch (<i>wytte wand</i>)	1 Elle	4 ¹ / ₂ ß
rotes Tuch (<i>rode wand</i>)	1 Elle	5 ß bis 5 ß 2 Pf.
grünes Tuch (<i>grüne wand</i>)	1 Elle	4 ¹ / ₂ ß
Kyrseyes ⁵ (grün)	1 Elle	10 ß
Wein	—	—

III. Text des Schuldverzeichnisses

Der Abdruck ist buchstabengetreu; Kürzungen sind aufgelöst, aber nicht besonders gekennzeichnet. Lang- und Rund-S sind nicht unterschieden. Die Zählung der Positionen und die Satzzeichen fehlen im Original. ¹/₂ ist im Original durch ein quer durchstrichenes j wiedergegeben.

1. *Alz me scref na ghodesbord dusend verhunderd dar na in dem xxviiij jare des vrydages na Pantaleonis [1428 Juli 30] rekende her Werner van dem Berghe myd my Mychel Vrydaghe dad he my schuldech blef xxviiij ß vnde ¹/₂ tunne soltes de yk em dar nasande vnde j pund rosynes vor viij wytte*
2. *Krummedyk van der Soue tenetur ix ß vor ij elen wyttes wandes de borghe Vycke Glauatze⁶*
3. *Hynrek Knokenhawer tho Luchow tenetur xij ß van enem vetten ossen*
4. *Henneke Volsekens tenetur ix ß vor ij elen wandes*
5. *Ludeke vte den Lawben⁷ tenetur xiii¹/₂ ß vor ij elen grunes wandes*
6. *Hans Schulte tho dem Quycborne⁸ tenetur xiiij ß*
7. *Hermen Westual tenetur ij pund vnde iiij ß; item syn werdynne xxiiij ß vor molt*
8. *Jaspar Pysel tenetur vj marc vnde xvj wytte*
9. *Hans Sclyg tenetur vj marc, dar hed he my vp ghevored v tunne herynghes vor xv ß vnde hed my gheuored i vore moltes*
10. *Hans Beyer tenetur xiiij marc vnde ij ß, hyr vp is betaled iiij marc vnde ij ß myd ener tunne herynghes; item hed he betaled ij marc myd vorlone*

⁵ Kyrseyes oder Kirsey ist ein grober, lodenartiger Wollstoff für Mäntel, benannt nach der Weberstadt Kirsey in der Grafschaft Suffolk in England; vgl. Kölner Inventar, Bd. 1 (1531—1571), bearb. von K. Höhlbaum u. H. Keussen, Leipzig 1896, S. 468: *Kirseien, panni quos cardiseos apellamus*. — In der 67. Historie, die in Uelzen spielt, schwatzt Eulenspiegel einem wendischen Bauern ein grünes Londoner Tuch ab mit der Behauptung, es sei blau; es wird sich bei diesem Tuch um Kirsey gehandelt haben, das wohl fast immer grün gefärbt war.

⁶ Soven an der Jeetzel. — 1450 ist der Name Krummedyk in Liepe und Prabsdorf belegt; ein Glafatze besitzt 1450 einen Hakenhof in Meuchefitz.

⁷ Lauben ist ein Stadtteil von Dannenberg.

⁸ Quickborn; 1450 besitzt dort Hermen Schulte einen Ploghof (Pflughof).

11. *Beneke Roue tenetur iiij ß unde iij marc hyr vp is betaled xij ß*
12. *Des dunredaghes vor Martyni [November 4] rekende her Hans van Plote myd my Mychel Vrydaghe ßo dad he my schuldech blef xvii^{1/2} marc, hyr na dede yk em echt iiij elne wandes de elne vor [4^{1/2}] ß; item sande yk em ^{1/2} hunderd vyses vor viij ß; item j hunderd vor xiiij ß den de kossater van Lucghowe halde; item ^{1/2} tunne herynghes vor ij pund den Gherke syn knecht halde; item iij stoueken bers de yk em tho Quycborne sande vor iij ß; item v ß vor wyn unde Hamborgher ber, hyr vp brochte my Hynrek Bremer v marc; item tenetur x elne wandes vor iij marc de Pardamus krech; item tenetur ij elne kyrseyes grün de elne vor x ß⁹*
13. *Hans Eggherdes tho Dampnatze¹⁰ tenetur j pund vor ij elne kyrseyes; item xiiij ß vor j tunne bers*
14. *De bur van Breselentze j tunne bers¹¹*
15. *Hans Drude tenetur ij elen rodes wandes vor x ß; item tenetur xvj wytle*
16. *Ludeke Brandes tenetur x ß*
17. *De bur van Breystane¹² j tunne bers vor xiiij ß*
18. *Bene van Smolow¹³ tenetur j tunne bers vor xiiij ß*
19. *Kord van Tymeysen¹⁴ ^{1/2} tunne [bers] vij ß*
20. *Heyne Kowlytze¹⁵ tenetur xv schepel moltes den schepel v ß myn ij penyngge, hyr vp ys betaled iij marc myn viij penyngge; item tenetur viij schepel moltes den schepel vor v ß*
21. *De bure van Dampnatze ij tunne bers de tunne vor xiiij ß*
22. *Clawes Hune¹⁶ tenetur x ß*
23. *Heyne Lantuoghed unde Hermen Sachteleuend¹⁷ tho hope j tunne bers vor xiiij ß*
24. *Kord We[r]ckmester¹⁸ tenetur xxvij ß vor molt*
25. *Jwan van dem Knesbeke tenetur iij marc van synes broder Hanses*
26. *Beneke Roue tenetur ij marc unde iiij ß; item tenetur v marc vor lofte van enem perde van des mannes weggen van Hyldensem, dad perd ward ghekoft vor xxj marc¹⁹*

⁹ *Lucghowe* ist Lügga; *Pardamus* = Paridam van dem Knesebeck.

¹⁰ Damnatz; 1450 besitzt Hans Eggerdes dort einen halben Ploghof.

¹¹ Breselenz. — Wie in Pos. 13 und 17 sind hier 14 ß als Preis einzusetzen.

¹² Breustian bei Volkfen.

¹³ Schmölau; 1450 besitzt dort Beneke einen Hakenhof.

¹⁴ Timmeitz bei Zernien; 1450 besitzt dort Beneke Curdes eine Kote (Kate).

¹⁵ Die Kowlitze waren ein Ratsgeschlecht in Dannenberg, nach Kaulitz in der Altmark benannt. Arend K. war 1422 Ratmann, 1432 Bürgermeister.

¹⁶ Vermutlich aus Damnatz; 1450 hat dort Merten Hun einen Ploghof.

¹⁷ Beide wohnten sicherlich in Damnatz, denn 1450 hatte Heyne Lantvogedes dort einen halben Ploghof; 1559 wird Heine Sachtleben in Damnatz genannt.

¹⁸ Die Werkmester waren ein Ratsgeschlecht in Lüchow (Uelzener Stadtkunden, pass.).

¹⁹ Vgl. Pos. 11. — Hildesheim.

27. *Tydeke Landesbech tenetur ij marc*
 28. *Heyne van der Weyde tenetur v marc*
 29. *Ewoldus de scholemester tenetur xxv β vor ii¹/₂ elne grunes kyrseyes*
 30. *Hermen her Werners voghed tho dem Ghumptze²⁰ tenetur vij elen
 rodes wandes synem wiue tho enem rocke de elen vor v β unde ij penyng,
 hydr vp is betaled j lubesch ghulden vor xxij β; item tenetur j β vor
 herynch; item tenetur vij wytte de yk em lende scho tho kopende*

²⁰ Gümse; hier hatten die vom Berge ein Vorwerk mit einem bewehrten Herrenhaus, das 1592 von der Landesherrschaft eingelöst wurde (Manecke, a.a.O.).

ZU DEN DEUTSCHEN HANDELSNIEDERLASSUNGEN IN PLESKAU UND KRASNYJ

von

NORBERT ANGERMANN

Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit diente dem Handelsverkehr der deutschen und russischen Kaufleute eine ganze Reihe von ausländischen Niederlassungen. Deren Existenz spricht für die Intensität der Wirtschaftsbeziehungen, und ihre Entstehung und ihr Verfall weisen auf die wechselnde Bedeutung der einzelnen Verkehrsrichtungen hin. Bei günstiger Quellenlage erlaubt darüber hinaus gerade die Beschäftigung mit diesen Kirchen, Höfen und Lagerstätten einen besonders unmittelbaren Einblick in das kaufmännische Leben. Dies gilt vor allem für die Handelshöfe, in denen die Kaufleute wohnten, ihr Gemeinschaftsleben führten, ihre Güter aufbewahrten und Kaufabschlüsse tätigten. Der deutsche St. Peterhof in Novgorod ist dafür das bekannteste Beispiel.

Wenn man alle Formen berücksichtigt, entstanden in der Zeit bis einschließlich zum 16. Jahrhundert deutsche Niederlassungen in Novgorod, Ladoga, Smolensk, Polock, Pleskau und Krasnyj und russische in Riga, Reval, Dorpat, Kokenhusen, Wenden und Narva. Das dazu vorliegende Material hat im allgemeinen starke Beachtung gefunden¹; doch blieben die Verhältnisse, die im 16. Jahrhundert in Pleskau bestanden, weitgehend ungeklärt, und der deutsche Hof in der Pleskauer Beistadt Krasnyj ist von der handelsgeschichtlichen Forschung sogar völlig übersehen worden. Ein Hinweis auf die dortigen Gegebenheiten muß deshalb als sinnvoll erscheinen.

I

Der deutsche Handel mit Pleskau war ohne Zweifel bereits im Mittelalter bedeutend, wenn er auch hinter dem hansischen Verkehr mit Nov-

¹ Vgl. vor allem P. Johansen, Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie, in: HGBll. 73 (1955), 27, 37ff.; ders., Die Kaufmannskirche, in: Die Zeit der Stadtgründung im Ostseeraum (Acta Visbyensia I: Visby-symposiet för historiska vetenskaper 1963), Visby 1965, 85—134. In beiden Arbeiten findet man neben grundsätzlichen Erörterungen zahlreiche Literaturhinweise.

gorod zurückblieb². Nachdem Ivan III. im Jahre 1494 den Novgoroder St. Peterhof geschlossen hatte, kehrte sich dieses Verhältnis jedoch um, und die Stadt an der Pskova wurde zum wichtigsten Zentrum des russischen Westhandels. Diese Rolle verdankte sie vor allem der Aktivität ihrer Kaufleute in Liv- und Estland, während die Zahl der nach Pleskau reisenden Deutschen geringer war³. Dennoch kam es dort zur Einrichtung von deutschen Höfen. Wie äußerte man sich dazu in der bisherigen Literatur?

Gegenüber einer völlig belanglosen älteren Stellungnahme versicherte Ernst Daenell, daß es während der Blütezeit der Hanse in Pleskau keine deutsche Niederlassung gegeben hat⁴. Auch Paul von der Osten-Sacken konstatierte für die von ihm behandelte Zeit bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts das Fehlen entsprechender Nachrichten⁵. Zur Kenntnis der späteren Verhältnisse hat die deutsche Forschung insofern beigetragen, als sie auf die Errichtung des Lübecker Hofes hinwies, die um 1588 erfolgte⁶. Diese Niederlassung wurde am Beginn des 17. Jahrhunderts zerstört und erst 1636/37 wieder aufgebaut⁷. Sie lag am Ufer der Velikaja, im so-

² Vgl. P. von der Osten-Sacken, Der Hansehandel mit Pleskau bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts, in: Beiträge zur russischen Geschichte. Theodor Schiemann zum 60. Geburtstag von Freunden und Schülern dargebracht, Berlin 1907, 27—82; L. K. Goetz, Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters (Hans. Geschichtsquellen, N. F. Bd. V), Lübeck 1922.

³ Näheres über die Verhältnisse im ausgehenden 15. und 16. Jh. bei G. von Rauch, Der Fall Vegesack im Jahre 1550, in: Sitzungsberichte der Gelehrten Estnischen Gesellschaft 1930 (1932), 158ff.; J. Jenšs, Rīgas pilsētas tirdzniecība ar Pļiskavu XVI un XVII g. simtenē [Der Handel der Stadt Riga mit Pleskau im 16. und 17. Jahrhundert], in: Izglītības Ministrijas Mēnešraksts 1937, 1, 47—53; 2, 152—164; ders. (G. Jenšs), Rivalry between Riga and Tartu for the Trade with Pskov in the XVI and XVII Centuries, in: Baltic and Scandinavian Countries IV (1938), 145—154; A. L. Choroškevič, Značenje ekonomiskich svjazej s Pribaltikoj dlja razvitija severo-zapadnyh russkich gorodov v konce XV — načale XVI v. [Die Bedeutung der wirtschaftlichen Verbindungen mit dem Ostbaltikum für die Entwicklung der nordwestrussischen Städte am Ende des 15. und zu Beginn des 16. Jahrhunderts], in: Ekonomičeskie svjazi Pribaltiki s Rossiej. Sbornik statej, Riga 1968, 16ff.

⁴ E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts, Bd. II, Berlin 1906, 392 Anm. 2.

⁵ von der Osten-Sacken, 53f. — Goetz, 216f., drückt sich übertrieben vorsichtig aus, wenn er schreibt, daß „keine sichere Meldung“ vorliege.

⁶ Vgl. besonders O. Blümcke, Berichte und Akten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603 (Hans. Geschichtsquellen, Bd. VII), Halle 1894, XIIIff.; F. Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert (Hans. Geschichtsquellen, N. F. Bd. I), Berlin 1899, 19.

⁷ Vgl. zu ihrem Schicksal im 17. Jh. K. R. Melander, Die Beziehungen und Unterhandlungen betreffend den Handel zwischen Lübeck und Rußland während der Jahre 1631—1652, in: Historiallinen Arkisto XVIII (1903), 82ff.; E. Harder, Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer, in: ZVLGA 41 (1961), 46, 61—64.

nannten Zavelič'e, direkt neben dem größeren Deutschen Hof⁸, auf den wir noch zurückkommen werden.

Russischerseits vertrat N. Okulič-Kazarin die Auffassung, daß die Hansekaufleute im Mittelalter im Zapskov'e einen Hof besaßen, bis dieses Gebiet „jenseits der Pskova“ in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts ummauert wurde; da die Pleskauer den Ausländern grundsätzlich verboten hätten, sich innerhalb der Stadt niederzulassen, sei der Hof damals ins Zavelič'e verlegt worden, das nicht ummauert war⁹. Der russische Forscher stützte sich bei dieser Vermutung auf eine weiter unten zitierte Quelle aus den 1580er Jahren, in der ein ehemals im Zapskov'e vorhandener (in den 1580er Jahren nicht mehr existierender) deutscher Hof erwähnt wird. Außerdem hatte er die Lage der Höfe im 17. Jahrhundert vor Augen. Seine auf der Verknüpfung dieser Anhaltspunkte beruhende These wird in der russischen Literatur bis heute akzeptiert¹⁰.

Neuerdings ging Igor Pavlovič Šaskol'skij aufgrund von Quellen des 17. Jahrhunderts auf den Deutschen Hof im Zavelič'e ein, der vor allem von Kaufleuten aus Liv- und Estland besucht wurde¹¹. Ohne sich auf Okulič-Kazarin zu beziehen, nahm er ähnlich wie dieser an, daß der Hof bereits zur Zeit des 1561 untergegangenen livländischen Ordensstaates existierte, wobei er sich offensichtlich von späteren Quellenäußerungen

⁸ N. Okulič-Kazarin, *Sputnik po drevnemu Pskovu* [Wegbegleiter durch das alte Pleskau], [Pskov 21913], 37. Nach den hier zu findenden Angaben, die sich auf eine mir nicht zugängliche Zeichnung des 17. Jhs. stützen, wurde die Lage der beiden Höfe in der beiliegenden Skizze festgehalten. Hinweise in den schriftlichen Quellen bestätigen diese Lokalisierung. Die Umrisse der Stadt sind nach dem Plan Nr. III im Anhang des Buches von Okulič-Kazarin gezeichnet. Zum Verlauf der eingetragenen Wege vgl. I. I. Vasil'ev, *Archeologičeskij ukazatel' g. Pskova i ego okrestnostej* [Archäologischer Wegweiser für die Stadt Pleskau und ihre Umgebung], in: *Zapiski Imperatorskago Russkago archeologičeskago obščestva, Novaja serija X*, 1—2 (1898), 270f., 274 und nach 268 (= weiter unten auf S. 85 reproduziertes Stadtbild einer alten Ikone der Reinigung Mariä aus der Herren-Kreuz-Kapelle unweit von Pleskau).

⁹ N. Okulič-Kazarin, *Novyja dannija po topografii i istorii Pskova* [Neues Material zur Topographie und Geschichte Pleskaus], in: *Trudy Pskovskago archeologičeskago obščestva* 11, 1914—1915 g. (1915), 94f.

¹⁰ Vgl. M. N. Tichomirov, *Rossija v XVI stoletii* [Rußland im 16. Jahrhundert], Moskau 1962, 335; A. L. Choroškevič, *Byt i kul'tura russkogo goroda po slovarju Tonni Fenne 1607 g.* [Alltagsleben und Kultur der russischen Stadt nach dem Wörterbuch des Tönnies Fenne von 1607], in: *Novoe o prošlom našej strany. Pamjati akademika M. N. Tichomirova*, Moskau 1967, 207.

¹¹ I. P. Šaskol'skij, *Ustrojstvo švedskich gostinych dvorov v gorodach Rossii posle Stolbovskogo mira 1617 g.* [Die Errichtung schwedischer Handelshöfe in russischen Städten nach dem Frieden von Stolbovo 1617], in: *SkandSborn. X* (1965). 92—104. — Wie Š. hier feststellt, wurde in Pleskau trotz entsprechender Bemühungen der Stockholmer Regierung kein schwedischer Hof errichtet. Wenn in den Quellen des 17. Jhs. von einem solchen gesprochen wird, ist der Deutsche Hof im Zavelič'e gemeint, dessen Benutzer aus Liv- und Estland damals Untertanen der Krone Schweden waren. In der Literatur hatte diese Ausdrucksweise der Quellen zu erheblicher Verwirrung geführt.

leiten ließ, nach denen diese Niederlassung „seit alters“ bestand und schon benutzt worden war, bevor Schweden in den Besitz Livlands gelangte¹². Weitere Stellungnahmen zu den Problemen der uns interessierenden Zeit liegen nicht vor.

Damit dürfte deutlich geworden sein, daß wir, abgesehen vom 17. Jahrhundert, nur im Falle der Gründung des Lübecker Hofes auf festerem Boden stehen; denn Okulič-Kazarins Annahme einer mittelalterlichen Niederlassung erscheint im Hinblick auf die Ergebnisse der deutschen Historiker von vornherein als zweifelhaft, und auch die Frage nach den Anfängen des livländischen Hofes im Zavelič'e bedarf noch der Klärung.

Was die Existenz eines deutschen Hofes im Mittelalter betrifft, ist zu sagen, daß eine nochmalige Überprüfung des gedruckt vorliegenden Materials zu keinem positiven Resultat führt und das von Okulič-Kazarin beigebrachte Zeugnis im folgenden auf einen später entstandenen Hof bezogen werden kann. Für die ältere Zeit brauchen wir also mit keiner Niederlassung zu rechnen. Da Pleskau vor allem von Kaufleuten aus Dorpat aufgesucht wurde, die vermutlich zumeist nur kürzere Zeit in der benachbarten Stadt weilten, mag die Errichtung eines eigenen Hofes nicht als dringlich empfunden worden sein. Wie einer Erklärung der Vertreter Dorpats bei den livländisch-russischen Verhandlungen von 1498 entnommen werden kann, wohnten die hansischen Kaufleute während ihres Aufenthalts in Pleskau am *Dudeschen strant*, wo sie sich in Häusern einmieteten, die russisches Eigentum waren¹³. Dort fanden auch die Kaufabschlüsse statt¹⁴. Nach der russischen Beschreibung Pleskaus von 1585—87 lag der Deutsche Strand (russ. Nemeckij bereg) im Zapskov'e, unmittelbar bei der Brücke, die über die Pskova führte¹⁵.

In den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts stellte sich der Entfaltung des deutschen Handels in Pleskau eine Reihe von Hindernissen entgegen, so daß auch jetzt noch keine besondere Niederlassung entstand. Bei den hemmenden Faktoren handelte es sich um den livländisch-russischen Krieg von 1501—1503, die darauffolgende Handelssperre, die Einverleibung der Stadtrepublik in den Moskauer Staat — die u. a. die Aussiedlung von Pleskauer Kaufleuten mit sich brachte — und das Wüten der Pest in Pleskau im Jahre 1521¹⁶. Als schwerwiegender Umstand kam hinzu, daß Dorpat hartnäckig um die Konzentrierung des Handels in den eigenen Mauern bemüht war. Es stellte sich damals der Benutzung der

¹² Ebenda, 92f.

¹³ HUB XI, Nr. 1054, III, § 5.

¹⁴ HR III 5, Nr. 542, § 6 (hansische Instruktion von 1510, nach der im Interesse Dorpats beim Moskauer Großfürsten erreicht werden sollte, *dat der Dutzschen strant fry sy to kopslaghen na dem olden*).

¹⁵ Sbornik Moskovskago archiva Ministerstva justicii, t. V. Pskov i ego prigorody [Pleskau und seine Beistädte], kn. 1, Moskau 1913, 13, 72 (im folgenden: SbMAMJu. V).

¹⁶ Ausführlicher Choroškevič, Značenie, 20ff.

Marienburger Straße entgegen, die Pleskau mit Riga verband¹⁷, und in seinem Interesse kam es auf dem Wolmarer Städtetag von 1519 zu einem Beschluß, nach dem die Kaufleute aus Riga und Reval nur mit Waren im Werte von 200 Mark nach Pleskau ziehen durften¹⁸.

Das kaufmännische Gewinnstreben führte aber auch in diesem Fall zur Übertretung des einengenden Gebots, und im Februar 1532 klagte der Bürgermeister von Dorpat vor Vertretern Rigas und Revals darüber, daß *ethliche koplude baven eth olde de Pleszkovsche reyse to margklicken summen und ethliche dusent march thohelden und gebrukeden, eyn sonderlick hoff und cunthor darsulvigest anrichteden, tho ewigen vordarve der guden stadt van Darpthe*¹⁹. Damit hören wir zum ersten Mal von einer deutschen Niederlassung in Pleskau. Sie war offenbar erst kurz vorher entstanden, und zwar im Widerspruch zur Politik Dorpats.

Eine gleichartige Beschwerde brachte der Dorpater Bürgermeister bei Verhandlungen der livländischen Städte während des Wolmarer Landtags von 1537 vor. Er äußerte, daß

*die erhen bynnen Dorbte, ock ethlige gesellen von Riga und Revel, demegeliaken von Lubeck, medth erhen gudern in grother anthale nha Pleßkowe thogen. Hadden darsulvest einen hof, dye en von den Russen ingedaen were, ungetwyvelth in hopenunge, die koepmanschop tho sokinge und nedderlage des Deutzschen kopmans gudere darhen tho sick tho bringen, so dath men hier negest darsulvest tho ehn und sie hier in Lieflandt medth erher ware nicht kamen durften*²⁰.

Wegen der dichten zeitlichen Aufeinanderfolge der Zeugnisse ist damit zu rechnen, daß hier derselbe Hof gemeint ist, von dem der Bürgermeister fünf Jahre vorher gesprochen hatte. Offenbar hatte 1537 nur der verstärkte Besuch des Hofes die Befürchtungen Dorpats aktualisiert. Wie wir jetzt hören, wurde die Niederlassung sowohl von livländischen als auch von „überseeischen“ Kaufleuten benutzt. Die Angabe, daß „die Russen“ den Hof zur Verfügung gestellt hatten, wirkt nicht überraschend; denn dadurch wurde in der Tat eine Verlagerung des Handels gefördert, die der russischen Verwaltung dessen Kontrolle erleichtern konnte und von der eine Steigerung der Zolleinnahmen zu erwarten war.

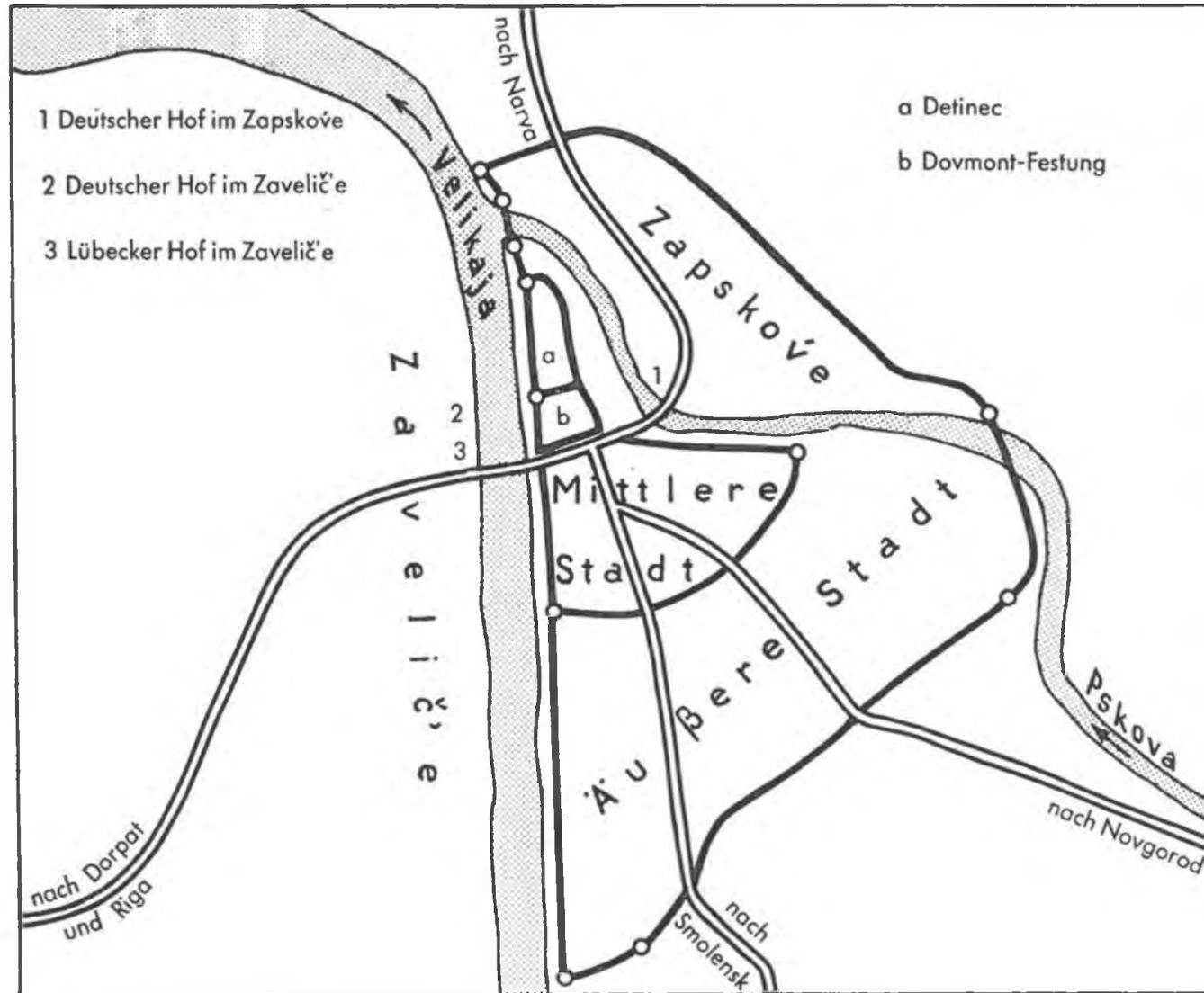
In welchem Teil von Pleskau lag diese Niederlassung, und bis wann hat sie existiert? Die Beantwortung dieser Fragen ist aufgrund einer Stelle bei Franz Nyenstädt möglich. Der livländische Chronist schreibt:

¹⁷ Vgl. Jenš, Rivalry, 146f.; F. Bruns — H. Weczerka, Hansische Handelsstraßen. Textband (Quellen u. Darst. z. hans. Geschichte, NF Bd. XIII,2), Weimar 1967, 750f., 755.

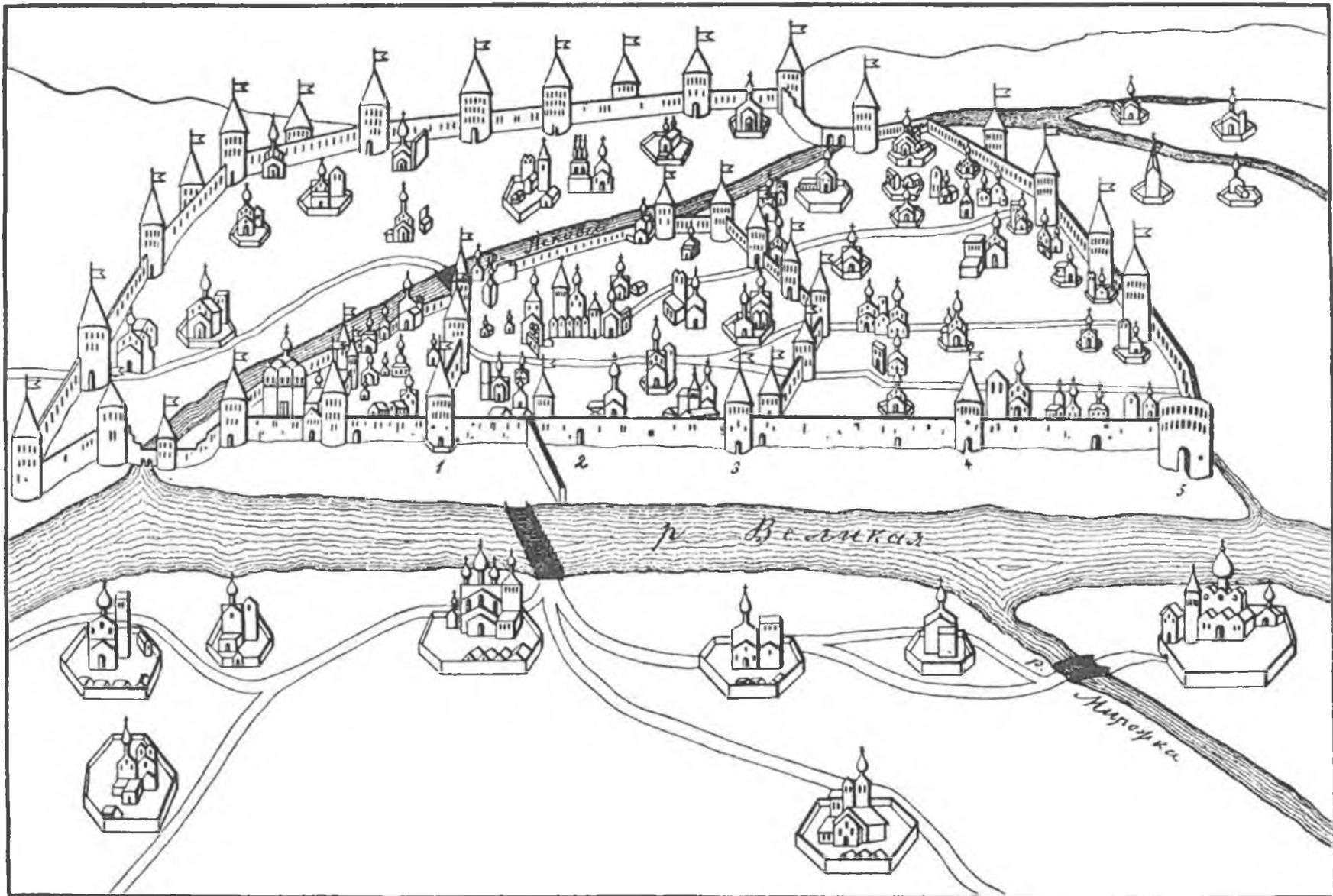
¹⁸ Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 3 (1494—1535), bearb. von L. Arbusow, Riga 1910, Nr. 92, § 27.

¹⁹ Ebenda, Nr. 301, § 27.

²⁰ HR IV 2, Nr. 679, § 7. — Aus dem Kontext geht hervor, daß trotz der prä-teritalen Ausdrucksweise von einem noch existierenden Hof die Rede ist.



Die Lage der deutschen Höfe in Pleskau (vgl. Anm. 8)



Pleskau im Jahre 1581. Stadtansicht einer alten Ikone (vgl. Anm. 8)

*Es ist auch zu Plescow an dem Bach, der bey dem Schloss durch die Stadt vnter der Stadt-Mauren durchleufft, noch ein Gasthoff vor die Teutschen gewesen, da sie Ablager gehabt haben, wenn Kauffleute mit Wahren dahin gekommen, nehmlich zur lincken Handt an dem Bache gegen dem Schlosse vber, da ich oft mit Wahren gelegen bis Anno 1560. Da war in Plescow an dem Orte ein gross Feuer, und der Gasthoff brandte ab*²¹.

Nyenstädt besuchte den Pleskauer Hof von Dorpat aus, wo er 1554 ansässig geworden war²². Daß die hansische Niederlassung, von der er spricht, mit der Gründung der 1530er Jahre identisch ist, wird man als sehr wahrscheinlich betrachten dürfen. Der Hof muß an der Pskova gelegen haben; denn diese floß an ihrer Mündung tatsächlich durch ein Tor hindurch, das mit seinen Randtürmen die Stadtmauern im Zapskov'e und beim Kreml' verband²³, während für die Velikaja derartige gar nicht in Frage kam. Die Angabe, daß der Hof dem Schloß gegenüber lag, verweist eindeutig auf das Zapskov'e²⁴. Entsprechend dem Pleskauer Sprachgebrauch, der die älteste Burg — den Detinec — und die Festung des Dovmont zusammenfassend als *Krom* oder *Kreml'* bezeichnete²⁵, wird auch Nyenstädt mit dem „Schloß“ beide Teile gemeint haben, so daß damit zu rechnen ist, daß der Hof gegenüber der Dovmont-Festung am „Deutschen Strand“ errichtet worden war, d. h. im traditionellen Handelsbezirk der hansischen Kaufleute; durch das im folgenden angeführte Zeugnis wird diese Annahme bestätigt.

Was den Untergang des Hofes betrifft, ist Nyenstädt, der seine Chronik erst um 1600 schrieb, zu berichtigen; denn nach den russischen Quellen gab es nicht 1560, wohl aber am 28. April 1562 einen großen Brand in Pleskau, durch den u. a. das gesamte Zapskov'e eingeäschert wurde²⁶. Dabei muß auch der Deutsche Hof zerstört worden sein.

²¹ Franz Nyenstädt, Livländische Chronik, nebst dessen Handbuch, hrsg. von G. Tielemann, Riga 1837, 33.

²² Ebenda, Vorrede des Herausgebers, III.

²³ Vgl. Vasil'ev, 268.

²⁴ Da das Zapskov'e seit 1465 ummauert war (ebenda), ist jetzt die oben erwähnte Annahme von Okulič-Kazarin hinfällig geworden, daß man den Ausländern das Recht der Niederlassung innerhalb der Stadt stets verwehrt hat. Zeugnisse, die in diese Richtung weisen, liegen m. W. erst aus der Zeit nach dem Livländischen Kriege vor, als den Fremden sogar der bloße Zugang zur Stadt untersagt war; vgl. Die Reisen des Samuel Kiechel, hrsg. von K. D. Haszler (Bibliothek des Literarischen Vereins in Stuttgart LXXXVI), Stuttgart 1866, 116; Šaskol'skij, 92.

²⁵ Vasil'ev, 221; Okulič-Kazarin, Sputnik, 72.

²⁶ Pskovskie letopisi [Pleskauer Chroniken], vypusk II, red. von A. N. Nasonov, Moskau 1955, 242. Vgl. auch die Zusammenstellung der Nachrichten über die Pleskauer Brände bei D. Prozorovskij, Novgorod i Pskov po letopisjam, s dopolnenijami po drugim istočnikam [Novgorod und Pleskau im Lichte der Chroniken, mit Ergänzungen nach anderen Quellen], St. Petersburg 1887, 2. Pagination, 77f.

Neben die besonders wertvollen Auskünfte von Nyenstädt ist die Angabe in der Beschreibung Pleskaus von 1585—87 zu stellen, auf die sich Okulič-Kazarin bei seiner Vermutung über die Existenz eines deutschen Hofes im Mittelalter gestützt hat. Sie lautet: „Im Zapskov'e-Viertel, beim Primost'e, an der Pskova, am Stieg gab es einen deutschen Hof für Anreisende, aber jetzt befinden sich an dieser Stelle ein Hof und eine Brauerei und Siederei für Bier, Branntwein, Wachs und Talg.“²⁷ Im weiteren Text kommt zum Ausdruck, daß der Hof, der an der Stelle der ehemaligen deutschen Niederlassung errichtet worden war, bereits im Jahre 1566 existiert hat.

Beim „Primost'e“ handelte es sich — wie schon der Name sagt — um einen kleinen Bezirk „bei der Brücke“ über die Pskova²⁸. Wenn man dies berücksichtigt, steht außer Zweifel, daß in der russischen Quelle von demselben Hof die Rede ist, von dem Nyenstädt spricht. Damit wird die Vermutung von Okulič-Kazarin hinfällig, daß dieser Hof im Mittelalter entstanden und in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts ins Zavelič'e verlegt worden ist.

Ein letztes Zeugnis über den Hof im Zapskov'e liegt aus dem Jahre 1602 vor. Und zwar wurde damals in einer Instruktion für eine hansische Gesandtschaft an den Zaren die Zeit beschworen, in der die Deutschen *binnen der Stadt einen besondern Hoff vnnnd Residentz gehabt* hatten, was für sie erheblich günstiger war, als im Zavelič'e von den Pleskauern isoliert zu bleiben. Dabei kam zum Ausdruck, daß die russischen Kaufleute einst ihre Waren zur Besichtigung auf den alten Hof zu bringen pflegten²⁹. So erhalten wir noch einen kleinen Hinweis auf das kaufmännische Treiben in dieser Niederlassung.

Aus den angeführten livländischen Quellen geht eindeutig hervor, daß in Pleskau bis 1562 kein weiterer bedeutender Hof existiert hat. Die Annahme, daß der Deutsche Hof im Zavelič'e bereits in der Zeit des livländischen Ordensstaates entstanden war, muß deshalb fallengelassen werden. Dieser Hof erscheint vielmehr als Ersatzgründung für die verbrannte Niederlassung im Zapskov'e. Da nur verschwindend wenige Zeugnisse über den deutschen Handel in Pleskau während der späteren Zeit des Livländischen Krieges vorliegen, ist die Vermutung erlaubt, daß der Hof erst nach der Beendigung des Krieges (1582) errichtet worden ist.

²⁷ SbMAMJu. V, 10: *V Zapskovskom konce ot Primost'ja na Pskove reke na vschode d[voj]r byl Nemeckoj priezžej, a nyne na tom meste dvor da povarnja pivnaja, i vinnaja, i voščenaja, i salnaja.*

²⁸ Vgl. Vasil'ev, 271. — Bei der Brücke — und zwar mindestens teilweise links neben dem Primost'e — lag auch der „Žirkovskij vschod“, der offenbar mit dem *vschod* unseres Zitats gemeint ist. Vgl. ebenda, 270; SbMAMJu. V, 11; Pskovskie letopisi II, 225.

²⁹ Supplementum ad Historica Russiae Monumenta, ex archivis ac bibliothecis extraneis deprompta et a Collegio archaeographico edita, St. Petersburg 1848, Nr. CV, 280.

Wenn es in späteren russischen Quellen heißt, daß der Hof „seit alters“ bestand und schon vor der Eroberung Livlands durch die Schweden benutzt wurde, spricht dies keineswegs gegen eine solche Annahme; denn bei der Prüfung der betreffenden Texte wird deutlich, daß man die Anreise von Kaufleuten aus dem polnisch-litauisch beherrschten Livland vor Augen hatte, und das dabei hauptsächlich in Frage kommende Dorpat gelangte erst 1582 in den Besitz der Polen³⁰.

Sicher bezeugt ist die Existenz der neuen Niederlassung seit dem Jahre 1585³¹. Die Aufzählung der zahlreichen dort befindlichen Gewichte in der Beschreibung Pleskaus von 1585—87 erweckt den Eindruck, daß der Handelsverkehr auf diesem Hof schnell einen sehr erheblichen Umfang erreicht hatte³². Nach Zeugnissen von 1585 und 1586 wurde er zunächst von den lübischen Kaufleuten mitbenutzt³³. Bald darauf erhielten diese ihren eigenen Hof, womit der Zerfall des hansischen Bündnisses sinnfällig zum Ausdruck kam.

Die Darstellung des weiteren Schicksals der Höfe gehört nicht mehr zu unserer Aufgabe. Hier ging es nur darum, die Nachrichten aus der älteren Zeit zusammenzustellen und miteinander in Einklang zu bringen. Dabei stießen wir auf die Niederlassung im Zapskov'e, deren Lage, Existenzdauer und Benutzerkreis deutlich geworden sind, obwohl über sie bislang nur wenige Quellen vorliegen.

II

Im Südwesten des Gebiets von Pleskau, nahe der ehemaligen Grenze zwischen Livland und Rußland, liegt heute das Dorf Krasnogorodskoe, bei dem es sich um den Nachfolger der Pleskauer Beistadt Krasnyj handelt. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts kam dieser durchaus Bedeutung zu; denn im *posad* von Krasnyj, der bei einer 1464 errichteten Burg entstanden war, gab es damals mehr als hundert Höfe. Das Marktleben in dieser Siedlung kann allerdings nicht sehr lebhaft gewesen sein; denn die Zahl der dortigen Kaufbuden betrug nur 15. Auf Zerstörungen während des Livländischen Krieges ist es zurückzuführen, daß zum Zeitpunkt

³⁰ Vgl. Russko-švedskie ekonomičeskie otnošenija v XVII veke. Sbornik dokumentov [Russisch-schwedische Wirtschaftsbeziehungen im 17. Jahrhundert. Sammlung von Dokumenten], zus.gest. von M. B. Davydova, I. P. Šaskol'skij, A. I. Jucht, Moskau/Leningrad 1960, Nr. 59 (1634), 94f.; 103 (1649), 152. Anders Šaskol'skij (s. oben, zu Anm. 12). — Die Schweden eroberten Dorpat im Jahre 1625.

³¹ J. B. Scherer, *Histoire raisonnée du commerce de la Russie*, Bd. 2, Paris 1788, Anhang Nr. VI, VII: Brief aus Dorpat à tous les merchants étrangers ... demeurans au comptoir de Pleskov und Antwort des Comptoir allemand établi à Pleskov vom 16. bzw. 28. 7. 1585). — Blümcke, XII.

³² SbMAMJu. V, 13; vgl. Tichomirov, 342.

³³ Wie oben, Anm. 31; Die Reisen des Samuel Kiechel, 114.

der Beschreibung des Pleskauer Landes von 1585—87 neben einer erheblichen Zahl von Strelitzen nur noch verschwindend wenige Ackerbürger in Krasnyj ansässig waren. Ein größerer Aufschwung war dem Ort in der Folgezeit nicht mehr vergönnt³⁴.

Zu unserer Überraschung wird in dem Krasnyj betreffenden Abschnitt der Quelle von 1585—87 an zwei Stellen ein deutscher Hof erwähnt. Er lag am Rande der Siedlung und wurde von einem Russen namens Demeška Grigořev verwaltet, der beim Hof ein Flurstück besaß³⁵. Die Bezeichnung „deutscher Hof für Anreisende“ (*dvor nemeckoj priezžej*) und die Existenz eines russischen Verwalters (*dvornik*), die für Höfe fremder Kaufleute in Rußland typisch war³⁶, lassen keinen Zweifel daran, daß wir es mit einer kaufmännischen Niederlassung zu tun haben.

Da in den deutschen Quellen jeder Hinweis auf diesen Hof fehlt, ist kaum anzunehmen, daß er von den livländischen Städten errichtet und unterhalten wurde. Als Initiator käme eher eine private Gruppe von Kaufleuten in Frage, in deren Dienst der russische Verwalter gestanden haben könnte. Wahrscheinlichkeit kommt jedoch auch der Vermutung zu, daß sich diese Niederlassung ebenso wie der Deutsche Hof im Pleskauer Zavelič'e im Besitz der russischen Regierung befand³⁷. In diesem Fall könnten wir damit rechnen, daß Kaufleute aus Litauen, die auf dem Wege nach Pleskau in den Krasnyj benachbarten Städten Opočka und Ostrov Handel trieben³⁸, die Niederlassung mitbenutzt haben; auch dafür bieten die Verhältnisse auf dem Deutschen Hof in Pleskau eine Parallele³⁹.

³⁴ Zur Geschichte Krasnyjs vgl. I. I. Butyrskij, *Opyt drevnej istorii goroda Opočki* [Versuch über die ältere Geschichte der Stadt Opočka], Pskov 1879, passim; L. I. Sofijskij, *Gorod Opočka i ego uezd v prošlom i nastojaščem (1414—1914 gg.)* [Die Stadt Opočka und ihr Kreis in Vergangenheit und Gegenwart (1414—1914)], Pskov 1912, 176—183; *SbMAMJu. V*, 258—263 (Beschreibung von 1585—87, die auch die angeführten Daten über den älteren Zustand des Ortes enthält).

³⁵ *SbMAMJu. V*, 259 ... *dv[or] nemeckoj priezžej, a v nem dvornik Demeška Grigor'ev*. Ebenda, 261: *V Krasnom že okolo posadu nivy obročnye ... U Nemeckogo dvora: niva Nemeckogo dvora dvornika Demeški Grigor'eva*. — In der Literatur findet man lediglich bei Čečulin eine beiläufige Erwähnung dieses Hofes. Vgl. N. D. Čečulin, *Goroda Moskovskago gosudarstva v XVI veke* [Die Städte des Moskauer Staates im 16. Jahrhundert] (*Zapiski Istoriko-filologičeskago fakul'teta Imperatorskago S.-Peterburgskago universiteta*, t. 22), St. Petersburg 1889, 99f.

³⁶ Vgl. A. S. Muljukin, *Očerki po istorii juridičeskago položenija inostrannyh kupcov v Moskovskom gosudarstve* [Studien zur Geschichte der Rechtsstellung der ausländischen Kaufleute im Moskauer Staat], Odessa 1912, 114ff.

³⁷ Zum Pleskauer Hof vgl. Šaskol'skij, 93.

³⁸ Vgl. A. Wawrzyńczyk, *Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku* [Studien zur Geschichte des Handels von Polen mit dem Großfürstentum Litauen und Rußland im 16. Jahrhundert], [Warschau 1956], 27; Bruns — Weczerka, 756, 788f.

³⁹ Über dort wohnende litauische Kaufleute s. *Sbornik Moskovskago archiva Ministerstva justicii*, t. VI: Pskov i ego prigorody [Pleskau und seine Bei-

Vom Hof ganz abgesehen, liegt auch keine sonstige direkte Bezeugung des deutschen Handels in oder über Krasnyj vor. Dieser Tatbestand darf jedoch auf keinen Fall zu der Annahme führen, daß die Niederlassung nur von litauischen Kaufleuten aufgesucht worden ist. Schon allein die Bezeichnung des Hofes in unserer Quelle spricht eindeutig gegen eine solche Vermutung, denn der Ausdruck *Nemcy* konnte zwar außer für Deutsche auch für sonstige West- und Nordeuropäer verwandt werden, nicht aber für Kaufleute aus Litauen, bei denen es sich ganz überwiegend um Ostslaven handelte. Abgesehen davon, verfügen wir doch noch über einen Anhaltspunkt für den deutschen Handel nach Krasnyj.

Aufgrund indirekter Zeugnisse — vor allem von Nachrichten über Heereszüge — wies nämlich bereits Hugo Weczerka auf die Möglichkeit hin, daß es einen livländisch-russischen Verkehrsweg über Ludsen nach Krasnyj gab⁴⁰. Zur Bestätigung dieser Annahme kann eine Stelle in der polnischen Revision Ludsens von 1599 dienen. Es heißt dort, die benachbarten Ludsener und russischen Gebiete seien „durch Sümpfe und Gestrüpp oder große Wälder getrennt, so daß Heerestruppen und Privatleute gezwungen sind, sie auf sicheren Wegen zu durchziehen, mit Wissen der Wache, die bei ihnen aufgestellt ist.“⁴¹ Wahrscheinlich führte einer dieser Wege in das nahe gelegene Krasnyj, und es ist zu vermuten, daß zu den Privatleuten (*prywatni ludzie*), die dort die Grenze überschritten, auch livländische Kaufleute gehört haben.

Aus der Quelle von 1599 erfahren wir außerdem, daß es beim Ludsener Schloß nur ein sehr ärmliches Hakelwerk gab⁴² und mit Ausnahme der Verbindungen zum russischen Nachbargebiet die dortigen Wegverhältnisse so ungünstig waren, daß nur im Winter Getreide nach Riga gebracht werden konnte⁴³. Für den Handel nach Krasnyj bildete Ludsen also nur eine Durchfahrtstation, und der Handelsweg nach dem Osten muß ebenfalls vor allem im Winter benutzt worden sein. Abgesehen von Ludsen, reisten vielleicht auch von Marienhausen livländische Kaufleute nach Krasnyj; mit der Existenz eines Weges zwischen diesen beiden Orten

städte], kn. 2, Moskau 1914, Nr. 17, 82f.; Nr. 24, 106; Russko-belorusskie svjazi. Sbornik dokumentov (1570—1667 gg.) [Russisch-weißrussische Verbindungen. Sammlung von Dokumenten (1570—1667)], red. von L. S. Abecedarskij und M. Ja. Volkov, Minsk 1963, Nr. 58, 81; Nr. 132, 153f.

⁴⁰ Bruns-Weczerka, 790. — W., der die quellenmäßig ebenfalls gerechtfertigte Namensform Krasnogorodok verwendet, denkt hier an eine Verbindung Rositten—Ludsen—Krasnyj—Velje—Vronač.

⁴¹ Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym, t. XIII. Inflanty [Polen im 16. Jahrhundert in geographisch-statistischer Hinsicht, Bd. XIII. Livland], cz. I, hrsg. von J. Jakubowski und J. Kordzikowski (Źródła dziejowe, t. XXIV, cz. I), Warschau 1915, 1.

⁴² Ebenda, 5.

⁴³ Ebenda, 13. — Wie hier besonders vermerkt wird, ließ sich das bei Ludsen erzeugte Getreide im Moskauer Rußland wegen mangelnder Nachfrage nicht absetzen.

kann wiederum aufgrund einer Nachricht über einen Heereszug gerechnet werden⁴⁴.

Wie bereits zum Ausdruck kam, gab es in Krasnyj kein nennenswertes Marktleben. Der dortige Hof dürfte deshalb im wesentlichen nur eine Raststätte und vielleicht außerdem ein Treffpunkt für den Handel mit Kaufleuten aus Litauen gewesen sein. Die Livländer konnten sich von ihm aus nach Ostrov, Opočka oder Voronač begeben⁴⁵ und dann in verschiedener Richtung weiterziehen⁴⁶.

Völlig offen bleiben muß, wie lange die Niederlassung existiert hat. Auf jeden Fall deutet die Errichtung eines besonderen Hofes mit einem Verwalter auf einen zeitweilig nicht unerheblichen Verkehr hin. Die russische Nachricht über diesen Hof bereichert also unser Bild von den livländisch-russischen Handelsbeziehungen und bestätigt deren Vielfalt.

⁴⁴ Pskovskie letopisi II, 237 (1558).

⁴⁵ Vgl. Bruns-Weczerka, 788—790. Die hier sehr vorsichtig gebotenen Hinweise auf solche Verbindungen werden jetzt durch das Zeugnis über die Niederlassung in Krasnyj gestützt.

⁴⁶ Vgl. ebenda, 788—791; F. Bruns — H. Weczerka, Hansische Handelsstraßen. Atlas, bearb. von H. Weczerka (Quellen u. Darst. z. hans. Geschichte, N. F. Bd. XIII, 1), Köln/Graz 1962, Karten VIII und 39.

SPRACHLICHE BELEGE
FÜR DIE IM MITTELALTER NACH RUSSLAND
EINGEFÜHRTEN GEWÜRZARTEN

von

GEORGE THOMAS

Die Bedeutung der Gewürze und Südfrüchte im hansisch-russischen Handel ist bisher nur ungenügend zur Kenntnis genommen worden. Leopold Karl Goetz z. B. bezieht sich nur selten darauf¹. Anna Leonidovna Choroškevič, die Verfasserin der neuesten systematischen Untersuchung des hansisch-russischen Handels im Mittelalter, erregt unsere Aufmerksamkeit nur dadurch, daß sie dem Gewürzhandel keine Beachtung schenkt². Diese Tatsache ist durch die Mangelhaftigkeit der historischen Überlieferung zu erklären. In diesem Beitrag ist beabsichtigt, sprachliche Belege vorzulegen, die den Umfang des Gewürzhandels errahnen lassen und, was als wichtiger betrachtet wird, bei bestimmten Gewürzarten es wahrscheinlich machen, daß diese in Rußland größtenteils durch die Hanse eingeführt worden sind.

Es wird im allgemeinen angenommen, daß vom 13. bis zum 16. Jahrhundert Gewürze über zwei Handelsstraßen nach Rußland eingeführt wurden:

- 1) von Venedig über den Brenner-Paß oder Gibraltar und Brügge nach Norddeutschland, anschließend über die Ostsee nach den livländischen Häfen und nach Rußland;
- 2) ebenfalls von Venedig, weiter über den Brenner-Paß nach Regensburg und über Prag, Krakau nach Kiev in Rußland.

In einer neueren Arbeit wurde angedeutet, daß der Gewürzhandel von den Beziehungen zwischen den Russen und den Tataren sehr wenig beeinflusst worden sei³.

¹ L. K. Goetz, *Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters* (Hansische Geschichtsquellen, NF, Bd. 5), Lübeck 1922, 278, 326—328, 512, 517.

² A. L. Choroškevič, *Torgovlja Velikogo Novgoroda s Pribaltikoj i zapadnoj Evropoj v XIV—XV vekach* (Der Handel Großnovgorods mit den Ostseeländern und Westeuropa im 14.—15. Jahrhundert), Moskau 1963.

³ S. C. Gardiner, *German Loanwords in Russian, 1550—1690* (Publications of the Philological Society, XXI), Oxford 1965, 317—320. Dagegen weist Paul Johansen ausdrücklich darauf hin, daß Rußland Südfrüchte und Gewürze direkt aus dem Orient erhalten habe. Vgl. P. Johansen, *Der hansische Rußlandhandel in kritischer Betrachtung*, in: A. v. Brandt u. a., *Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West* (Wiss. Abhandlungen der Arbeitsgem. für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Bd. 27), Köln/Opladen 1963, 45.

Es gibt zwei Möglichkeiten, sprachliche Belege zu verwenden, um Auskunft über das Vorhandensein oder das Fehlen eines bestimmten Artikels in einem Handelsgebiet zu vermitteln. Erstens können wir annehmen, daß im Zusammenhang mit der ersten Erwähnung eines Wortes auch der Artikel, den das Wort bezeichnet, im entsprechenden Umkreis zum ersten Mal in Gebrauch war. Altrussische Sprachdenkmäler bereiten jedoch dieser Methode einige Schwierigkeiten, weil uns verhältnismäßig wenige Texte in der Volkssprache zur Verfügung stehen. Deshalb ist es nicht immer möglich, mit Sicherheit zu behaupten, daß der erste Beleg für ein Wort in den russischen Texten die Übernahme des Wortes um diese Zeit beweise. Dies läßt sich jedoch voraussetzen, wenn das Wort plötzlich zur gleichen Zeit in verschiedenen Texten erscheint. Die zweite Methode zielt darauf ab, auf rein sprachwissenschaftlichem Wege wahrscheinlich zu machen, daß ein Wort wohl von einer bestimmten Quelle abgeleitet sein muß, z. B. wegen phonetischer oder semantischer Übereinstimmungen. Wenn diese Übereinstimmungen genauer Untersuchung standhalten, läßt sich vermuten, daß das Wort auf Grund der Einfuhr der entsprechenden Handelsware auf demselben Weg entlehnt wurde.

Anis

Das russische Wort *anis* ist erstmals 1560—1563⁴ und noch zweimal im 16. Jahrhundert belegt⁵. Eine Quelle des 17. Jahrhunderts bestätigt, daß Anis über England eingeführt wurde⁶; eine andere besagt, daß Anis „über See im deutschen Land“ wachse⁷, das Gesprächsbuch von Tönnies Fenne hat *anis* in eine Warenliste des hansisch-russischen Gewürzhandels aufgenommen⁸. Trotzdem scheint es angebracht zu vermuten, daß der Anis in Rußland vor 1560 bekannt war. Tatsächlich behauptet Siegmund von Herberstein, der 1517 und 1526 in Rußland weilte, ihm sei in Moskau Konfekt aus Anis angeboten worden⁹.

Eine Entlehnung aus dem Polnischen ist für das russische Wort ausgeschlossen, weil die polnische Form *anyż* russ. *aniš*, einer erst um die Mitte des 17. Jahrhunderts belegten Form, entspricht. Mit einer direkten

⁴ *Knigi raschodnye nikolaevskogo karel'skogo monastyrja* (Ausgabenbücher des Nikolausklosters in Karelien), 90 (1560—1563), Manuskript, in der „Kartoteka drevnerusskogo slovarja“ des „Institut russkogo jazyka“ der Sowjetischen Akademie der Wissenschaften (weiterhin: DRS) zitiert.

⁵ I. N. Šmeleva, *Russkaja torgovaja kniga XVI v.* (Ein russisches Handelsbuch des 16. Jahrhunderts), Diss. Leningrad 1948, 85; *Prichodo-raschodnaja kniga Volokolamskogo Monastyrja* (Einnahme- und Ausgabenbuch des Klosters Volokolamsk), Nr. 2 (1573—1574), 116—117, Manuskript, im DRS zitiert.

⁶ *Sbornik russkogo istoričeskogo obščestva* (weiterhin zitiert: SRIO), Bd. 38 (1887), 433—436: *maslo anisovo* (in einer Liste der im Jahre 1603 von dem Apotheker Jacob aus England nach Moskau gebrachten Waren).

⁷ *Rospis' travam* (Kräuterverzeichnis), 192, 17. Jh., im DRS zitiert.

⁸ Tönnies Fenne's *Low German Manual of Spoken Russian*, Pskov 1607, hrsg. von L. L. Hammerich u. a. (weiterhin zitiert: Fenne), Kopenhagen 1961, 122.

⁹ S. von Herberstein, *Rerum Moscovitarum Commentarii*, Antwerpen 1557, 141.

Entlehnung aus franz. *anis*¹⁰ oder griech. *ἄνισον*¹¹ ist deshalb nicht zu rechnen, weil es zu jener Zeit keine unmittelbaren Handelsverbindungen zwischen Rußland und diesen beiden Ländern gab. Es bleibt uns nur eine Möglichkeit, nämlich ein Entlehnung aus mittelniederdeutsch (mnd.) *anis*, *annis*¹², eine Deutung, die sich auf unmittelbare phonetische und semantische Übereinstimmungen stützt.

Wenn das Wort als Entlehnung aus dem Mittelniederdeutschen betrachtet wird, scheint es uns zulässig zu vermuten, daß die Sache, die dieses Wort bezeichnete, von den hansischen Kaufleuten nach Novgorod eingeführt worden ist. Aus der gegenüber anderen Gewürzen geringen Anzahl der Belege für dieses russische Wort im 16. Jahrhundert können wir den Schluß ziehen, daß Anis in Rußland nicht so gut bekannt war und vielleicht nur in kleinen Mengen eingeführt wurde.

Ingwer

Das Wort *inbir'* ist im Russischen zum ersten Mal 1488 belegt¹³, und auch im 16. Jahrhundert kommen Zeugnisse — wenn auch selten — für dieses Wort vor¹⁴. Jedoch stellt diese Form nicht den ersten Beleg einer Bezeichnung für Ingwer in den russischen Sprachdenkmälern dar. Afanasij Nikitin, der in Tver' als Kaufmann tätig war, erwähnt im Bericht über seine Reisen nach Persien und Indien in den Jahren 1466—1472 das Wort *zen'zebil'*, das offensichtlich dem arabischen *zenġibil* entspricht¹⁵. Diese Erwähnung läßt vermuten, daß die Form *inbir'* in der Mitte des 15. Jahrhunderts in Tver' noch unbekannt war. Der Hinweis macht aber nicht deutlich, ob Nikitin hier der Ware zum ersten Mal begegnet ist. Ob Ingwer erstmals aus dem Osten oder aus dem Westen nach Rußland eingeführt wurde, kann nicht festgestellt werden. Es ist aber unbestreitbar, daß, ungeachtet der ursprünglichen Herkunft der Ware, die Durchsetzung der Form *inbir'* im 16. Jahrhundert und *imbir'* im 17. Jahrhundert darauf hinweist, daß dieses Gewürz größtenteils aus dem Westen eingeführt wurde; denn die Form des Wortes ohne Konsonant im Anlaut muß, ganz gleich, welcher der genaue Entlehnungsweg gewesen sein mag, deutscher Herkunft sein.

¹⁰ M. Vasmer, *Russisches etymologisches Wörterbuch*, Heidelberg 1950—1958, Bd. I, 18.

¹¹ N. M. Šanskij, *Etimologičeskij slovar' russkogo jazyka* (Etymologisches Wörterbuch der russischen Sprache), Moskau 1963ff., Bd. I, 109.

¹² A. Lasch und C. A. J. C. Borchling, *Mittelniederdeutsches Handwörterbuch*, Neumünster 1955ff., Bd. I, 98.

¹³ SRIO, Bd. 35 (1887), Nr. 2: *funtü inbirju* (1488).

¹⁴ SRIO, Bd. 59: 1559 (im DRS zitiert); Šmeleva, 60, 66, 68, 107; *Prichodoraschodnaja kniga Volokolamskogo Monastyrja* (1573—1574), 95.

¹⁵ *Choždenie za tri morja Afanasija Nikitina 1466—1472 gg.* (Die Reise des Afanasij Nikitin über drei Meere 1466—1472), hrsg. von B. D. Grekov, Moskau/Leningrad 1958 (weiterhin zitiert: Af. Nik.), 381.

Außer dem Beleg bei Fenne¹⁶, der Ingwer als Bestandteil des hansisch-russischen Handels am Anfang des 17. Jahrhunderts festhält, haben wir in den überlieferten Texten keinen genauen Beweis für den Weg des Wortes *inbir*¹⁷. Daß das Wort zum ersten Mal in Litauen belegt ist, ist nicht überzeugend, weil daraus nicht folgt, daß es zuerst hier in der russischen Sprache erscheint. Der Beleg weist nur darauf hin, daß Ingwer über Litauen eingeführt wurde; aber er könnte dorthin sowohl auf dem Land- als auch auf dem Seewege gekommen sein. Deshalb müssen wir die Form des Wortes untersuchen, um seine vermutliche Herkunft festzustellen.

Die meisten Wortforscher leiten das Wort aus mittelhochdeutsch (mhd.) *ingewer*, neuhochdeutsch (nhd.) *Imber*, *Ingwer* über poln. *imbier* her¹⁸. Es ist merkwürdig, daß bis zum 17. Jahrhundert nur die Form *inbir* in den Texten zu finden ist, was uns zu einer Erklärung nötigt, warum das Wort nicht gleich in der Form *imbir* entlehnt wurde. Gardiner deutet auf eine Dissimilation von *m* zu *n* vor *b* hin; man vergleiche russ. *trunbiter* (= nhd. *Trompeter*) und *stanpor* (= nd. *stamper*)¹⁹. Wenn das Wort diesen Wandel durchgemacht haben soll, so scheint es doch seltsam, daß vom 17. Jahrhundert an die Entwicklung ohne erklärbaren Grund in die umgekehrte Richtung gegangen ist, obgleich die Form mit *n* in der heutigen Sprache als Nebenform noch existiert. Die Tatsachen passen besser zu der Theorie, daß das Wort zweimal entlehnt wurde. Die Wortendung *-ir* stimmt weder mit dem weißrussischen (wruss.) noch mit dem polnischen Modell überein. Deswegen ist ein anderer Ursprung des Wortes zu suchen.

Am wahrscheinlichsten ist, daß das Wort aus dem Mittelniederdeutschen stammt, das folgende Formen kennt; *ingever*, *engever*, *ingeber*, *incheber*, *engfer*, *ingver*²⁰. Es ist zu vermuten, daß *g* zwischen *n* und *b* ausgestoßen wurde. Hält man die Herleitung der frühesten Form des Wortes aus dem Mittelniederdeutschen für wahrscheinlich, so folgt daraus, daß die Ware, welche das Wort bezeichnete, auf demselben Wege eingeführt wurde, nämlich durch den Handelsverkehr zwischen den hansischen Kaufleuten und den nordrussischen Städten.

Daß *inbir* bis zum 17. Jahrhundert die einzige Form war, läßt vermuten, daß die Hanse bis zur Zeit der Ausweitung des russischen Handels mit dem Westen seit dem Ende des 16. Jahrhunderts wohl der einzige Importeur dieser Handelsware gewesen ist.

¹⁶ Fenne, 121.

¹⁷ Goetz, 327, 517, erwähnt Ingwer als Einfuhrartikel.

¹⁸ Vasmer, Bd. I, 479.

¹⁹ Gardiner, 107, 200, 210.

²⁰ Lasch-Borchling, Bd. I, 543, und Bd. II, 432; K. Schiller und A. Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, Bremen 1875—81, Bd. II, 362, 664; F. Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert (Hansische Geschichtsquellen, NF, Bd. 1), 1875, 432, 444.

Korinthen

Außer einem Beleg in der „Torgovaja Kniga“ des 16. Jahrhunderts²¹ ist das Wort *korinka* in den russischen Urkunden vor 1633 nicht belegt; danach ist es öfters zu finden. Es gibt weder einen eindeutigen Beweis für die Herkunft des Wortes im Russischen noch Nachrichten über die früheste Einfuhr der Korinthe nach Rußland²².

Wie in allen anderen europäischen Sprachen geht auch im Russischen die Bezeichnung dieser Frucht — *korinka* — auf den Ortsnamen *Korinth* zurück²³. Ebenso wie häufig in ähnlichen Fällen besteht hier die Schwierigkeit, die vermittelnde Sprache zu identifizieren. H. Leeming leitet das russische Wort aus poln. *koryntka* her²⁴. Max Vasmer aber weist auf die niederländische (nied.) Form *corente* hin²⁵. Die Tatsache, daß das Wort nicht vor der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts übernommen wurde, spricht ebenso gut für eine Entlehnung aus dem Niederländischen wie aus dem Mittelniederdeutschen. Aus mnied. *corente*, *carint*, nied. *corent(h)e*, *caerentken* und mnd. *korint(h)e*, *caerentken*²⁶ könnte sich russ. *korinka* entweder über eine Form **korintka* durch die Elision von *t* vor *k* oder durch die einfache Einsetzung von *k* für *t*, um die übliche russische Substantivendung *-ka* zu bilden, entwickelt haben. Die erste oben angegebene mittelniederdeutsche Form scheint dem russischen Wort am besten zu entsprechen. Jedoch war die Form *korint(h)e* nach Agathe Lasch und Conrad Borchling im Mittelniederdeutschen ein Fremdwort²⁷. Friedrich Kluge fügt hinzu, daß die vom französischen „raisin de Corinthe“ verkürzte Form des Wortes erst über die niederrheinischen Häfen ins Deutsche eingedrungen sei²⁸.

Weder das Mittelniederdeutsche noch das Niederländische kann als möglicher Vermittler des Wortes ins Russische ausgeschlossen werden. Gegen eine mittelniederdeutsche Herkunft spricht die bessere Belegung des Wortes im Niederländischen; andererseits aber gilt es zu bemerken, daß wir Nachrichten über die Einfuhr von Rosinen nach Rußland durch die Hanse haben²⁹, so daß es nicht gewagt wäre anzunehmen, daß ein semantisch verwandtes Wort auch durch die Hansen eingeführt wurde. Die Frage, ob die Hanse Korinthen nach Rußland eingeführt hat oder

²¹ Šmeleva, 107.

²² Goetz, 327.

²³ F. Kluge, *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*, 19. Aufl. Berlin 1963, 394.

²⁴ H. Leeming, *Polish-latin loanwords in pre-Petrine Russian*, Diss. London 1961, 252.

²⁵ Vasmer, Bd. I, 627.

²⁶ Die Form *korint(h)e* ist bei Lasch und Borchling, Bd. II, 640 belegt; *caerentken* kommt in Kölner Urkunden vor; vgl. Kluge, 394.

²⁷ Lasch-Borchling, Bd. II, 640.

²⁸ Kluge, 394.

²⁹ Goetz, 327.

nicht, ist auf sprachwissenschaftlichem Wege weder eindeutig noch zufriedenstellend zu beantworten.

Mandeln

Leopold Karl Goetz hat den Beweis erbracht, daß Mandeln im Verkehr zwischen Lübeck und Reval gehandelt wurden; er war aber nicht imstande, mit Gewißheit festzustellen, ob sie weiter nach Novgorod gebracht wurden³⁰. Er weist aber darauf hin, daß Mandeln im Privileg Alexanders von Litauen für Polock 1498 ausdrücklich erwähnt werden³¹. Im Russischen ist das Wort *mindal'* zuerst 1489³², danach im 16. Jahrhundert ziemlich häufig belegt³³. Mit Ausnahme von der im Travnik-lebečnik (Arzneikräuterbuch) des Nikolaus Bulow erscheinenden Form *mi g d a l y*, die weißrussisch sein könnte, findet sich stets *mindal'*. Im Ukrainischen (ukr.) und Weißrussischen der Zeit finden wir nur *mi g d a l* aus poln. *mi g d a l*. *Mindal'* wird von Max Vasmer als eine Form gedeutet, die sekundäre Nasalierung unter dem Einfluß von *m* im Anlaut manifestiert³⁴. Er gibt aber zu, daß das *n* von einem deutschen Modell *mandel* beeinflußt sein könnte. Andere Sprachwissenschaftler haben auf die Möglichkeit einer direkten Entlehnung aus griech. *ᾠμύνδαλος* hingewiesen, ohne zu überzeugen. Diese Ansicht trägt keineswegs dazu bei, die Anwesenheit von *n* zu erklären — Nasalierung kommt nur im Vulgärlateinischen *amendola* vor, woraus das deutsche Wort stammt —, und bietet keine Erklärung für den Verlust des *a* im Anlaut. Phonetisch entspricht dem russischen Wort mnd. *mandel*. Tatsächlich könnten wir aus dem Mittelniederdeutschen eine russische Entlehnung **mandil'* rekonstruieren, welche durch eine Umstellung der beiden Vokale unter Einfluß des Polnischen zu erklären wäre. Einige Wortforscher würden behaupten, daß eine Entlehnung aus poln. *mi g d a l* über das Ukrainische oder Weißrussische mit *n* unter mittelniederdeutschem Einfluß wahrscheinlicher wäre. Es ist von Belang, daß das russische Wort im Auslaut ein weiches *l'* anstatt

³⁰ Ebenda, 326.

³¹ Ebenda, 517.

³² SRIO, Bd. 35 (1887), Nr. 7 (Schreiben des Großfürsten von Moskau an König Kasimir IV. von Polen, 1489).

³³ Novgorodskaja IV. letopis' (Vierte Novgoroder Chronik) (Polnoe sobranie russkich letopisej, tom 4, čast' 1, vypusk 1—3), Petrograd/Leningrad 1915—1929, Jahr 7041, 559; Šmeleva, 114, 107; Travnik-lebečnik, perevod nemčina Nikolaja Ljubčanina (Arzneikräuterbuch, Übertragung aus dem Deutschen des Nikolaus von Lübeck), 1534, Z. 130, 132, 486 (Manuskript, im DRS zitiert); Knigi prichodnye Kirillova Belozerskogo Monastyrja (Einnahmebücher des Kyrill-Klosters am Beloozero) (1581—82), im DRS zitiert; Prichodo-raschodnaja kniga Volokolamskogo Monastyrja, 1587—88; Choždenie Trifona Korobejnikova 1593—94 (Die Reise des Trifon Korobejnikov 1593—94), in: Pravoslavnyj palestinskij sbornik, t. 9, vypusk 3, St. Petersburg 1889 (Abschrift des 17. Jhs., im DRS zitiert); vgl. auch Fenne, 122, in einer Liste hansisch-russischer Gewürzhandelswaren.

³⁴ Vasmer, Bd. II, 135.

des harten Konsonanten im Polnischen, Weißrussischen und Ukrainischen besitzt. Ein weiches l' im Russischen kann oft auf ein niederdeutsches l zurückgehen (vgl. stal', Lifljant)³⁵. Ganz gleich, welche von diesen beiden Hypothesen stimmt (und die Tatsachen lassen keine weitere Erklärung zu), ist die Wirkung mittelniederdeutschen Einflusses nicht zu leugnen, und obgleich wir gestehen müssen, daß diese Frucht nicht allein von der Hanse eingeführt wurde, müssen die hansischen Kaufleute bei der Einfuhr von Mandeln nach Rußland eine bedeutsame Rolle gespielt haben.

Aus der Tatsache, daß dieses Mischwort vom ersten Beleg an bis zur Gegenwart in einer so unveränderten Form vorliegt, müssen wir schließen, daß es spätestens Anfang des 15. Jahrhunderts entlehnt wurde. Deshalb ist zu vermuten, daß die Einfuhr von Mandeln nach Rußland durch die hansischen Kaufleute spätestens zu dieser Zeit, wenn nicht sogar früher, begonnen hat.

Muskatnuß

Moškāt ist die erste belegte Form der Bezeichnung für Muskatnuß im Russischen. Sie kommt im Reisebericht des Afanasij Nikitin (1466—72) vor. Sonst ist das Wort als muškāt in verschiedenen Urkunden des 16. Jahrhunderts nachweisbar³⁶. Muškātcu (vielleicht gemahlene Muskatnuß?) ist auch im Domostroj belegt³⁷. Fremdsprachige Quellen deuten auf eine andere Form des Wortes hin, die entweder eine mundartliche Aussprache oder eine Wiederentlehnung des Wortes darstellt³⁸.

Muskatnuß wird in Alexanders von Litauen Privileg für Polock 1498 erwähnt und war in Reval gut bekannt. Wir haben aber keinen genauen historischen Beweis dafür, daß Muskat von der Hanse nach Novgorod eingeführt wurde³⁹.

Bei etymologischen Untersuchungen des Wortes wird die Form muškāt meistens aus poln. muszkat hergeleitet⁴⁰. Der erste russische Beleg mit o in der ersten Silbe spricht gegen eine polnische Herkunft und könnte

³⁵ Siehe die Dissertation des Verfs.: G. Thomas, *Middle Low German Loanwords in Russian (1200—1550)*, London 1969, 384f.

³⁶ Šmeleva, 85; *Prichodo-raschodnaja kniga Volokolamskogo Monastyrja, 1575—76*, Nr. 1028, Z. 69; *SRIO*, t. 38 (1887), 433—436 (1603); *Pamjatniki diplomatičeskich snošenij s rimskoj imperiju* (Quellen zu den diplomatischen Beziehungen mit dem Römischen Reich), St. Petersburg 1851—71, Bd. 2, 372 (1596).

³⁷ *Domostroj* (*Obščestvo istorii i drevnostej rossijskich*, Kn. 2), Moskau 1881, 123. — Leeming (254) hat auf die Bedeutung des Suffixes hingedeutet.

³⁸ B. A. Larin, *Parižskij slovar' moskovitov 1586* (Das Pariser russische Wörterbuch von 1586), Riga 1948, 335, 336; B. A. Larin, *Russko-anglijskij slovar'-dnevnik Ričarda Džemsa (1618—1619 gg.)* (Das russisch-englische Wörterverzeichnis im Tagebuch des Richard James), Leningrad 1959, Nr. 13—11.

³⁹ Goetz, 517, 328.

⁴⁰ Leeming, 328; Gardiner, 158.

auf mnd. *muschaten* zurückgehen⁴¹. Es wäre aber richtiger, den Vokal in dieser Form als von dem *o* in der alten Form *moskot'*, *moskotil'* beeinflußt zu betrachten.

Im Altrussischen bezeichnen *moskot'* und *moskotil'nyj*, die zuerst in einem Text des ausgehenden 15. Jahrhunderts und danach in Urkunden des 16. und 17. Jahrhunderts (aber nur aus dem nordwest-russischen Gebiet) belegt sind⁴², das Kollektivum „Drogen“. Wie Belege aus den „*Lavočnye knigi*“ (Geschäftsbüchern) Novgorods zeigen, wird der *moskotil'nik* als Apotheker verstanden. Nach Vasmer stammt die Wurzel dieses Wortes aus nied. *muskaat* oder nhd. *Muskat*, die auf das mittellateinische *muscātus* zurückgehen⁴³. Mit Rücksicht darauf, daß das Wort schon im 15. Jahrhundert belegt ist, erscheint das Mittelniederdeutsche als die wahrscheinliche Quelle des Wortes. Von einer niederländischen Herkunft kann deswegen keine Rede sein, weil in den Handelsbeziehungen der Niederlande mit Rußland Gewürze von geringerer Bedeutung waren. Die Anwesenheit von *sk* im Inlaut deutet wohl auf eine Entlehnung des 14. Jahrhunderts hin, weil *sk* in mittelniederdeutschen Lehnwörtern der russischen Sprache dem mnd. *sch* entspricht, während die Wörter, die im 15. oder 16. Jahrhundert aus dem Hochdeutschen oder Niederdeutschen ins Russische eingedrungen sind, *šk* im Inlaut haben⁴⁴. Diese Vermutung wird auch dadurch unterstützt, daß die semantische Entwicklung von „Muskatnuß“ zu „Drogen“ nicht gerade auf der Stelle geschehen sein kann. Diese semantische Entwicklung besitzt — soweit feststellbar — keine mittelniederdeutsche Parallele; sie muß daher als eine einheimische russische Erscheinung betrachtet werden und wird zum überzeugenden Beweis für die Bedeutung der Muskatnuß im besonderen und des Gewürzhandels innerhalb der hansischen Einfuhr im allgemeinen.

Näglein (Gewürznelke)

Das russische Wort *gvozdika* für die Gewürznelke ist erstmals bei Afanasij Nikitin und danach in verschiedenen Urkunden des 16. Jahr-

⁴¹ *o* und *u* sind im Mittelniederdeutschen oft beiderseitig auswechselbar.

⁴² *Sbornik Muchanova*, Moskau 1836, Nr. 27, 39 (in einem livländisch-Novgoroder Handelsvertrag des Jahres 1482): *moskotil'noju*; S. V. Bachrušin, *Lavočnye knigi Novgoroda Velikogo* (Geschäftsbücher Großnovgorods), Moskau 1930, 14, 65: *moskotil'nika*, *moskotinnika*; I. I. Sreznevskij, *Materialy dlja slovarja drevnerusskogo jazyka po pis'mennym pamjatnikam* (Materialien für ein Wörterbuch der altrussischen Sprache nach Schriftdenkmälern), St. Petersburg 1893—1909, Bd. II, 176, gibt ein Beispiel für das Wort aus dem Jahre 1547: *zgorėsja v toргу lavka v moskotil'nomŭ rjadu*; Fenne, 121: *muskotel'* — *Muschaten*.

⁴³ Vasmer, Bd. II, 162.

⁴⁴ Vgl. die Dissertation des Verfs., 386, wo als Beispiele aus der ersten Entlehnungszeit *skaf'er'*, *biskup*, *maskalk*, *skalva*, *skorlat* usw. und

hunderts belegt⁴⁵. Nur N. M. Šanskij will in diesem Wort eine russische Neubildung sehen⁴⁶. Alle anderen Forscher betrachten es — und zwar mit Recht — als die Lehnübersetzung eines deutschen Vorbilds⁴⁷, wobei sich diese Lehnübersetzung auf die Ähnlichkeit der Gewürzart mit einem Nagel des Mittelalters stützt. Es könnte sich dann um eine direkte Entlehnung aus mnd. *negelken* oder durch Vermittlung des Polnischen aus mhd. *negelkîn* handeln. Daß die polnische Form einem Russen verständlicher wäre, spricht für polnischen Einfluß; aber in Anbetracht der Sprachkenntnisse der Hansen⁴⁸ sollten wir einen mittelniederdeutschen Einfluß nicht ausschließen. Tönnies Fenne⁴⁹ hat das Wort in einer Liste der hansischen Einfuhrartikel. Afanasij Nikitin scheint mit dem Wort und mit der Ware selbst vertraut gewesen zu sein, und deswegen können wir die Einführung von Wort und Ware mindestens auf den Anfang des 15. Jahrhunderts zurückführen. Ein so frühes Erscheinen würde eher auf niederdeutschen als auf polnischen Einfluß hinweisen.

P f e f f e r

Wahrscheinlich geht russ. *perec* „Pfeffer“ auf altruss. *p'p'r'* zurück, das aus griech. *πέπερι* stammt⁵⁰. Eine mittelniederdeutsche Herkunft des Wortes kann nicht völlig ausgeschlossen werden; aber die Zeichen sprechen dagegen. Es scheint wohl angesichts der Formen in den anderen slawischen Sprachen und des frühen Auftretens im Russischen, daß eine griechische Quelle am wahrscheinlichsten wäre.

Leopold Karl Goetz liefert den Beweis dafür, daß Pfeffer von den Hansekaufleuten nach Novgorod eingeführt wurde und einen Teil des Handels im Dünagebiet bildete⁵¹. Die russischen Urkunden tragen wenig zur Ergänzung dieser Nachricht bei. Das Wort ist bei Afanasij Nikitin und in den die Beziehungen Moskaus zu England und zu Polen-Litauen

aus der zweiten Entlehnungszeit *škuta*, *škilik*, *domaška*, *škiper* herausgestellt werden.

⁴⁵ Af. Nik., Z. 381—382: 1466—1472; SRIO, t. 35 (1887): 1489; Šmeleva, 85; SRIO, t. 41 (1884); Pamjatniki diplomatičeskich otnošenij moskovskogo gosudarstva s krymskoju i nagajskoju ordami s Turciej (Quellen zu den diplomatischen Beziehungen des Moskauer Staates mit den Krim- und Nogajer Tataren und mit der Türkei) (1509, im DRS zitiert).

⁴⁶ N. M. Šanskij u. a., *Kratkij etimologičeskij slovar' russkogo jazyka* (Kleines etymologisches Wörterbuch der russischen Sprache), Moskau 1961, 74.

⁴⁷ Vasmer, Bd. I, 263.

⁴⁸ Vgl. N. Angermann, Kulturbeziehungen zwischen dem Hanseraum und dem Moskauer Rußland um 1500, in: HGbl. 84 (1966), 20; H. Raab, Die Anfänge der slawistischen Studien im deutschen Ostseeraum unter besonderer Berücksichtigung von Mecklenburg und Vorpommern, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst Moritz Arndt-Universität Greifswald, Festjahrgang zur 500-Jahrfeier, V (1955/56), Gesellschafts- und sprachwiss. Reihe, Nr. 4/5, 342—343.

⁴⁹ Fenne, 121.

⁵⁰ Vasmer, Bd. II, 341.

⁵¹ Goetz, 328, 516.

betreffenden Texten belegt⁵². Der einzige Beleg, der spezifisch auf die hansisch-russischen Handelsbeziehungen hinweist, ist in einem undatierten Manuskript, das vermutlich dem Anfang des 16. Jahrhunderts angehört, zu finden⁵³. Hier wird die Einfuhr von einem Pud Pfeffer nach Rußland durch einen hansischen Kaufmann erwähnt. Das Gewürz ist auch für das 17. Jahrhundert als Artikel des hansisch-russischen Handels bei Fenne⁵⁴ zu finden.

Wie schon Anna Leonidovna Choroškevič und andere gezeigt haben⁵⁵, wurde Pfeffer von Westeuropa nach dem slawischen Osten eingeführt, und es ist zu vermuten, daß dieses Gewürz bei den Slawen besonders beliebt war⁵⁶. Schriftliche Quellen deuten in diesem Fall, mit Ausnahme des genannten ausdrücklichen Belegs für die Einfuhr von Pfeffer durch die Hanse, weder auf den Umfang noch auf die Bedeutung von Pfeffer im Gesamthandel hin.

Pfirsich

Die Aufnahme des Wortes *persik* ins Russische ist schwer zu datieren; aber es ist erst im 16. Jahrhundert in übersetzten Texten belegt⁵⁷. Sonst ist es in russischen Texten der vorpetrinischen Zeit nicht zu finden. Max Vasmer leitet das Wort aus mnd. *persik*, mhd. *pfersich* her, die auf lat. *mālum persicum* zurückgehen⁵⁸. In seinem Werk über niederländische Lehnwörter im Russischen bestreitet R. van der Meulen die Möglichkeit einer mittelniederdeutschen Herkunft, weil das russische Wort nicht alt genug sei, und er weist auf nied. *perzik* oder *persik* als Quelle des russischen Wortes hin⁵⁹.

Trotz der dürftigen Belegung des Wortes im Russischen vor dem 18. Jahrhundert ist es merkwürdig, daß es immer in derselben Form vorkommt. Diese Tatsache würde die Wahrscheinlichkeit einer sehr frühen Entlehnung unterstützen. Wenn wir uns um eine genauere Fixierung der Herkunft des Wortes bemühen, gilt es zu bemerken, daß das Wort in einer russischen Übersetzung eines Pflanzenbuches des aus Lübeck stammenden Nicolaus Bulow, und zwar in der Form *parsikovo* auftaucht.

⁵² SRIO, t. 35 (1887): 1488.

⁵³ A. Barsukov, *Russkie akty revel'skogo gorodskogo archiva* (Russische Akten des Revaler Stadtarchivs) (*Russkaja istoričeskaja biblioteka*, t. XV), St. Petersburg 1894, Nr. 47.

⁵⁴ Fenne, 121.

⁵⁵ Choroškevič, 209.

⁵⁶ K. Pagel, *Die Hanse*, 4Braunschweig 1965, 153.

⁵⁷ B. M. Istrin, *Chronika Ioana Malaly v slavjanskom perevode* (Die Chronik des Ioan Malala in slawischer Übersetzung), Buch 2, 15.—17. Jh. (im DRS zitiert); *Travnik-lečebnik* (siehe oben), Z. 577, 266, 196.

⁵⁸ Vasmer, Bd. II, 343.

⁵⁹ R. van der Meulen, *De nederlandsche woorden in het Russisch*, Amsterdam 1944 (Sonderabdruck aus dem *Jaarboek der Nederlandsche Akademie van Wetenschappen*), 68f.

Die Kulturbeziehungen zwischen Novgorod und der Hanse, die dem Handel entsprangen, sind schon öfters beschrieben worden⁶⁰. Die oben zitierte Form mit -ar- würde einer niederdeutschen Form vollkommen entsprechen, wenn wir beachten, daß im Mittelniederdeutschen er vor Konsonanten zu ar übergehen kann. Somit wäre eine Entlehnung aus dem Mittelniederdeutschen glaubwürdig. Wir müssen jedoch gestehen, daß der spärliche Nachweis des Wortes im Russischen darauf hindeutet, daß die Ware in kleinen Mengen eingeführt wurde und unter den Russen nicht sehr bekannt war, was angesichts der Schwierigkeiten beim Transport der Ware leicht verständlich ist. Es ist aus sprachlichen Gründen zu vermuten, daß Pfirsicherzeugnisse und -saft durch die Hanse, wenn auch nur gelegentlich, eingeführt wurden.

S a f r a n

Safran wird als Handelsartikel im Dünagebiet im Jahre 1498 erwähnt⁶¹. Das russische Wort *š a f r a n* erscheint in einer Liste von Gewürzen bei Fenne⁶². Sonst haben wir keinen unmittelbaren historischen Beleg dafür, daß der Artikel im hansischen Verkehr mit Novgorod eine Rolle gespielt hat.

Russ. *š a f r a n* ist erstmals 1488 im Zusammenhang mit einem Diebstahl von Waren in Černigov belegt⁶³. Es erscheint zum zweitenmal in einem Schreiben des Großfürsten von Moskau an König Kasimir IV. von Polen; danach ist das Wort überall in Rußland nachweisbar⁶⁴. Die Form *s a f r e n* in dem „Pariser russischen Wörterbuch“ zeigt eher eine Beziehung zum französischen Wort *s a f r a n* als zur Aussprache im Dialekt von Cholmogory, wie es von Larin vermutet wird⁶⁵.

Das Wort geht über das Romanische auf arab. *z a ' f a r ā n* zurück. Es wird im allgemeinen angenommen, daß sich das russische Wort über mhd. *s a f f r a n*, mnd. *s a f f e r a n* entwickelt hat⁶⁶; aber hinter dem genauen Entlehnungsweg ins Russische wird ein Fragezeichen gesetzt. Nach Gardiner ist das Wort über poln. *s z a f r a n*, weißruss. *š a f r a n* gekommen⁶⁷.

⁶⁰ Vgl. Angermann, *passim*; H. Raab, Über die Beziehungen Bartholomäus Ghotans ud Nicolaus Buelows zum Gennadij-Kreis in Novgorod, in: *Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock* 8 (1958—59), Gesellschafts- und sprachwiss. Reihe, H. 3, *passim*.

⁶¹ Goetz, 516.

⁶² Fenne, 121.

⁶³ SRIO, t. 35 (1887), Nr. 2.

⁶⁴ SRIO, t. 35 (1887), Nr. 7: 1489; Šmeleva, 85; SRIO, t. 38 (1887), Nr. 6, 223; *Prichodo-raschodnaja kniga Volokolamskogo Monastyrja (1575—76)*. — Das Wort ist in anderen russischen fremdsprachigen Quellen des 16. Jhs. belegt.

⁶⁵ Larin, *Parižskij slovar' moskovitov* 1586, 339.

⁶⁶ K. Lokotsch, *Etymologisches Wörterbuch der europäischen Wörter orientalischen Ursprungs* (Indogermanische Bibliothek, Abt. I, Reihe 2, Bd. 3), Heidelberg 1927, 2178; Vasmer, Bd. III, 380.

⁶⁷ Gardiner, 237.

In Anbetracht der phonetischen Übereinstimmungen ist diese polnisch-weißrussische Vermittlung durchaus möglich. Das Ukrainische, in dem die Formen *šachvran* und *šapran* gefunden werden, kann das Wort nicht vermittelt haben. Die Quelle des polnischen Wortes könnte wohl tschech. *šafrán* sein, und die Belegstelle, wo behauptet wird, daß mährischer Safran der Beste sei, scheint bemerkenswert⁶⁸. Weiterhin sollte auf die Behauptung Ondrej R. Halagas⁶⁹ hingewiesen werden, daß slowakischer Safran bis in die Neuzeit hinein eine große Rolle gespielt habe. Eine Entlehnung aus dem Mittelniederdeutschen wird durch die phonetischen Entsprechungen ebenfalls unterstützt.

Auf Grund des vorliegenden Beweismaterials können wir vermuten, daß der Artikel und das Wort, das ihn bezeichnete, auf dem Landwege nach Rußland eingeführt wurden; aber es ist gar nicht auszuschließen, daß diese Gewürzart einen Teil des hansischen Handels bildete.

Schlußwort

Die Bedeutung der Gewürze im hansisch-russischen Handel ist schwer abzuschätzen. Es steht aber fest, daß sie nicht nur über die Ostsee nach Rußland eingeführt wurden. In der Kiewer Zeit wurde Pfeffer wahrscheinlich aus Griechenland eingeführt. Etwas später wurde der südliche Handelsweg von Italien über Prag und Krakau von größerer Bedeutung. Jedoch haben wir in diesem Beitrag gezeigt, daß es erhebliche Beweise für das Vorhandensein bestimmter Gewürzarten im hansisch-russischen Handel gibt. Obgleich der Handel nicht umfangreich genug war, um ständig in den Handelsverträgen und Urkunden erwähnt zu werden, deuten einige Tatsachen, z. B. das Wort *moskot'* und seine semantische Entwicklung, auf die beachtliche Bedeutung der Gewürze unter den Nebenartikeln des Gesamthandels hin.

⁶⁸ Šmeleva, 85.

⁶⁹ O. R. Halaga, Kaufleute und Handelsgüter der Hanse im Karpatengebiet, in: HGbl. 85 (1967), 81—82. Vgl. auch J. Ahlborn, Die Nürnberger Fernkaufleute Markus und Matthäus Landauer und deren Handelsbeziehungen zum Osten, in: Zeitschrift für Ostforschung 19 (1970), H. 2, 313.

HANSISCHE UMSCHAU

In Verbindung mit

Norbert Angermann, Ahasver v. Brandt, Elisabeth Harder-Gersdorff, Paul Heinsius, Pierre Jeannin, Martin Last, Friedrich Prüser, George Ramsey, Herbert Schwarzwälder, Hugo Weczerka

und vielen anderen

bearbeitet von *Hermann Kellenbenz* und *Guntram Philipp*

Die Berichterstattung umfaßt, wie in den Vorjahren, im wesentlichen den hansischen Bereich und hansische Belange, wobei der Begriff des „Hansischen“ räumlich, zeitlich und auch sachlich weit gefaßt ist: nur so kann der geschichtliche Zusammenhang, in den die Erscheinung der Hanse gehört, hinreichend sichtbar gemacht werden. Die Gliederung lehnt sich wiederum locker an die alten geschichtlichen Räume an.

Der gesamte Besprechungsteil der Hansischen Geschichtsblätter ist in der „Hansischen Umschau“ zusammengefaßt. Für eine ausführliche Auseinandersetzung mit besonders wichtigen Werken zur Hansegeschichte bleibt aber die Form der Miszelle vorbehalten.

Die Umschau wird im wesentlichen auf Grund eingesandter Besprechungs-exemplare zusammengestellt. Alle Interessenten werden daher gebeten, diese an die Redaktion zu senden oder auch auf besprechenswerte Titel hinzuweisen. Wo dies unterlassen wird, trifft die Redaktion für das Fehlen eines Titels kein Verschulden.

Autorenregister und Mitarbeiterverzeichnis finden sich am Schlusse der Umschau.

ALLGEMEINES UND HANSISCHE GESAMTGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Hermann Kellenbenz*,

für Schiffbau und Schifffahrt von *Paul Heinsius*)

(siehe auch S. 155f., 204f., 228)

Nach der sehr schnell erfolgten deutschen Übersetzung der Hansemonographie von *Philippe Dollinger* ist nun auch eine englische Ausgabe erschienen. *The German Hansa*, übersetzt und ediert von *D. S. Ault* und *S. H. Stein-*

berg (London u. Basingstoke 1970, Macmillan. 474 S., 3 Ktn.), ist die erste Gesamtdarstellung der Hanse in England seit dem Beitrag A. Weiners' im Bd. 7 der Cambridge Medieval History (1932). Der Übersetzung wurde die französische Originalfassung zugrunde gelegt unter Berücksichtigung der in der deutschen Ausgabe erfolgten Korrekturen und Ergänzungen, so daß, was die Darstellung betrifft, an dieser Stelle nur auf die beiden Rezensionen in dieser Zeitschrift (HGbl. 83, 115—118 u. 85, 120—122) verwiesen werden muß. Erwähnt werden sollte vielleicht nur, daß — im Gegensatz zur deutschen Ausgabe (165) — unter Berufung auf „English and Burgundian authorities“ Dinant in die Zahl der Hansestädte aufgenommen wird (IX u. 124). Das Literaturverzeichnis entspricht im großen und ganzen demjenigen der 1966 bei uns erschienenen Auflage (nur das Literaturkapitel über Probleme der hansischen Geschichtsforschung wurde weggelassen). Allerdings findet sich hier eine ganze Reihe Fehler. Das dürfte wohl auf das Fehlen der sachkundigen Leitung des vor der Herausgabe verstorbenen S. H. Steinberg zurückzuführen sein. Kritik ist auch an den drei in den Textteil aufgenommenen Karten zu üben. Sie halten mit den offenbar zugrunde gelegten Karten von Jürgen Köppke keinen Vergleich aus. So fehlt z. B. auf der Karte über die Ausdehnung des hansischen Handels (4) Breslau und seine Verbindung nach Thorn; ebenso die Verbindung zwischen Dorpat und Riga. Auf der sehr ungenauen und unübersichtlichen Karte über den hansischen Handel in Europa (15. Jh.) (86) sind z. B. das Lüneburger Salz und mansfeldische Kupfer nicht erwähnt, das erzgebirgische Silber ist östlich der Elbe in der Oberlausitz verzeichnet. Die dritte Karte über die Hansestädte im 14. u. 15. Jh. (282f.) weist nicht weniger Fehler auf. So werden z. B. zwischen der nördlichen Weser und Ems zwei Hansestädte verzeichnet. Die Zugehörigkeit Kiels zur wendischen Städtegruppe wurde übersehen. Selbst die hansischen Faktoreien in England sind unvollständig verzeichnet. Es ist verwunderlich, daß für die englische Ausgabe nicht wenigstens eine, die speziellen Verhältnisse in England behandelnde Karte gezeichnet worden ist.

G. Philipp

Eine Arbeit von Karl H. Schwebel unter dem Titel *Der Stralsunder Friede (1370) im Spiegel der historischen Literatur* (JbWitthBremen Bd. 14, Bremen 1970, Friedrich Röver. 232 S.) ist nicht für die Hansehistorie selbst, sondern für deren Geschichte von Bedeutung. — Der Stralsunder Friede hatte an sich keinen hohen Rang, denn er schuf weder auf lange Sicht eine neue Lage, noch sicherte er die bestehenden Verhältnisse. Er verdankt seine „Größe“ einer Geschichtsschreibung, die mit ihm über die Hanse pars pro toto zu urteilen meinte. — Aus dem Anfangsplan eines kleinen Aufsatzes für die HGbl. entwickelte sich angesichts umfangreichen Materials eine Monographie. Am schwierigsten war es, die Fülle zu ordnen. Verf. entschied sich für Regional-Kapitel, die in sich chronologisch geordnet wurden. Die Betrachtung der Querverbindungen zwischen den einzelnen Geschichtswerken wurde dadurch etwas erschwert. — Verf. hat die Berücksichtigung aller Zeugnisse angestrebt und sich nicht aus ökonomischen Gründen mit einer exemplarischen Methode begnügt; so wird man nicht den Vorwurf erheben können, es handle sich um eine einseitige Auswahl. — Es ist hier unmöglich, den oftmals recht komplizierten Untersuchungen über ein-

zelne Geschichtsschreiber nachzugehen. Besonders aufschlußreich wird die Darstellung überall dort, wo hinter den Werken Zeitströmungen sichtbar werden; das gilt auch für solche Fälle, bei denen die Betrachtung nicht direkt aus den Quellen abgeleitet wurde. Was schließlich überhaupt dazu führte, daß der Stralsunder Friede zu hohen Ehren kam, war der Nationalismus im Zusammenhang mit Dänenfeindschaft und Reichsgründung im 19. Jh. Die Darstellungsweise des Verf.s ist elegant und geistreich; sie verrät eine gewisse Freude am zugespitzten Urteil. Das alles macht das Werk trotz seines an sich trockenen Stoffes auf weite Partien zu einer kurzweiligen Lektüre. — Der wissenschaftliche Benutzer dürfte ein Register vermissen.

H. Schw.

Konrad Fritze, *Die Bedeutung des Stralsunder Friedens von 1370* (ZGW XIX, 1971, 194—211), stellt der bundesdeutschen, aus „unbewältigter Vergangenheit“ schöpfenden Deutung des Stralsunder Friedens eine Interpretation gegenüber, wie sie sich vom marxistischen Standpunkt her ergibt. Dabei interessiert ihn namentlich, was der Friede über „das Wesen der Hanse“ aussagt und welche generelle Bedeutung er für die Geschichte des deutschen Volkes hatte. Der Friede sei nicht nur einseitig als ein Erfolg der Hanse über das feudale Dänemark, sondern zugleich als ein entscheidender Schlag gegen die auf die Zerstückelung des dänischen Reiches gerichteten Bestrebungen der feudalen Koalition zu sehen — aber als ein Erfolg defensiver Natur, wobei man die Realisierung der Friedensbestimmungen überschätzte, weil man die Flexibilität der hansischen Diplomatie und den Vorrang der merkantilen vor machtpolitischen Prestigefragen verkannte. In der Betonung der merkantilen vor machtpolitischen Gesichtspunkten ist dem Verf. zuzustimmen, aber seine Interpretation der Hanse als „eine spezifische feudale Organisationsform des Handelskapitals und ein Instrument der in den Hansestädten herrschenden Schicht zur Durchsetzung ihrer Interessen nach innen und nach außen“ klingt zu formelhaft. Zur Stellung des Friedens im Gesamtverlauf der hansischen Geschichte: Die Kölner Konföderation führte zu keinen generellen und dauerhaften Neuerungen in der Organisation der Hanse, behielt jedoch eine bestimmte Bedeutung als Modell für die regionalen Bündnisse, die sog. *tohopesaten*. Noch gehörte nach Verf. der Stralsunder Friede der Aufstiegsphase der Hanse an, noch erfüllte der hansische Kaufmann „eine für alle Anrainer der Ost- und Nordsee absolut notwendige wirtschaftliche Funktion“, die künftigen Konkurrenten, „die holländische und englische Handelsbourgeoisie“, hatten sich noch nicht formiert, und der Umformungsprozeß des „feudalen Staatensystems im Nord- und Ostseeraum“ hatte noch nicht eingesetzt. Der Verf. betont im übrigen das weitere Anwachsen des Volumens des hansischen Handels, stellt diesem aber die zu Beginn des 15. Jhs. einsetzende „akute Krise der Herrschaft der Ratsoligarchie“, die außenpolitischen Schwierigkeiten gegenüber sowie die Sonderinteressen einzelner Städte und Städtegruppen. Fr. findet in Rörigs Interpretation des Wandlungsprozesses „wertvolle Impulse für eine erneute und vertiefte Behandlung der Fragestellung“, wenn er auch „zu eindeutig den Kaufmann und den Wandel seiner Wirtschaftsgesinnung zum eigentlichen Angelpunkt des Problems“ deklassiere. Seine Auffassung: „Die Hanse hat weder aus sich selbst heraus neue, kapitalistische Elemente bis zu einem

ihre Grundstruktur auf einem höheren Niveau verändernden Reifegrad entwickeln noch in einem größeren, kapitalistischen System aufgehen können. Selbst den Schritt zu einem Handelssystem der freien Konkurrenz vollzog sie nicht, sondern sie war und blieb primär eine feudale, auf Privilegien und Monopole sich gründende Organisationsform des reinen Handelskapitals, und als solche war ihre Existenz — wie Karl Marx generell feststellte — befristet auf die Zeit, in der die Völker, die ihre wichtigsten Partner darstellten, noch ökonomisch unentwickelt waren.“ Diese deterministische Interpretation berücksichtigt, wie Fr. es auch in seinem Buch getan hat, zu wenig, daß an der Küste — und das Schwergewicht der Verkehrsgemeinschaft der Hanse lag an der Küste — in der Zeit, von der die Rede ist, nämlich nach 1370, die gegebenen Standortfaktoren nur bestimmte Entwicklungsmöglichkeiten zuließen. Der Schluß steht im inneren Widerspruch zur vorausgehenden Beurteilung der in den Hansestädten „herrschenden Ratsoligarchie“, denn der Friede wird hier interpretiert als der wohl bedeutendste Sieg, „den deutsche Bürger im Mittelalter überhaupt im Klassenkampf gegen in- und ausländische Feudalmächte errangen“.

H. K.

Auf ihre wirtschaftliche und politische Wirksamkeit hin untersucht Klaus-Peter Zoellner *Hansische Konföderationspläne in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts* (WissZsGreifswald, Ges.- u. sprachwiss. Reihe, XVIII, 1969, 3/4, Teil I, 157—162). Den Maßnahmen gegen die „butenhansische Maschoppie“ fügte man 1554 die erneute Einteilung der Städte in vier Quartiere hinzu, an deren Spitze Köln, Lübeck, Braunschweig und Danzig standen. Wie aber die Tabelle über die Teilnahme der Städte an den Hansetagen zwischen 1554 und 1598 ausweist, scherte ein beträchtlicher Teil der Städte aus, obwohl hohe Strafen für das Fehlen bei Hansetagen zu zahlen waren. Da die Privilegien der Hanse im Handel keine faktischen Vorteile zeitigten und auch die Beistandsversprechen bei innerstädtischen Unruhen oder äußeren militärischen Bedrohungen einzelner Städte nicht eingehalten wurden, trieb in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. eigentlich nur noch das lübische Quartier hansische Politik. Die divergierende Interessenlage der verschiedenen Hansestädte führt Zoellner in erster Linie auf die Rückständigkeit der Unternehmensformen im Hanseraum zurück, die jeder Konkurrenz auszuweichen suchten. Daneben räumt er der Erstarkung politischer Zentralgewalten in Ost-, Nord- und Westeuropa einen bedeutenden Einfluß auf das Scheitern all dieser Pläne ein. Man sollte sich bei derartigen Überlegungen allerdings künftig fragen, ob die wirtschaftliche Situation nicht komplexer gewesen ist. Ganz sicher nämlich dürfte die wahrscheinliche Schrumpfung der mitteleuropäischen Wirtschaft in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. Konsequenzen für Warensortiment, -qualität, Transportkosten u. ä. gehabt haben. Gerade wenn man auf Grund z. B. des enormen Außenbeitrags ein Wachstum z. B. der Hamburger Wirtschaft konstatiert, dann tritt hier die andersartige Interessenlage um so deutlicher hervor.

E. Westermann

Un numéro spécial de la revue AESC, 25, 1970, intitulé *Histoire et urbanisation*, offre une grande richesse de points de vue sur les phénomènes urbains, encore que les contributions à caractère théorique, venues d'une urba-

niste, Françoise Choay, *L'histoire et la méthode en urbanisme* (1143—1154), et d'un sociologue, Manuel Castells, *Structures sociales et processus d'urbanisation: analyse comparative intersociétale* (1155—1199), soient plutôt décevants pour l'historien qui en attendrait des instruments d'analyse susceptibles d'éclairer ses propres problèmes. Les considérations sur l'organisation de l'espace urbain, quand elles rejoignent du concret, ne portent là que sur l'époque immédiatement contemporaine, voire sur le monde de demain. L'introduction dans le champ de la réflexion de ce qui se passe actuellement peut avoir d'autres vertus. Au plan de l'historiographie, elle aboutit à mettre en cause la relation entre histoire urbaine et histoire anthropologique de la culture: Michael H. Frisch, *L'histoire urbaine américaine: réflexions sur les tendances récentes* (880—896). Une ouverture très profitable est ménagée sur des expériences urbaines appartenant à des âges et à des contextes de civilisation très différents; citons seulement, pour marquer la largeur de l'éventail: Jean-Louis Huot, *Des villes existent-elles en Orient dès l'époque néolithique?* (1091—1101), et Basile Kerblay, *La ville soviétique entre le possible et l'imaginaire* (897—911). Une mention particulière doit être faite de la présentation des villes d'Asie, en Chine où elles n'avaient „pas de réalité sociale propre“, Michel Cartier, *Une tradition urbaine: les villes dans la Chine antique et médiévale* (831—841), en Indochine et en Indonésie où un type de ville commerçante a existé avant l'arrivée des Européens, parallèlement aux métropoles politico-religieuses sans bourgeoisie, Denys Lombard, *Pour une histoire des villes du Sud-Est asiatique* (842—856). Le cas de l'Amérique du nord coloniale, traité par G. B. Warden, *L'urbanisation américaine avant 1800* (862—879), offre des points de comparaison très proches pour l'histoire des villes fondées en Europe dans la poussée de colonisation médiévale. En ce qui concerne ce secteur européen plus familier à nos préoccupations, le problème des origines est repris par Anne Lombard-Jourdan, *Y-a-t-il une protohistoire urbaine en France?* (1121—1142), qui cherche, au delà de la cité gallo-romaine, des éléments „urbanogènes“ d'ordre religieux, social et économique (foires) dans les foyers de rassemblement des peuplades celtiques. Rendant compte des progrès de son enquête sur *Ordres mendiants et urbanisation dans la France médiévale* (924—946), Jacques Le Goff apporte des justifications du „critère mendiant“ retenu, avec une abondante information cartographiée et de fines analyses sur l'implantation des couvents d'Augustins, de Carmes, de Dominicains et de Franciscains; c'est probablement vers la fin du XIV^{ème} siècle que la possession d'un établissement de chacun de ces ordres serait devenue un des éléments du stéréotype „grande ville“. Signalons encore, dans le cadre de cette recherche collective, Georgette Lagarde, *Les sources de l'histoire des ordres mendiants conservées aux Archives Nationales* (947—953), et la bonne monographie d'Alain Guerreau, *Rentes des ordres mendiants à Mâcon au XIV^{ème} siècle* (956—965). Eric Fügedi, *La formation des villes et les ordres mendiants en Hongrie* (966—987), se réfère à la même problématique. L'étude de Richard Gascon, *Immigration et croissance au XVI^{ème} siècle: l'exemple de Lyon (1529—1563)* (988—1001), met en oeuvre les registres d'entrée à l'Hôtel-Dieu; 60% des malades reçus dans cette période étaient nés hors de la ville, et 54,5% de 1575 à 1625; immigration aux deux tiers d'origine rurale, venant surtout des régions proches, puis des provinces

situées plus au nord. La carte de l'attraction démographique lyonnaise est donc très différente de celle des relations commerciales de Lyon, à dominante italienne. Emmanuel Le Roy Ladurie et Pierre Couperie, *Le mouvement des loyers parisiens de la fin du Moyen Age au XVIII^{ème} siècle* (1002—1019), présentent quelques résultats, l'ensemble devant être publié dans un livre, d'un énorme travail; plusieurs dizaines de milliers de baux de location d'immeubles appartenant à des communautés religieuses ou à des particuliers ont fourni l'information qui, après vérifications critiques appropriées et traitements par ordinateur, donnent la courbe représentative de l'évolution. La hausse est presque continue depuis le milieu du XV^{ème} siècle, sauf pendant de courtes périodes de grands troubles (siège à la fin des guerres de religion, Fronde). L'indice déflaté pour tenir compte de la dépréciation de la livre tournois corrige cette impression, en signalant comme phases de hausse en valeur réelle les périodes 1450—1500, 1600 à 1670 environ, et le XVIII^{ème} siècle depuis 1710.

P. J.

Vom Kommunalwissenschaftlichen Forschungszentrum Berlin herausgegeben, erschien im Oktober 1970 Nr. 1 der *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* (32 S.). Das neue Informationsblatt „IMS“, eine Halbjahrespublikation, bietet eine knappe Orientierung über die deutsche Stadtgeschichtsforschung für die Periode von etwa 1750—1950, wobei die gegenüber der älteren Stadtentwicklung neuartigen und besonderen Erscheinungen in einem möglichst breiten Spektrum erfaßt werden sollen. Stadtgeschichte wird hier, wie Prof. Dr. Hans Herzfeld in seinem Geleitwort hervorhebt, „als Geschichte eines umfassenden Urbanisierungsprozesses gesehen.“ (3) Dieser Intention trägt die Gliederung der Bibliographie (22—32) Rechnung; sie umfaßt Arbeiten aus den Gebieten: 1. Hilfsmittel (Handbücher, Bibliographien, Archivübersichten etc.); 2. Methoden und Gesamtdarstellungen; 3. Ortsgeschichten und Biographien; 4. Recht, Verfassung, Verwaltung, Politik; 5. Bevölkerung, soziale Gruppen, Sozialpolitik, Gesundheitswesen; 6. Geographie und Standortfragen; 7. Bauwesen, Verkehr, Planung; 8. Wirtschaft, Finanzen, kommunale Einrichtungen und 9. Kunst und Kultur, Schul- und Bildungswesen, Kirche, Presse. Die Herausgeber wollen mit dieser Zeitschrift zugleich gegenwartsorientierte historische Forschungen anregen und fördern, die für die aktuellen Probleme der Kommunalverwaltung von Interesse sein könnten. Diese Absicht wird auch in den Abschnitten „Nachrichten“, „Berichte“ und „Personalien“ deutlich, die über Tagungen, Projekte und wissenschaftliche Personalien Auskunft geben. In jedem Heft wird ein nach Thema oder Methode interessantes Buch vorgestellt.

G. Philipp

Heinz Stoob, *Forschungen zum Städtewesen in Europa*. Band I: *Räume, Formen und Schichten der mitteleuropäischen Städte. Ein Aufsatzfolge* (Köln/Wien 1970, Böhlau. XI u. 329 S., 14 Abb., 5 Grundrißpläne in Rückentasche). — Dieser erste Band einer auf drei Bände angelegten Folge von Arbeiten zur Städtegeschichte faßt neun Beiträge zusammen, die Stoob zwischen 1956 und 1969 zum Teil an schwer zugänglicher Stelle veröffentlicht hat. Bei aller Verschiedenheit des Aufbaues, der Darstellung, der Methode bilden sie doch ein zusammenhängendes Ganzes, das sich um die Probleme der Gliederung des europäischen Städtewesens nach zeitlich aufeinander folgenden Typenschichten

und um die Kartierung dieser Gliederung gruppiert. Notwendigerweise nehmen damit auch die Fragen der Begriffsbestimmung der Stadt, ihrer Abgrenzung gegen „Minderstädte“ (ein von Stooß geprägter Begriff) und Kümmerformen, neben den Fragen der Periodisierung eine zentrale Stellung ein. Rez. stimmt in allen diesen Fragen mit Stooß nicht voll überein, will aber darauf hier nicht mehr im einzelnen eingehen, zumal Stooß selbst diese Abgrenzung in seinen Arbeiten, vor allem in dem sehr lesenswerten kritischen „Nachwort“ (285—308), noch einmal vorgenommen hat. Fest steht jedoch, daß diejenigen Fragen, in denen Rez. und Verf. gleicher Ansicht sind, weit überwiegen. — Der Band enthält folgende Beiträge: I. „Kartographische Möglichkeiten zur Darstellung der Stadtentstehung in Mitteleuropa, besonders zwischen 1450 und 1800“; II. „Über Zeitstufen der Marktsiedlung im 10. und 11. Jahrhundert auf sächsischem Boden“; III. „Formen und Wandel staufischen Verhaltens zum Städtewesen“; IV. „Die Ausbreitung der abendländischen Stadt im östlichen Mitteleuropa“; V. „Vom Städtewesen im oberen Weserlande“; VI. „Doppelstädte, Gründungsfamilien und Stadtwüstungen im englischen Westfalen“; VII. „Westfälische Beiträge zum Verhältnis von Landesherrschaft und Städtewesen“; VIII. „Minderstädte, Formen der Stadtentstehung im Spätmittelalter“; IX. „Über frühneuzeitliche Städtetypen“. Die Aufzählung zeigt bereits, daß dieser erste Band den Anspruch, Forschungen zum Städtewesen in ganz Europa zu bieten, nur erst bedingt erfüllt; Mitteleuropa steht weit im Vordergrund, etwa die Hälfte des Textes ist allein dem Städtewesen Niedersachsens und Westfalens gewidmet. Die Ausweitung nach Italien hin wird erst der zweite Band bringen, auf den wir besonders gespannt sein dürfen, da der Verf. in ihm weniger bereits Gedrucktes als vielmehr neue Forschungen zu veröffentlichen verspricht. — Diese Einschränkung ändert jedoch nichts daran, daß hier ein Band vorgelegt wurde, der künftig den Sammelbänden etwa Walter Schlesingers, der Société Jean Bodin oder des Konstanzer Arbeitskreises auf dem Gebiete der vergleichenden Städteforschung gleichwertig und ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann. *Carl Haase*

Die knappe, aber instruktive Übersicht von Peter Schöllner, *Die deutschen Städte* (Erdkundliches Wissen, H. 17. Geographische Zeitschrift, Beihefte. Wiesbaden 1967, Franz Steiner. VIII u. 106 S.), verbindet in vorzüglicher Weise Geographie und Geschichte. — In einem ersten Teil werden Entwicklungen, Funktionen und Struktur des deutschen Städtewesens behandelt. Scharf werden dabei vor allem der Umbau des Städtewesens im 19. Jh. infolge von Industrialisierung und Eisenbahnbau sowie die Entwicklung der modernen Großstadt herausgearbeitet. Der Bogen spannt sich hier vom Mittelalter bis ins 19. Jh. Funktionstypen der Stadt, wie sie schon Erich Keyser für die geschichtliche Stadt angestrebt hatte, werden für die Gegenwart sichtbar gemacht. Besonders ausführlich wird die moderne Stadtregion — eine bis weit ins 19. Jh. hinein unbekannte Erscheinung — behandelt. — Der zweite Teil befaßt sich mit den historischen und regionalen Stadttypen, also mit typologisch bestimmten Zeitschichten und räumlich begrenzten Kleinlandschaften des Städtewesens. — Ein dritter Teil setzt erneut etwa 1840 ein und schildert die Entwicklung bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. — Von besonderer Bedeutung ist der vierte Teil, der in einem ersten Wurf die abweichenden Entwicklungen des Städtewesens in der Bundes-

republik und in der DDR seit 1945 untersucht. Hier wird deutlich, daß und warum sich das Städtewesen in Ost und West mehr und mehr auseinanderentwickelt. Nicht der unterschiedliche Motorisierungsgrad und nicht die unterschiedliche Wirtschaftskraft sind, so scheint es, ursächlich für diesen Prozeß verantwortlich zu machen, sondern dahinter stehen gesellschaftspolitische Grundsatzentscheidungen, welche zu einer Schwächung der zentralen Funktion der Stadt in der DDR führen — ein auch für den Historiker höchst beachtenswertes Phänomen. — Ein kurzes Literaturverzeichnis schließt den Band, der m. E. der beste kurze Überblick über das Phänomen der deutschen Stadt ist, den wir besitzen.

Carl Haase

Die Habilitationsschrift von Helmut Böhme, *Frankfurt und Hamburg. Des Deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allerenglischste Stadt des Kontinents* (Frankfurt am Main [1968], Europäische Verlagsanstalt. 367 S., zahlr. Abb.), sucht aufgrund einer breiten Fülle von ungedrucktem Material — vornehmlich aus den Stadtarchiven in Frankfurt und Hamburg und aus dem Deutschen Zentralarchiv in Merseburg — und gedruckter Literatur (darunter zahlreichen älteren Schriften mit Quellencharakter) im Zusammensehen von städtischer Verfassungsgeschichte, Sozialgeschichte und Geschichte der Wirtschaftskonjunktur die Entwicklung beider Städte in der Neuzeit, vornehmlich im ausgehenden 18. und im 19. Jh., zu vergleichen. Er schließt damit am Arbeiten etwa von Mauersberg und von Otto Brunner an, glaubt aber, mit neuen und verfeinerten Methoden tiefer eindringen zu können als diese. Beide Städte haben früh eine „gemischte“ Verfassung, in der aber das kaufmännische Element dominiert. Frankfurt ist stärker abhängig vom Kaiser und schärfer gegliedert (mit den Außenfronten: Stadtadel und Zünfte) als Hamburg, das „freier“ und dessen Verfassung ausgewogener ist. Frankfurt, so reich es ist, ist politisch immer ohnmächtig. Beide Städte werden im 19. Jh. zu Kompromissen in Richtung auf eine Repräsentativverfassung gezwungen. — Das Buch, dessen prätentioser Titel eine unterhaltsame Lektüre zu versprechen scheint, ist mit Stoff überlastet und nicht leicht zu lesen. Der nicht abrupte, sondern gleitende Übergang von den Verhältnissen des 18. Jhs. zur Moderne, in Hamburg noch ausgeprägter als in Frankfurt, wird aber deutlich sichtbar. — Vgl. dazu auch: Helmut Böhme, *Stadtregiment, Repräsentativverfassung und Wirtschaftskonjunktur in Frankfurt am Main und Hamburg im 19. Jahrhundert* (Jahrbuch für die Geschichte der oberdeutschen Reichsstädte 15, 1969, 75—146).

Carl Haase

Der Bericht von Helmut Croon, *Forschungsprobleme der neueren Städtegeschichte* (BDLG 105, 1969, 14—26), behandelt vor allem das Industriegebiet an Rhein und Ruhr und die Zeit etwa von der Mitte des 19. Jhs. ab. Er zeichnet an Hand der relativ schmalen Literatur die Hauptprobleme: Bevölkerungswachstum, Veränderung des Siedlungsbildes, Bildung und Umbildung innerhalb gesellschaftlicher Gruppen, Wandel der Verwaltungsformen, insbesondere Notwendigkeit der Aufgabe der ehrenamtlichen Verwaltung. — Es genügt ein Blick auf die angelsächsische Literatur, um deutlich zu machen, was hier alles im deutschen Bereich, sowohl hinsichtlich der Stoffaufarbeitung als auch der Methode, noch zu leisten ist.

Carl Haase

Zur Frage der Periodengrenze zwischen Altertum und Mittelalter, hrsg. v. Paul Egon Hübinger (Wege der Forschung, Band LI, Darmstadt 1969, Wissenschaftliche Buchgesellschaft. XV + 366 S.). — Paul Egon Hübinger hat in einem Aufsatz von 1952, der die gesamte einschlägige Literatur berücksichtigt und schon deshalb als Informationsquelle außerordentlich nützlich ist, die Frage der Periodisierung in der Geschichte erörtert und sich dabei auf die vieldiskutierte Grenzziehung zwischen der Spätantike und dem frühen Mittelalter konzentriert. Er wendet sich dabei gegen den bei den Historikern verbreiteten Hang zur Monokausalität und gegen die irreführende Zauberkraft der Metaphern (Abenddämmerung der Spätantike, Morgenröte des Frühmittelalters). Für H. bildet der Sieg des Christentums eine der wichtigsten Tatsachen der spätantiken Geschichte, das nicht als wesensfremdes Element aus dem Zusammenhang gelöst werden darf. Wer die Dinge so sieht, dem erscheint die Spätantike in neuer eigener Wertigkeit, denn damit wird sie als „christliche Antike“ grundlegend für das künftige christlich betonte Abendland und paßt nicht mehr in das übliche Verfallschema, auch (mit Bezug auf die Arbeiten von A. Riegl, G. Mickwitz u. F. Heichelheim) im Wirtschaftlichen nicht so stark wie früher. Die Unterschiede zwischen dem „spätantiken“ und dem „frühmittelalterlichen“ Kulturvorgang sieht H. zunächst im Wechsel des Schauplatzes vom gotischen Italien zum fränkischen Gallien, wobei er im Rahmen des Barbarisierungsprozesses auf den schließlichen Sieg zukunftsreicher Kulturelemente einen besonderen Ton legt. Daneben kommt es Verf. auf das Weiterleben der antiken Kultur an. Die Diskussion zwischen den Auffassungen von Dopsch und Pirenne wird hier auf Grund der neuesten Berichtigungen eingebaut, um im Sinne des „historischen Verstehens“ abzutasten, um zu einem neuen vertieften Begriff der Kontinuität im Sinne einer „durchgängigen“ und zugleich bewußten Verwachsung (Troeltsch) zu gelangen. Am Ende der Bemühungen, die noch bevorstehen, sieht Verf. die große Konzeption eines ohne Kulturbruch verlaufenen, aber von ständigem Abstoßen bedeutungslos gewordener Elemente wie vom Aufkommen neuer Kulturfakten begleiteten Zeitraums zwischen Cäsar und Karl d. Großen. Damit sind „alle jene angeblichen Periodengrenzmärken vom 3. bis zum 9. Jahrhundert ihres epochalen Charakters entkleidet“ und werden im kontinuierlichen Strom eines breiten historischen Geschehens gesehen, das auf die neue christlich-abendländische „Gesellschaft“ hinführt. — Dieser Aufsatz bildet die Mitte des von der Wissenschaftlichen Buchgemeinschaft herausgegebenen 51. Bandes der „Wege der Forschung“. H. hat ihn eingeleitet und dazu noch 15 andere Aufsätze zu den hier behandelten Problemen zusammengestellt. Die Auswahl beginnt mit Alfred von Gutschmids Aufsatz von 1863 und reicht bis zu Fr. Vittinghoffs Referat auf dem Stockholmer Historikerkongreß über die „Bedeutung der Sklaven für den Übergang von der Antike ins abendländische Mittelalter“.

H. K.

Michel de Bouard, *Où en est l'archéologie médiévale?* (RH 241, 1969, 5—22) dresse un bilan nourri des problèmes actuels de cette discipline qui bénéficie d'un renouvellement de ses techniques.

P. J.

S. H. Steinberg, *Der Dreißigjährige Krieg und der Kampf um die Vorherrschaft in Europa (1600—1660)* (Göttingen 1967, Vandenhoeck & Ruprecht. 162 S.). — Als S. H. Steinberg 1947 seine neue Interpretation des 30jährigen Krieges veröffentlichte (History XXXII, 89—102), konnte er auf breites Interesse hoffen. Seine Sicht stand in scharfem Kontrast zur Auffassung, die C. V. Wedgwood 1938 (deutsch 1967) dem englisch-lesenden Publikum vorgetragen hatte, und räumte mit verschiedenen Schablonen auf. Als Theodore K. Rabb 1965 in der Serie „Problems of European Civilization“ eine Sammlung von Texten über den 30jährigen Krieg herausbrachte, nahm er auch einen Abschnitt von Steinbergs Artikel auf, weil er seiner Ansicht nach die erste Zusammenfassung aller kritischen Auseinandersetzungen mit den bisherigen Darstellungen über den 30jährigen Krieg brachte. St. hat seine Arbeiten inzwischen weiter ausgebaut und die erweiterte Fassung 1966 in Englisch herausgebracht (The Thirty Years War and the Conflict for European Hegemony 1600—1660). Ein Jahr später kam die hier anzuzeigende deutsche Übersetzung heraus, für deren verspätete Anzeige Rez. um Nachsicht bittet. — Der große Vorzug des Verf.s war es, daß er die deutsche Literatur bestens kannte, aber die Dinge von seiner neuen englischen Heimat, von außen, mit entsprechendem Abstand sah: Der Krieg von 1618—1648 nicht nur als deutsche Angelegenheit, sondern als Serie von Kriegen im Rahmen der kriegerischen Auseinandersetzungen, die von 1609 bis 1659 gehen und die schließlich der habsburgischen Hegemonie ihr Ende bereiten. Die Arbeit bringt in einem ersten Kapitel nach der Einführung eine Skizze des Hintergrundes und der Probleme. Im zweiten Kapitel werden die einzelnen Kriege dargestellt, vom Jülich-Klevischen Erbfolgestreit bis zum Nordischen Krieg. Im dritten Kapitel unternimmt es Verf., „Mythos und Wirklichkeit“ zu scheiden. Dem herkömmlichen Bild stellt Verf. seine Ansicht gegenüber, manchmal wohl etwas überspitzt, aber mit scharfem, klugen Blick für das Tatsächliche und die richtigen Maßstäbe. Die religiösen Streitfragen, militärische Aspekte, das Kulturleben werden analysiert, insbesondere geht es Verf. um die wirtschaftlichen Aspekte. Der verschwommene Begriff Deutschland, der Mangel an zuverlässigen Zahlenangaben, sie machen ein Gesamtbild unmöglich; St. will deshalb auch nur Mosaiksteine zusammenstellen. Bezüglich der Bevölkerung hebt er besonders die Binnenwanderungen, die Fluktuationen zwischen dem flachen Land und den ummauerten Städten hervor. Insgesamt glaubt er, daß die Bevölkerung des vagen Raumes Deutschland von 1600 bis 1650 von 15—17 auf 16—18 Millionen anstieg. Vor allem kommt es ihm darauf an, die wichtige Rolle der Städte im Rahmen der Gesamtwirtschaft hervorzuheben, auf die Tatsache aufmerksam zu machen, daß man die politische mit der wirtschaftlichen Stellung verwechselte. Insbesondere der Aufstieg von Hamburg und Danzig und die Behauptung Leipzigs gegenüber Erfurt unterstreicht er. Gut gesehen ist auch die Vermögensumschichtung in den Inflationsjahren 1619—1623, die allerdings durch die politischen Veränderungen stark unterstützt wurde. Manches hätte vielleicht anhand von Lütges großem Aufsatz noch präziser formuliert werden können. Weitere Forschungen müssen vor allem in dieser Richtung unternommen werden. Dazu stärkstens anzuregen, ist eines der Hauptverdienste des Büchleins, das mit einem bibliographischen Hinweis und einem Register versehen ist. H. K.

Ein notwendiges Buch gilt es anzuzeigen: von Karl Carstens: *Politische Führung — Erfahrungen im Dienst der Bundesregierung* (344 S., Stuttgart 1971, Deutsche Verlagsanstalt). Es sei an dieser Stelle aber auch deswegen angezeigt, weil sein Vf. aus guter hanseatischer Schule kommt, gebürtiger Bremer und Sohn eines Mannes ist, der als erster die bremischen Familiennamen in einem grundlegenden Werke behandelt hat. C. war als Rechtsanwalt in Bremen tätig und dann im bremischen Staatsdienst, als Bevollmächtigter der Freien Hansestadt in Bonn, von wo er in den Dienst des Bundes hinüberwechselte und dort in höchsten und verantwortungsvollsten Stellungen seinen Bereich fand; im Auswärtigen Amt, im Verteidigungsministerium, schließlich im Bundeskanzleramt. Heute hat er sich auf seine Professur an der Universität Köln „zurückgezogen“, hat aber doch als Direktor des Forschungsinstituts der „Deutschen Gesellschaft für auswärtige Politik“ Gelegenheit, das politische Geschehen unserer Tage aus der Nähe kritisch zu beurteilen. Grundsätzlich werden die Machtverhältnisse, unter denen die Bundesregierung ihre Aufgabe zu erfüllen hat, in ihrer verfassungsrechtlichen Gebundenheit erklärt, wobei zwei Aufgabenkreise, denen die Bundesregierung insgesamt stets ihre Aufmerksamkeit zuwenden müßte, mit besonderer Betonung herausgestellt werden: die auswärtige und die Konjunkturpolitik. Daß ein Verf. von solch hohen Graden die Verbindung mit seiner hansestädtischen Heimat mit Bewußtsein pflegt, dürfen wir mit Freuden anmerken.

F. P.

Noch auf ein zweites Buch dürfen wir an dieser Stelle mit Genugtuung hinweisen, in dem über die entscheidende Mitwirkung zweier Bremer beim staatlichen Aufbau der Bundesrepublik, und zwar im Bereich der Außenpolitik, berichtet wird: Wilhelm Haas auf seinen *Beitrag zur Geschichte der Entstehung des Auswärtigen Dienstes der Bundesrepublik Deutschland* (Copyright 1969 by Wilhelm Haas, Bremen, 531 S.). Sein Anteil an dem vorliegenden Buch ist auf 81 Seiten die eigentliche „Geschichtserzählung“, sind seine persönlichen Erinnerungen aus der Zeit, da er, noch vor Entstehen einer Bundesregierung, als Vertreter des Präsidenten des Senats der Freien Hansestadt Bremen das „Deutsche Büro für Friedensfragen“ mitgeschaffen, dann von 1949 bis 1951 als Mitglied des „Organisationsausschusses der Ministerpräsidentenkonferenz“ zur Vorbereitung des Aufbaues von Bundesorganen gewirkt hat, verantwortlich dabei für die Maßnahmen zur Errichtung eines Bundesamtes für Auswärtige Angelegenheiten, eine Tätigkeit, die er als Leiter des „Organisationsbüros für die konsularisch-wirtschaftlichen Vertretungen im Auslande“ fortsetzte und schließlich als erster Personalchef des neuen Auswärtigen Amtes. Daß dabei die Persönlichkeit Adenauers in entscheidende Blickpunkte gerückt wird, versteht sich ebenso sehr wie dies mit den Angriffen von Presse und Bundestag hinsichtlich der beim Aufbau betriebenen Politik der Fall ist. Verf. übt dabei, so sehr er auch persönlich beteiligt sein mochte, immer eine vornehme, fast kühle Sachlichkeit und leistet damit künftiger Forschung einen hervorragenden Dienst, wie er seine Ausführungen selber auch Historikern und Politologen als Stoff anbietet, „die die Geschichte des inneren Aufbaues des neuen zentralen Staates zu erforschen suchen“. Hierfür wird als zweiter, als „Anlage“ gekennzeichnete Teil eine umfangreiche (446 S.) Dokumentation von 30 Originalstücken angeboten, um

deren Zusammenstellung sich der zweite Bremer, Botschafter a. D. Wilhelm Melchers, Leiter des Personalzweiges der von Haas aufgebauten Dienststelle, bemüht hat.

F. P.

Rechts-, Verfassungs- und Sozialgeschichte

(siehe auch S. 108f., 112, 138f., 144, 158f., 188f., 198—201, 208—210, 213f., 218, 220, 222f., 226—228, 244, 253)

Hans Josef Wieling, *Interesse und Privatstrafe vom Mittelalter bis zum Bürgerlichen Gesetzbuch* (Forschungen zur neueren Privatrechtsgeschichte, hrsg. von H. Coing und H. Thieme, Bd. 15, Köln—Wien, 1970, Böhlau. 283 S.). — Das Schadenersatzrecht der heutigen Zeit nimmt in unserem Rechtsalltag eine wichtige Position ein. Das „Interesse“ stellt innerhalb des Schadenersatzrechtes einen komplizierten Problemkreis dar, der noch längst nicht ausdiskutiert und bis zur letzten Klarheit erforscht ist. W. verfolgt die Entwicklung dieses Rechtsbegriffes von der Entstehung der Interessenlehre im klassischen römischen Recht bis ins 19. Jh., d. h. bis zur Pandektistik und bis zu den Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches. Er untersucht in einzelnen Abschnitten die Entwicklung von Teilproblemen über den genannten Zeitraum, d. h. über fast zwei Jahrtausende: Interesse circa — extra rem, Interesse singulare — commune — conventum, duplum, entgangener Gewinn, Affektionsinteresse, Tötung, Körperverletzung, immaterielle Schäden, Naturalrestitution, iuramentum in litem, Zeitpunkt der Bewertung des Interesses, Zinsen, Vorteilausgleich, Mitverschulden und Kausalität. — Man mag über diese sachlich gegliederte Darstellungsmethodik unterschiedlicher Ansicht sein, und mancher Leser wird sicher nicht dem Längsschnitt, sondern dem Querschnitt den Vorzug gegeben haben. Immerhin wäre man dann über die Beschreibung der Details hinaus zu einer grundsätzlichen Periodisierung gekommen, die den Entwicklungsprozeß der Interessenlehre mit den tragenden Kräften und Gedanken besser hätte aufzeigen können. Die klare Durchführung des vom Verf. gewählten Gliederungsprinzips ist jedoch durchaus auch geeignet, nicht nur die Entwicklung der Teilfragen zu verfolgen, sondern bei entsprechender paralleler Lektüre der einzelnen Abschnitte auch die Perioden der unterschiedlichen Intensität der Weiterentwicklung hervorzuheben: das mittelalterliche Recht, die französische humanistische Juristenschule, der Usus modernus und das Naturrecht, die beginnenden Kodifikationen und schließlich die Pandektistik des 19. Jahrhunderts. Es wird deutlich, daß vor allem die französischen Humanisten und die Pandektistik Deutschlands in starkem Maße zur Weiterentwicklung und Ergänzung der Interessenlehre beigetragen haben, eine durchaus verständliche Erscheinung, da das römische Recht die Grundlagen für diese Rechtskategorie geschaffen hatte und aus dem deutschrechtlichen Bereich eigentlich nur die Regelung des Schmerzensgeldes stammte. — Wenn auch die Untersuchung sich hauptsächlich mit dem Interesse beschäftigt, so hat der Verf. doch noch einen zweiten Teil angehängt, der dazu in naher Beziehung steht, auch wenn er heute bedeutungslos geworden ist, nämlich die Privatstrafen, die den Geschädigten bereichern sollten, also mehr bieten sollten als der Schadenersatz.

F.-W. Henning

Wilhelm Ebel, *Lübisches Recht, Bd. 1* (Lübeck 1971, Max Schmidt-Römheld. 438 S.). — Handel und Recht waren die wichtigsten Grundlagen für die führende Stellung Lübecks im Mittelalter und in der beginnenden Neuzeit im Ostseebereich. Die enge Verknüpfung beider Faktoren unterschied das lübische Recht vom Sachsenspiegel und auch dem Magdeburger Recht, dem im Anwendungsbereich deutschen Rechts am meisten verbreiteten. Dementsprechend war das lübische Recht in den auf den Seehandel ausgerichteten Städten der südlichen und östlichen Randgebiete der Ostsee ebenso zu finden wie darüber hinaus in den Handelskontoren von Brügge bis Nowgorod. Trotz dieser großen Bedeutung für die mittelalterliche und neuzeitliche Rechtsgeschichte und trotz umfangreicher Untersuchungen und Forschungen auf dem Gebiet der hansischen Geschichte war bisher noch nicht der Versuch unternommen worden, das lübische Recht systematisch und seine Entwicklung von den nachweisbaren Anfängen in der zweiten Hälfte des 12. Jhs. an darzustellen. Die letzteren größeren Arbeiten (von J. F. Hach und C. W. Pauli) stammten aus der ersten Hälfte des 19. Jhs. Der bekannte Göttinger Rechtshistoriker W. Ebel kann heute wohl unbestritten als der beste Kenner des lübischen Rechtes angesehen werden. Mehr als drei Jahrzehnte hat er sich mit einzelnen Fragen des Gesamtkomplexes beschäftigt und in z. T. die Gesundheit strapazierenden Archivstudien (an ausgelagerten Materialien in Salzbergwerken unter Tage) inzwischen verschollene Quellen erschlossen. Die Fülle an Einzelheiten und Problemen, die in dem hier zu besprechenden ersten Teil des auf insgesamt drei Bände angelegten Werkes enthalten ist, zeigt die Langwierigkeit und Gründlichkeit des Sammel- und Kombinerungsprozesses. Es werden „Die Grundlagen des lübischen Rechtes“ und „Die lübische Stadt“ gebracht. Ausgehend von tatsächlichen Rechtsverhältnissen in den mit lübischem Recht bewidmeten Städten, setzt sich E. vor allem auch mit den bisherigen, häufig nicht an der Rechtspraxis, sondern an abstrakten Lehren orientierten Meinungen auseinander. Besonders deutlich wird dies bei der innerstädtischen Verfassung, bei der Verteilung der Kompetenzen zwischen Vogt, Rat und Bürgern bzw. Bürgergruppen (291ff.). Hier wie auch in anderen Teilen der Rechtsgestaltung gab es durchaus Unterschiede zwischen den einzelnen Städten des lübischen Rechts, ja sogar das Lübecker Recht, d. h. die Gesamtheit des in Lübeck geltenden Rechtes, wich an nicht wenigen Stellen vom lübischen Recht ab oder hatte wenigstens eine davon abweichende Ausprägung erfahren, was am ehesten noch in den Teilen möglich und sinnvoll war, in denen keine interurbanen Beziehungen bestanden. Die Einbeziehung auch dieser in einzelnen Städten zu findenden Abweichungen vom lübischen Recht macht vor allem auch die Abgrenzungsprobleme einer Darstellung des lübischen Rechts deutlich.

F.-W. Henning

Eine für die mittelalterliche Stadtrechtsgeschichte besonders wichtige Quelle erschien nun in einem zuverlässigen Druck: *Das Soester Recht*. Herausgeber ist Wolf-Hubert Deus. Die erste Lieferung enthält die Statuten, die 2. Lieferung das Statutarische Recht (Soester Beiträge Bd. 32. Soest 1970, Mocker & Jahn. 332 S.). Es ist bekannt, welche Bedeutung das Soester Recht nicht nur für Westfalen, sondern auch für Lübeck hatte. Bei der Herausgabe derartig komplizierter Rechtstexte ergeben sich Probleme, die schwer zu lösen sind: Vor allem

ist es kaum möglich, zugleich Zuverlässigkeit und Vollständigkeit zu erreichen, zudem noch den Text übersichtlich anzuordnen. Im vorliegenden Fall hat der Hrsg. ganz darauf verzichtet, weithin gleichlautende Texte parallel zu drucken. Das wird mancher Benutzer bedauern. Ob ein Konkordanz-Register vorgesehen ist? Leichter zu vermeiden war etwas anderes: Lesarten und andere Hinweise werden nach jedem Paragraphen — ohne im Druck deutlich vom eigentlichen Quellentext unterschieden zu werden — eingefügt, statt sie in Fußnoten zu verweisen. Fraglich ist auch, ob die laufende Durchzählung der §§ für alle Rechtstexte praktisch ist. Dadurch wird der falsche Eindruck erweckt, daß es sich um ein geschlossenes Rechtsbuch handle und nicht um mehrere, die in vielen Artikeln zudem noch Paralleltexte bieten. Auch die Weistümer für Korbach, Dortmund, Siegen sowie das statutarische Recht des 18. Jhs. werden in der Reihe mitgezählt. — Hauptsache bleibt jedoch, daß der Text selbst zuverlässig ist.

H. Schw.

Dieter Strauch, *Das Ostgötenrecht (Östgötalagen)*, aus dem Alt-Schwedischen übersetzt und erläutert (Weimar 1971, Böhlau Nachf. 302 S., 1 Karte). — Die Übersetzung des Ostgötenrechtes in die deutsche Sprache macht nun auch diese für die schwedische Rechtsentwicklung seit dem Hohen Mittelalter so wichtige Rechtsquelle für vergleichende (und andere) Studien leichter zugänglich. Der Rechtshistoriker wird allerdings ebenso wie der Sprachwissenschaftler immer wieder auf die Originaltexte, d. h. die verschiedenen Handschriften zurückgreifen. Jedoch ist ihm auch dafür von St. bereits sehr viel Arbeit abgenommen worden, da er möglichst weitgehend sämtliche bekannten Texte des Ostgötenrechtes berücksichtigt hat und Abweichungen zwischen den einzelnen Handschriften — wozu auch die aus dem Jahre 1607 in gedruckter Form überlieferte sog. Handschrift B zu zählen ist — in den Kommentierungen nennt. Neben diesem mehr sprachwissenschaftlichen und sehr zeitraubenden Teil des Buches hat sich der Verf. in der Einleitung auch mit der Frage auseinandergesetzt, wie das Recht — als schriftlich fixiertes Recht — entstanden ist, ob es sich hierbei insbesondere um ein Rechtsbuch oder um ein Gesetzbuch gehandelt hat. Die Antwort wird mit aller Vorsicht gegeben, zumal da über die Entstehung der ersten schriftlichen Fassung, die zudem nicht überliefert ist, nur Vermutungen angestellt werden können. Aufgezeichnet wurde das Recht an der Wende zum 14. Jh., vielleicht bereits einige Jahrzehnte früher, von dem damaligen Rechtsprecher des Ostgötalandes. Es handelt sich also um die Niederschrift des mündlich überlieferten und zur Zeit der Niederschrift geltenden Rechtes. Die Niederschrift kann eigentlich nur den Sinn gehabt haben, entweder als offizielle Niederschrift der Beweissicherung zu dienen oder als offiziöse (durch den Rechtsprecher!) eine Gedächtnisstütze zu sein. Wenn auch mehr für die zweite Alternative spricht, so gibt die Niederschrift doch eben das damals geltende Recht wieder, dessen Abänderung bei dem jährlichen Vortrag auf dem Landsting Östergötlands nur mit Zustimmung der Thingversammlung möglich war. Es handelt sich also um den Übergang vom mündlich überlieferten zum schriftlich fixierten Recht, d. h. um eine Zwischenstufe, die im Grundsätzlichen wie ein Gesetzbuch angesehen werden konnte. St. bezeichnet die Niederschrift mit aller Vorsicht als Rechtserkenntnisquelle. — Eine Karte mit den Grenzen des ostgötischen Rechtsbereiches, ein

umfangreiches Register mit ausführlicher Kommentierung der Begriffsinhalte, ferner ein Verzeichnis altschwedischer Rechtswörter ergänzen die deutsche Übersetzung. Gerade das Register mit seinen Erläuterungen rundet das Bild des ostgötischen Rechtssystems, aber auch das der damaligen Lebensverhältnisse gut ab.

F.-W. Henning

Die Entwicklung und Bedeutung des Unter- und Oberharzer Bergrechts untersuchte Raimund Willecke (BraunschwJb. 51, 1970, 53—72). Die Arbeit kennzeichnet in knapper Skizze die durch das Teileigentum gegebene genossenschaftliche Struktur der Gewerke im Goslarer Bergbau, die Berghoheit des Goslarer Rats, die „Belehnungen“ bzw. Kapitalinvestitionen seit dem 15. Jh. und die Rückgewinnung der Berghoheit durch die Herzöge von Braunschweig im 16. Jh. Im Oberharz war die Berghoheit von Anfang an fest in der Hand des Landesherrn, der einen erheblichen Betriebszwang ausübte. Die Gewerkschaft erscheint als Kapitalgesellschaft, der Abbau erfolgte in Lohnarbeit. In „Bergfreiheiten“ boten die Landesherren Anreize für die am Bergbau Beteiligten, während Einzelpflichten und -rechte in „Bergwerksordnungen“ geregelt wurden. Die Darstellung führt bis ins 19. Jh. und stützt sich durchweg auf ältere Arbeiten.

H. Schw.

Gustav Luntowski formulierte *Bemerkungen zu einigen Fragen der Sozial- und Verfassungsgeschichte der Städte Dortmund und Lüneburg* (Beitr. Dortm. 65, 1969, 7—20). Ausgangspunkt ist die vielfach geäußerte und durchaus berechtigte Kritik an Versuchen, die Sozialstruktur der mittelalterlichen Stadt allgemeingültig zu schematisieren. Durchweg entzündete sich das Problem an den Vorstellungen über ein Patriziat als einigermaßen geschlossene Oberschicht, die es aber überall dort nicht geben konnte, wo verhältnismäßig labiles Handelskapital die Existenzgrundlage der führenden Familien darstellte. Auch Dortmund gehörte zu jenen Städten, in denen nur die kaufmännische Oberschicht ratsfähig war; diese zeigte sich zwar bis ins 14. Jh. in der Reinoldigilde organisiert, aber dennoch gab es starke Fluktuation unter den ihr angehörenden Familien. Von einem Patriziat kann also nicht die Rede sein. Eigenartig war dann die Entwicklung in der 2. Hälfte des 14. Jhs., die letzten Endes „zur Bildung einer patrizischen Junkergesellschaft“ führte, die aber seit dem 16. Jh. nicht mehr allein ratsfähig war. Verf. macht deutlich, wie sich die soziale Umschichtung auf die Zusammensetzung des Ratskollegiums auswirkte. Zur langfristigen Machtausübung eines geschlossenen Patriziats kam es nicht. — Der Sinn eines Vergleichs mit Lüneburg ist angesichts der unterschiedlichen Wirtschaftsgrundlage der Oberschicht (hier Handelskapital, dort Salinenanteile) nicht ganz klar. Angesichts des relativ konstanten Salinenkapitals konnte sich in Lüneburg ein ratsfähiges Patriziat der Sülzmeister ausbilden und bis 1619 fast unangefochten die Stadt beherrschen.

H. Schw.

Günter Krabbenhöft schrieb eine Übersicht über die *Verfassungsgeschichte der Hansestadt Lübeck* (Lübeck 1969, Max Schmidt-Römhild. 72 S.). Der Abriss ist als erste Information besonders für die Neuzeit recht nützlich; die mittelalterlichen Verhältnisse sind so sehr vereinfacht, daß manches Wichtige nur kurz gestreift und einige offene Probleme unversehens zu Tatsachen werden.

Die Existenz von Alt-Lübeck ist nur erwähnt; über die Art der Siedlung findet man nichts. Die mögliche Verfassungs- und Personalkontinuität von der Löwenstadt zum neuen Lübeck wird nicht berührt. Die „Gründerfamilien“ und das „Unternehmerkonsortium“ treten als unbestrittene Tatsache auf, aus der die frühe Verfassungsstruktur abgeleitet wird. Daß zunächst der Stadtherr und sein Vogt entscheidende Rechte hatten, wird zumindest unterschätzt. Man kann auch nicht sagen, daß die Verfassung „nicht schriftlich niedergelegt“ gewesen sei; Teile waren durchaus in verschiedenen Stadtrechtsurkunden fixiert. Über den Begriff „politische Rechte“ des Rates kann man streiten, ebenfalls über den „aristokratischen Charakter“ der Ratsverfassung. Es ist auch mißverständlich, wenn man den Lübecker Rat als „Oberste Gerichtsinstanz“ für alle Städte lübischen Rechts ansieht; es handelte sich eher um eine Rechtsberatung. In den Anfängen der Reichsunmittelbarkeit ist übersehen, daß Lübeck zunächst im askanischen Herzog von Sachsen noch einen „Schutzherrn“ hatte. Der Stellung Lübecks in der Hanse ist nur ein kurzer Absatz gewidmet. Die Verfassungsunruhen des 15.—17. Jhs. sind zwar ausführlicher, aber auch nur skizzenhaft dargestellt. Verf. stützt sich durchweg auf einschlägige Literatur und greift kaum auf die Quellen selbst zurück. Gerade für die Verwendung in der Verwaltungsschule wäre ein Quellenanhang nützlich gewesen.

H. Schw.

Unter kundiger Schriftleitung von Renate Hauschild-Thiessen wurde Bd. 8, H. 11—12 (1970, 241—292) der HambGHbl. zu einem lesenswerten Erinnerungsheft an *Die Einsetzung des Oberappellationsgerichtes der vier Freien Städte in Deutschland zu Lübeck am 13. November 1820* gestaltet. Von den vier Aufsätzen sei auf zwei aufmerksam gemacht, auf den von Jan Albers über *Die „Strafbücher“ des Oberappellationsgerichtes in Lübeck* (241—255) mit vielen wertvollen Aufschlüssen über Art, Inhalt, Handhabung dieser Bücher, und auf den von Wolf Brandes über *Isaac Wolffson, ein Hamburger Jurist des neunzehnten Jahrhunderts* (256—292), ein aus hervorragender Kenntnis gezeichnetes Bild dieses Mannes, der lange in Hamburgs Bürgerschaft gewaltet, auch Mitglied des Reichstages bei den Nationalliberalen gewesen ist und sehr wesentlich zur Neuordnung des Gerichtswesens, etwa der Gerichtsorganisation in Norddeutschland nach der Reichsgründung, beigetragen hat.

F. P

Dirk Bavendamm, *Von der Revolution zur Reform — Die Verfassungspolitik des hamburgischen Senats 1849/1850* (Schriften z. Verfassungsgesch., Bd. 10. Berlin 1969, Duncker & Humblot. 306 S. m. 4 S. Tab., 9 S. Quellen-, 10 S. Lit.verz.), wäre schon ein sehr bedeutsames Buch, sofern es nur hamburgische Verfassungsgeschichte in der Zeit der 48er Revolution ideengeschichtlich und politisch darstellte. Das Buch will aber mehr sein, zu neuen Betrachtungsweisen vordringen, und zwar mit Hilfe sozialgeschichtlicher Fragestellung, wie sie, ohne bisher gebührende Nachfolge gefunden zu haben, bereits von Otto Hintze vorgeschlagen und geübt wurde. „Sozioökonomische“ Ausgangslagen mußten also zur Erklärung des Handelns der infrage kommenden Persönlichkeiten, hier des Senats, geprüft werden, mit dem Ergebnis, daß zu einer „Glorifizierung“ seiner Haltung in diesen kritischen Jahren nur wenig Anlaß gegeben ist, im Gegenteil, die Feststellung getroffen werden kann, daß er und über ihn hinaus die besit-

zenden Schichten mannigfacher „Couleur“ in ihren irgendwie zusammenarbeitenden Körperschaften in all dem verwirrenden Wechsel „handfeste Privatinteressen“ verteidigen zu müssen glaubten. Die nicht-besitzenden Schichten rührten sich demgegenüber durchaus, und es gab im Zuge der verschiedenen Reformvorschläge auch so etwas wie ein Idealbild einer „Konstituante“, ohne daß sie indessen zu wirklichem Leben kam, weil die hamburgischen Gegenspieler, durch Einwirkungen von außen her gestützt, in der Verfassung vom Mai 1850 eine Neuordnung durchsetzen konnten, die von wirklicher Demokratie weit entfernt blieb, in ihrem Bestande auch erst seit 1860 für Jahrzehnte gesichert sein konnte, nachdem die Einwirkungen des Bundes in der Zeit der Maiverfassung von 1850 durch Anlehnung an die preußische Unionspolitik, sogar mit Einmarsch preußischer Truppen (sprachlich bitte nicht Preußeneinmarsch!) noch überspielt wurden. — Der Verf. hat zu dem Höhepunkt dieser Entwicklung, der eigentlichen Revolutionszeit, das getan, was Heinrich Reincke 1924 für eine gründliche Aufhellung der Vorgänge für unumgänglich wichtig und nötig hielt, nämlich die Hauptquelle zu befragen, durch unendliche Kleinarbeit in den Beständen des hamburgischen Staatsarchivs. In breitem Maße hat er auch familiengeschichtliche Quellen befragt. Damit hat er den Weg gewiesen, auf dem man auch für die Folgezeit, die hier nur gestrafft gebotene Entwicklung bis 1860 und darüber hinaus, die weitere Verfassungsgeschichte mit Einzelkenntnissen, aber auch mit allgemeinen Erkenntnissen unterbauen kann. — Eines freilich hat er nicht getan, im größeren Maße Vergleiche mit der anderenorts geschehenen Entwicklung anzustellen. Für die Schwesterstädte Bremen und Lübeck wäre es am ehesten möglich gewesen. Bremen hat wohl eine wirklich arbeitende demokratische Verfassung gehabt, weil es von äußeren Gewalten im ersten Ausbau weniger beeinflußt war als Hamburg. Aber dann drohte im Jahre 1852 doch die Bundesexekution, weil die Stadt auswärts und auch in Frankfurt beim Bunde als Mittelpunkt einer internationalen Revolutionspartei angesehen wurde. 1854 ist es hier zu der Verfassung gekommen, die im ganzen bis 1918 gegolten hat. Es brauchte die Verfassungsentwicklung in Hamburg in der Zeit der deutschen Umwälzung 1848 also nicht in dem Maße stellvertretend für die Entwicklung in den kleinen deutschen Ländern gewertet zu werden, wie es hier gesagt wird. Dennoch bringt dieses Buch viel Neues in der Erschließung und dem Ansprechen von Quellen über den Kreis der Ideen- und der politischen Geschichte hinaus. Im ganzen hat es viel Lob verdient.

F. P.

Karl-Heinz Vitzthum untersucht *Die Wahlen zur Hamburger Konstituante im Amt Ritzebüttel* und bemüht sich insbesondere um *Eine Wahlanalyse* (JbMorgenst. 50, 1969, 179—194). Der Aufsatz zeigt zunächst die Schwierigkeiten, die selbst in kleinstädtischem Rahmen einer sorgfältigen Ermittlung der Sozialgliederung entgegenstehen. Mit den Wahlunterlagen konnte nicht die gesamte volljährige Bevölkerung erfaßt werden, so daß es Differenzen zwischen der Sozialstruktur der Einwohner und der Wähler gibt. Es zeigt sich vor allem, daß die Wahlbeteiligung der Unterschicht und der Landwirte verhältnismäßig gering war, während beim gehobenen Bürgertum ein sehr viel höherer Prozentsatz vom Wahlrecht Gebrauch machte. Daraus ergibt sich deutlich, von welcher Schicht die Bewegung von 1848 getragen war.

H. Schw.

Den lateinischen Text der Gründungsurkunde der *Commissio Maritima* des Sigismund August finden wir in künstlerischer Form wiedergegeben von K r y s t y n a W o l a k (Naut. III, 1968, 17—34). Ins Polnische übersetzt hat ihn W a n d a J a s z c z o l t (37—42) und ins Englische Herbert Wilczewski (43—45). Daß dabei aus dem Kastellan von Danzig, Johann Kostka von Stangenberk, ein Sztembark und aus dem Hauptmann von Jürgenburg ein Starost von Jurbork werden, befremdet etwas. Ein Faksimileblatt aus dem Warschauer Archiv ist beigelegt.

P. H.

K a z i m i e r z B i a l k o w s k i, *Mare liberum oder dominium maris Baltici?* (*Mare liberum czy dominium maris Baltici?* Naut. III, 1968, 47—52), sieht in dem letzten der Jagellonen während des nordischen Siebenjährigen Krieges einen Vorkämpfer für die Idee der Freiheit der Meere, weil er in seinen Briefen an die Bürger von Lübeck und Danzig von 1563 und 1565 von der alten Freiheit auf See spricht. 1566 fordert er gleiche Rechte mit Schweden und Dänemark, und 1569 erklärt er, daß die See, die sein Land berührt, auch seiner Autorität untersteht. 1571 erhebt er die Forderung nach dem *dominium maris*. Aber, so meint B., Sigismund habe es niemals für Polen ausschließlich gefordert. Polens Schwäche und die Macht Schwedens, das seine Pläne in Livland und die wirtschaftliche Entwicklung durchkreuzte, zwangen Polen, eine Flotte zu gründen. Damit war der Start für den Bau von Schiffen, Häfen und Festungen gegeben. Man könne dem König viel vorwerfen, meint B., aber die See haben er und sein Hof verstanden. Wenn wir den Blick auf den Reichstag zu Speyer mit den gescheiterten Plänen für die Gründung einer Admiralität lenken, so scheinen auch in anderen Ländern damals ähnliche Gedanken aufgekommen zu sein

P. H.

Prenant position dans la discussion de travaux récents concernant la population des villes médiévales, Jacques Heers, *Les limites des méthodes statistiques pour les recherches de démographie médiévale* (*Annales de Démographie Historique*, 1968, 43—72), plaide à la fois pour la prudence et contre l'hypercritique, les estimations provenant d'hommes d'affaires habitués aux chiffres méritant selon lui plus de créance que les calculs d'historiens utilisant des coefficients moyens (nombre de personnes par feu ou par maison) qui ne tiendraient pas compte des diversités de sites, de modes de construction et d'habitation. L'auteur croit qu'on a tort de rejeter des évaluations fortes (comme les 200.000 habitants de Paris en 1328); il justifie son opinion par des arguments concernant diverses villes méditerranéennes, notamment Gênes, qui à son avis comptait plus de 100.000 habitants vers 1450.

P. J.

J e a n - N o ë l B i r a b e n et J a c q u e s L e G o f f, *La peste dans le Haut Moyen Age* (AESC 24, 1969, 1484—1510). — Fruit de la collaboration d'un médiéviste avec un médecin épidémiologiste, cet article donne un recensement critique des textes relatifs aux pestes du VI^{ème} au VIII^{ème} siècle; les quatorze offensives de l'épidémie qu'il date sont cartographiées. Quelques répercussions historiques possibles du fléau sont envisagées (par exemple l'échec final de Justinien), mais l'accent est mis sur l'établissement de données sûres, rendu difficile par l'état des sources.

P. J.

Jacques Revel, *Autour d'une épidémie ancienne: la peste de 1666—1670* (Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine 17, 1970, 953—983), suit de manière très précise la propagation de l'épidémie à partir d'Amsterdam, où elle arrive par des navires du Levant à l'automne 1663. Les mesures prises en France protégèrent du fléau Paris, mais pas le nord du royaume ni la Normandie. S'il est difficile d'isoler la responsabilité propre de la peste dans la poussée de mortalité, on voit bien comment à Rouen, à Amiens et dans toute cette région vitale du nord-ouest, l'arrêt du trafic était cause d'une crise commerciale et manufacturière grave en 1668, mais assez vite surmontée. P. J.

Christopher Morris, *The Plague in Britain* (HistJourn., 14, 1971, 205—215), argues that mortality from the Great Pestilence of 1348—50 was probably a quarter to a third, that the severest visitation at London (in proportion to the population) was that of 1563, and that the disappearance of the plague from north-west Europe in general in mid-seventeenth century may have been because the human population had begun to 'breed immune'. G. D. R.

Bronisław Geremek, *Über die [sozialen] Randgruppen in den mittelalterlichen Städten* (O grupach marginalnych w mieście średniowiecznym. In: KwartHist. LXXXVII, 1970, 3, 539—554, franz. Zus.fass.), skizziert die Merkmale der Sozialgruppen, die am Rande der Gesellschaft ihr Dasein fristeten: Bettler, Vagabunden, Prostituierte u. a. Sie hatten keinen festen Wohnsitz, kein ständiges Einkommen, sie besaßen in der „Produktion“ der Stadt keinen festen Platz. Sehr häufig waren es von außen Zugewanderte, die in der fremden Stadt keine dauernde Bleibe fanden. Dazu gehörten u. a. Angehörige von Handwerken — meist solchen, die weniger eine Begabung und Ausbildung als physische Kraft erforderten —, aber auch (gescheiterte) Studenten. Allen gemeinsam war die feindliche Einstellung gegenüber Gesetzen und Einrichtungen der Obrigkeit (man könnte heute sagen: gegen das establishment). Der Verf. hat u. a. Pariser Archivalien ausgewertet. H. W.

Ein wichtiges Kapitel der Geistes- und Sozialgeschichte behandelt der Aufsatz von Günter Peters über *Norddeutsches Beginen- und Begardenwesen im Mittelalter* (NdSächsJb. 41/42, 1969/1970, 50—118). Als Grundlage diente gedrucktes Material — Aufsätze und Urkunden — einiger Städte. Sicher ist damit nur ein kleiner Teil der zur Verfügung stehenden Quellen erfaßt. Die Grundgedanken dürften einigermaßen zuverlässig sein, in Einzelheiten ist jedoch manches flüchtig. Bevor eine zuverlässige Gesamtschau möglich ist, müßte die Geschichte der Beginenhäuser in den einzelnen Städten gründlich erforscht werden. Dann wäre es auch nicht mehr nötig, eine verwirrende Fülle von Einzelheiten auszubreiten — eine Methode, die es schwer macht, die grundsätzlichen Zusammenhänge zu erkennen. (Manches Detail wäre besser in den Anmerkungen untergebracht worden). Immerhin werden doch einige allgemeine Erkenntnisse über Größe der Gemeinschaften, das Leben der Beginen, die wirtschaftlichen Grundlagen, die Beziehungen zur Stadt und zu kirchlichen Einrichtungen klar. Der geistige Untergrund des Beginenwesens wird durchweg mit Quellen belegt, die außerhalb des norddeutschen Raumes entstanden. Die Probleme, die dabei sicht-

bar werden, galten in norddeutschen Städten wohl nur ausnahmsweise. Weitgehend handelte es sich hier um Versorgungsinstitute für Bürgertöchter, ohne daß auch nur ein Ansatz ketzerischen Geistes sichtbar geworden wäre. Die Betrachtungen des Verf.s über Ketzerei und Inquisition berühren daher das eigentliche Thema, das norddeutsche Beginen- und Begardenwesen, kaum.

H. Schw.

Münsters wirtschaftliche Führungsschichten werden von Helmut Lahrkamp bis in den Anfang des 19. Jhs. untersucht (Quellen u. Forschungen zur Gesch. der Stadt Münster NF 5. Münster 1970, Aschendorff, 3—53). Eine gründliche Erforschung, vor allem auch mit statistischer Methode, wird für die ältere Zeit durch die Verluste von Archivalien in den Täufer-Unruhen 1534 erschwert und z. T. unmöglich gemacht. Sicher ist jedenfalls, daß die Fernkaufleute im Mittelalter großes Gewicht hatten; der Umfang der Geschäfte bleibt dabei offen. Wie in anderen Städten wurde ein Teil des Gewinns im Grundeigentum angelegt. Es ist nicht ganz geklärt, welchen Ursprung die einzelnen Familien der Erbmännerschicht hatten; es kann sein, daß einige von ihnen dem ministerialischen Landadel entstammten. Verf. sieht im 15. Jh. neben den Erbmännern eine neue „Honoratiorenschicht“ hochkommen, die auch ins Ratskollegium eindrang; er vermutet ihren Ursprung in den Gilden. Es scheint ohnehin, daß es auch vorher in Münster kein geschlossenes Patriziat gab, sondern eine labile Oberschicht, in die man durch wirtschaftlichen Erfolg und Heirat Zugang fand. Das schloß nicht aus, daß in Einzelfällen ein Aufstieg aus den Gilden erfolgte, die in sich — abgesehen von den Wandschneidern — nicht zur Oberschicht gehörten. Nach Vernichtung der Wiedertäufer wurden auch die Gilden aus dem politischen Leben der Stadt weitgehend ausgeschaltet. — Seit dem 16. Jh. verdichten sich die Quellen, und es wird jetzt auch die Handelstätigkeit einzelner Fernkaufleute in Einzelheiten sichtbar. Dabei erkennt man, daß die Zugehörigkeit zur Oberschicht weniger durch labiles Handelskapital als vielmehr durch Grund- und Hausbesitz entschieden wurde; z. T. entwickelten sich daraus adlige Lebensformen (Nobilitierungen kamen mehrfach vor). Verf. deckt auch vielfältige Verflechtungen münsterscher Bürgerfamilien (durchweg von Kaufleuten) mit der Oberschicht anderer Hansestädte auf. — Seit dem 18. Jh. verlor Münster weitgehend den Anschluß an den europäischen Handel und sank zur Provinzstadt ab. Die Oberschicht wurde jetzt wohl von Honoratioren der fürstbischöflichen Residenz gebildet.

H. Schw.

Das Namenregister zum Bürgerbuch der Stadt Hannover, Teil I (1300—1549) wurde von Horst und Ingrid Kruse bearbeitet (Hannoversche Gesch.bll. NF 24, 1970, 1—33). Die Seitenangaben beziehen sich auf „Das Älteste Bürgerbuch der Stadt Hannover und gleichzeitige Quellen“, hrsg. von Karl Friedrich Leonhardt (Leipzig 1933).

H. Schw.

Die Wäsknbok-Familien und ihr Hausbesitz von 1428—1555 sind Gegenstand einer „soziologisch-typographischen Studie“ von Irmtraud Schneider (Hannoversche Geschichtsbll. NF 24, 1970, 37—88). Ein Einführungskapitel enthält eine Skizze der Geschichte von Hannover bis ins 16. Jh., wobei die Sozialgeschichte im Vordergrund steht. Die Darstellung verdichtet sich in der Refor-

mationszeit, weil diese den allgemeinen Hintergrund des Wäskenbokes (von Wasen, Basen = Verwandte) bildet. Dieses besteht aus Stammtafeln der hannoverschen Ratsfamilien; Verf. war Eberhard von Berckhusen. Angegeben werden Verwandtschaftsbeziehungen und das Haus der Familie; es fehlen Daten und Berufe. Eigenartig ist, daß alle Familien auf einen gemeinsamen Ahnherrn, Johann von der Ihme, zurückgeführt werden, der vermutlich ein Phantasieprodukt war, wie auch sonst manches genealogische Kombination war. Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Stellung der Familien bleibt unklar. Kaufleute bildeten offenbar den Kern, hinzu kamen Goldschmiede. Es fragt sich aber auch, welche Rolle das Grund- und Renteneigentum spielten. Der Versuch, die Entstehung des Wäskenbokes mit politischen Ereignissen zu umranken, beruht auf Vermutungen. In einem besonderen Abschnitt wird der Hausbesitz der 40 Wäskenbok-Familien dargestellt. Die Ortsangaben sind für den Leser wertlos, da der zugehörige Stadtplan fehlt. Es zeigt sich offenbar, daß es bei den Familien ein starkes Auf und Ab gab. Ratsfähigkeit war durchweg mit größerem Grundeigentum verbunden. Die Unkorrektheiten des Buches werden vielfach mit politischen Absichten motiviert; auch das bleibt Vermutung. *H. Schw.*

Sozialgeschichtliche Betrachtungen zum Verhältnis Adel und Bürgertum bietet ein Aufsatz von *Walter Achilles* unter dem Titel *Der Wrisbergische Adels-hof im Hinteren Brühl* (Alt-Hildesheim 41, 1970, 42—54). Im Mittelpunkt stehen Konflikte Börries v. Wrisbergs mit Handwerkern bzw. deren Gilden und dem Rat der Stadt um die Mitte des 17. Jhs. Dabei handelt es sich um die Probleme der Steuerfreiheit des Adels, des freien Kirchen-, Straßen- und Marktgangs sowie der freien Getreideein- und -ausfuhr. Beim Streit mit der Handwerkern ging es um die Tätigkeit von „Böhnhasen“ im adeligen Hof, um die Einfuhr handwerklich gefertigter Gegenstände von auswärts und um angeblich überhöhte Lohnforderungen. In jedem Fall wird ein ausgeprägtes Standesbewußtsein sowohl beim Adel als auch beim Bürgertum sichtbar. *H. Schw.*

Unter dem Titel *Uelzen — Schaffer, Schnede, Schützen* lieferte *Hans von der Ohe* einen Beitrag zur Geschichte des Schützenwesens in dieser Stadt von 1270—1970 (Stadt und Kreis Uelzen Bd. 6. 80 S., zahlreiche Abb.). Die Schaffer hatten das Vogelschießen am Papageienbaum auszurichten. Verf. deckt Zusammenhänge mit der jährlichen Begehung der Schnede (Stadtgrenze) auf. Die Darstellung bringt viel Detail über die Organisation der Schützen und die Durchführung der Schützenfeste; dabei ergibt sich ein anschauliches Bild. Sehr viel trockener, aber mit ebensoviel Detail gefüllt, ist eine Übersicht über die Geschichte der Uelzener Schnede. Leider fehlen die Quellennachweise. *H. Schw.*

Ein Kapitel korporativer Wohlfahrtspflege in Hamburg berührt *Klaus Bocklitz* mit seinem Aufsatz über *Die Erbauung der Krameramtswohnungen* (ZVHG 56, 1970, 117—120). Diese entstanden 1676—1677 in einem ehemaligen „Lustgarten“ innerhalb der Wälle bei der Michaeliskirche. Die zehn Wohnungen in zweistöckigen kleinen Ganghäusern waren für ebensoviele Kramerwitwen gedacht. Sie stehen heute noch und dienen auch noch als Freiwohnungen für Arme. *H. Schw.*

Nach langjährigen Untersuchungen legt Ernst Müller die *Leipziger Neubürgerliste 1471—1501* (Quellen und Forschungen zur sächsischen Geschichte, hrsg. von der Hist. Komm. der Sächs. Akad. der Wiss. zu Leipzig, Bd. 6. Dresden 1969. 80 S.) vor. Einer kurzen Einleitung folgt die alphabetisch nach Familiennamen geordnete Liste. Sie bietet zu den betreffenden Neubürgern in der Regel den Familiennamen, den Vornamen, den Herkunftsort, den Beruf, das Datum des Bürgereides und die Summe des erlegten Bürgergeldes. Im Anschluß an diese Mitteilungen finden sich oft genealogische Hinweise sowie Bemerkungen zur öffentlichen und wirtschaftlichen Tätigkeit. Besonderes Gewicht erhält diese Publikation deswegen, weil sie viele wichtige Korrekturen und Ergänzungen an der Untersuchung Gerhard Fischers, *Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte 1470—1650*, Leipzig 1929, vornimmt. Bei der überaus großen Bedeutung Leipzigs und seiner Messen für den mitteleuropäischen Handel seit dem 15. Jh. wird man künftig beide Werke nebeneinander benutzen müssen. E. W.

Neue Forschungsergebnisse zur *Geschichte der Juden in Breslau (1702—1725)* legt Bernhard Brillung vor (JbBreslau XVI, 1971, 88—126). Besonders instruktiv ist der Urkundenanhang, der eine Liste der von der Stadt Breslau für die Zulassung in Breslau vorgeschlagenen Juden von 1710, eine Liste der Breslauer Juden von 1725 und mehrere sich darauf beziehende Briefe enthält.
E. Westermann

Margareta Edlin-Thieme, *Studien zur Geschichte des Münchner Handelsstandes im 18. Jahrhundert* (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Hrsg. F. Lütge, Bd. 11. Stuttgart 1969, Gustav Fischer. 136 S.). — Es handelt sich um eine Dissertation aus der Schule Friedrich Lütges, die aus dem reichen Bestand der Akten des Handelsstandes im Münchener Staatsarchiv schöpfte. Im Mittelpunkt steht die Zunft und Bruderschaft der Kramer, die sich seit 1766 „bürgerlicher gesamer Handelsstand“ nannte. Daneben blieben die Tuch- und Eisenhändler sowie die Buchhändler als selbständige Zünfte bestehen, um sich 1833 zum „Handelsgremium“ zusammenzuschließen. Eine Gruppe für sich wiederum bildeten die Viktualienhändler. Der internationale Handel ging zwar, alte Transitrouten benutzend, weitgehend an München vorbei, aber die Stadt besaß als kurfürstliche bayrische Residenz doch auch ihr Gewicht und ihre Anziehungskraft, hatte sie doch 1781 32 860 Einwohner und darunter an die 400 adelige Familien. — Die Arbeit liefert ein an Details außerordentlich reiches Bild, das auch kulturgeschichtlich interessante Anschaulichkeit besitzt. In vier Kapiteln werden die verschiedenen Aspekte des Themas abgehandelt: Standortbedingungen, Struktur und Organisation des Münchner Handels, die Handelspolitik und die tatsächliche Entwicklung und Bedeutung des Münchner Handels. Die Arbeit bringt eine Fülle von Namen, die leider nicht durch ein Register erfaßt sind. Heraus ragen die Italiener Ruffini, Sabbadini, Dall'Armi und die aus Hall in Tirol über Tölz nach München gelangenden Nocker, dazu die jüdischen Hoflieferanten, voran Aaron Elias Seligmann, der spätere Baron Eichthal. — Die Gesetzgebung des 18. Jhs. war handelsfeindlich, wie die Verf.n feststellt. Die kameralistischen Maßnahmen der Staatspolitik zwangen den Kaufmann, sich anzupassen. Karl Theodors „Beneficium Speditionis“ von 1778 sollte

Mannheim, Heidelberg und Frankenthal „für den Entgang des Hoflagers“ entschädigen. Transit über diese Städte erfuhr einen Nachlaß von 75 %, die Importakzisen wurden um 50 % reduziert (7). Kolonialwaren und Fische, die bisher über Hamburg und Regensburg oder Nürnberg nach München kamen, sollten nun, um Unkosten zu sparen, den Umweg über Mannheim nehmen. Sabbadini z. B. bezog Waren aus Hamburg und Kopenhagen, neben Amsterdam. Auch die Alternative über Triest rückt ins Blickfeld. Der Transport Triest-München dauerte 24 Tage, Lieferungen aus Hamburg und Holland dauerten 8—12 und mehr Wochen.

H. K.

Two articles, written (as it would seem) in total independence of each other, call more or less in unison for a significant revision of the accepted view that the population of England began to recover from the 1470's onwards. Julian Cornwall in *English Population in the early sixteenth century* (EcHistRev. 23, 1970, 32—44), argues that the population of England in 1522—5 was about 2.3 m. Using military and financial records as his basic evidence, he suggests that the fifteenth century decline was deeper and more prolonged than has hitherto been thought. I. Blanchard in *Population change, enclosure, and the early Tudor economy* (ib., 427—445) relies rather on a discussion of wages, prices and rents to show how, the London region apart, the arable areas of southern and midland England continued until c. 1520 to suffer from the effects of a declining population. The far-reaching general implications of this revision of population change remain to be worked out.

G. D. R.

Les comptes de l'hôpital Saint-Julien de Cambrai contiennent le nombre de fosses creusées pour l'inhumation des pauvres décédés dans cet établissement. Cet indice complété par un autre tiré de la même source a fourni la matière d'une minutieuse analyse de Hugues Neveux, *La mortalité des pauvres à Cambrai (1377—1473)* (Annales de Démographie Historique, 1968, 73—97), qui met en évidence les divers facteurs, combinés selon des formules variables, des crises de mortalité: l'épidémie, la disette, et aussi la dépression économique qui, même sans récolte catastrophique, privait parfois les petites gens d'emploi; ainsi en 1421—1422, après plusieurs années de marasme causé par la guerre.

P. J.

Robert Wheaton, *Notes critiques sur „les classes sociales au XVIII^{ème} siècle à Bordeaux d'après les contrats de mariage“* (RH 241, 1969, 99—114). — A travers une sévère polémique contre une publication d'Etienne Dravasa sur ce sujet (de 1963), qui concluait à un degré d'endogamie extrêmement fort à l'intérieur de trois classes, l'auteur exige une plus grande rigueur méthodologique dans le traitement de ce type de source, qui pose de toute façon de difficiles problèmes d'identification et de classification des groupes sociaux.

P. J.

Christiane Klapisch, *Fiscalité et démographie en Toscane (1427—1430)* (AESC 24, 1969, 1313—1337). — Participant au travail d'équipe engagé sur le catasto florentin, l'auteur dégage ici, à propos du cas d'Arezzo, la portée démographique des informations fournies par ce magnifique recensement fiscal englobant 200.000 personnes. Sur 1 000 ménages, 504 comptaient 3 personnes

ou moins, 225 atteignaient 6 personnes ou plus. Les grandes unités étaient bien moins fréquentes dans la ville que dans la campagne voisine. L'âge habituel du mariage se situait pour les hommes autour de 30 ans, pour les femmes nettement en dessous de 20 ans. Ces usages matrimoniaux et la structure des familles en résultant suggèrent un élargissement des perspectives à l'un des animateurs de cette enquête, David Herlihy, *Vieillir à Florence au Quattrocento* (ibid., 1338—1352); marié tard, surtout en milieu aisé, par goût et en fonction de considérations économiques, le père était beaucoup moins proche de ses enfants que la mère. De là l'influence féminine très forte sur l'éducation. Bien que la mortalité ne puisse être mesurée, l'auteur estime qu'un habitant de Florence sur deux avait moins de 22 ans; dans les familles riches, la moitié des individus avait moins de 16 ans.

P. J.

Troels Dahlerup, *Lavadelens Krise i dansk Senmiddelalder* (DHT 12. R. Band IV, Heft 1—2, 1969, 1—43, englisches Summary), zeigt die Entstehung eines dänischen Kleinadels aus einer Verwalter- und Klientelstellung und dessen soziale und wirtschaftliche Krise am Ende des Spätmittelalters zufolge der Agrarkrise; enge Verbindung vieler dieser Familien zu kleinstädtischer oder Kopenhagener bürgerlicher Oberschicht ist nachweisbar.

A. v. B.

Eric Anthoni, *Finlands medeltida frälse och 1500-talsadel* (Skrifter utgivna av Svenska literatursällskapet i Finland Nr. 442, Helsingfors 1970. 430 S., 15 Kartenbeilagen). — Das auf sehr umfangreicher genealogischer und besitzgeschichtlich-kartographischer Kleinarbeit beruhende Werk beschreibt Entstehung, Entwicklung und Bedeutung des finnländischen Adels bis zur Mitte des 16. Jhs. Eine vorchristliche finnische Aristokratie scheint sich nicht erhalten zu haben, und ein finnischer Einschlag im mittelalterlichen Adel ist ebenfalls fast gar nicht nachzuweisen. Der Adel entstammt vielmehr überwiegend dem schwedischen Bevölkerungsanteil, daneben sind auch aus Schweden, meist als königliche Amtsträger, Eingewanderte nachweisbar. Nicht ganz gering ist ferner ein Anteil von Familien deutscher Herkunft — und zwar auch schon aus der Zeit vor der mecklenburgischen Herrschaft in Schweden —, teils ministerialen Standes, teils aber auch Kreisen des deutschen Bürgertums finnländischer Städte wie Åbo, Viborg, Borgå u. a. entstammend. Insoweit stellt das Buch auch eine für die hansische Sozialgeschichte willkommene Ergänzung zu R. Denckers Aufsatz „Finlands Städte und hansisches Bürgertum“ in dieser Zeitschrift (Bd. 77, 1959, 13—93) dar.

A. v. B.

H. Palli und R. Pullat haben ein *Schriftenverzeichnis zur historischen Demographie Estlands* zusammengestellt (Eesti ajaloolise demograafia bibliograafia. Tallinn [Reval] 1969, 132 S.). Als Arbeitsgebiet dieser Disziplin betrachten sie die Bevölkerungsentwicklung in Estland bis 1940. Das Verzeichnis enthält u. a. Abschnitte über Estland allgemein, die ehemaligen Gouvernements Estland und Livland, die Städte, Revisionen und Volkszählungen und benachbarte Länder. Abgesehen von der demographischen Fragestellung, liegt damit auch für die neuere Sozialgeschichte Estlands ein nicht gerade weitreichendes, aber doch willkommenes Hilfsmittel vor.

N. A.

Der Verfasser der ausgezeichneten Studie über die Bevölkerung Revals im Spätmittelalter (HGbl. 75, 1957. 48—70, mit 9 Abb.), Heinz v. zur Mühlen, veröffentlicht (ZfO 19, 1970, 699—744, 1 Ktc., 2 Abb.) *Drei Revaler Einwohnerlisten aus dem 15. und 16. Jahrhundert*. Es handelt sich um eine Aufgebotsliste von 1481, die rund 600 Namen enthält, eine Schoßliste von 1538 (über 800 Namen) und eine wenig später angelegte bruchstückhafte Opfergeldliste. Der Quellenwert des Verzeichnisses der steuerpflichtigen Bürger und Einwohner von 1538 überragt den der beiden anderen Listen absolut. Verf. hat Schoß- und Opfergeldliste bereits in dem erwähnten Aufsatz ausgewertet: Sie ermöglichen eine differenzierte und klare Übersicht über die soziale Schichtung, berufliche Gliederung und nationale Herkunft der Revaler Einwohner. Drei Indexverzeichnisse, nämlich der Familiennamen und der altestnischen Vornamen, der Berufsbezeichnungen und der Straßen und Örtlichkeiten schließen sich den abgedruckten Listentexten an.

E. H.-G.

Robert Weber von Weberau, „... soll die Familie verpflichtet sein, die Fracht des Toten zu zahlen“. *Passagiervertrag aus dem Jahre 1817* (Seekiste, Schifffahrt international 21, 1970, H. 4, 175), führt uns zurück in das harte Leben auf den Auswandererschiffen kurz nach den napoleonischen Kriegen. Der abgedruckte Vertrag befindet sich im Amsterdamer Schifffahrtsmuseum; er regelt die Verpflichtungen des Kapitäns und der Passagiere sowie die bescheidenen, während der Fahrt auszugebenden Verpflegungsmengen.

P. H.

Fred Nilsson, *Emigrationen från Stockholm till Nordamerika 1880—1893. En studie i urban utvandring* (Monografier utg. av Stockholms kommunalförvaltning 31, Stockholm 1970. 392 S., zahlreichen Tabellen, Diagramme u. Ktn.; engl. Zusammenfassung). — Eine durch die vorzüglich entwickelte schwedische Statistik ermöglichte, sozialgeschichtlich sehr ertragreiche Untersuchung zweier exemplarisch ausgewählter städtischer Bezirke über Voraussetzungen und Ursachen, regionale und demographische Gegebenheiten der Auswanderung aus Stockholm in dem Dutzend Jahre, das für Schweden überhaupt den Höhepunkt der Emigration brachte (davon in Stockholm rd. 75 % nach Nordamerika). Über die Einzelergebnisse kann hier nicht berichtet werden. Von allgemeinem Interesse für die Sozialgeschichte des 19. Jhs. ist es u. a., daß die Stockholmer Auswanderung zum großen Teil „Etappenwanderung“ war, d. h. drei Viertel der Emigranten waren vorher schon, meist ländlicher Herkunft, in die Hauptstadt eingewandert und dort mehr oder weniger viele Jahre lang ansässig gewesen. Für diese Zeitschrift ist noch der verkehrsgeschichtliche Exkurs (261—269) über Stockholm als Emigrantenhafen zu vermerken: die Emigration aus dem Hafen Stockholm (nur 16 % der totalen Emigrationsziffer) steht naturgemäß weit hinter dem westlichen Hafen Göteborg zurück, und dieser Verkehr erfolgt in der Hauptsache auf dem Umweg über die Hansestädte: nämlich per Dampfschiff nach Lübeck (der Nordostseekanal bestand noch nicht!), von da mit der Bahn nach Hamburg oder Bremen, wo die Einschiffung nach Übersee erfolgte.

A. v. B.

Richard Klier, *Nürnberger Fuggerstudien: 1. Die Abstammung der Fugger (Fukier) von Warschau. Das Ende einer Familienlegende. 2. Die Fugger vom Reh in Nürnberg* (Jb. f. fränkische Landesforschung, Bd. 30, 1970, 253—272). — Der Ahnherr der Fugger (Fukier) von Warschau war „Georgius Focker de Nerberg“ (= Nürnberg), der am 12. Dezember 1515 das Bürgerrecht der Weichselstadt erwarb. Hier heiratete er Barbara, die Tochter des Georg Landecker, der im Jahre 1481 das Nürnberger Bürgerrecht aufgegeben hatte und als Großkaufmann in Polen erfolgreich tätig war. Sein Schwiegersohn Georg Focker war der Sohn des Nürnberger Krämers Hans Focker († 1538), der weder mit den Fuggern von der Lilie noch mit den Fuggern vom Reh verwandt war. So werden im Fuggerschen Wappen- und Ehrenbuch (1545—1547) zwar die Verwandten der Fugger vom Reh in Krakau und Breslau erwähnt, aber keine von Warschau. Bei der Wahl eines Wappens entschieden sich die Warschauer Fugger klugerweise nicht für das der zu Beginn des 17. Jhs. ausgestorbenen Fugger vom Reh, sondern für das der reichen Fugger von der Lilie. Im zweiten Teil gibt Verf. einen Überblick über die Fugger vom Reh in Nürnberg. Darin weist er nach, daß die Ansicht von Maksymilian Baruch, Götz Frhr. von Pölnitz und Adolf Jäger, die Warschauer Fugger (Fukier) stammten von diesem Geschlecht ab, nicht aufrechterhalten werden kann.

Richard Klier

Band 4 der *Rheinischen Lebensbilder* (im Auftrag der Gesellschaft für Rhein. Geschichtskunde hrsg. v. Bernhard Poll, Düsseldorf 1970, Rheinland-Verl. 302 S., 24 z. T. farbige Abb.) enthält Biographien von insgesamt 15 bedeutenden rheinischen Persönlichkeiten, die zwischen 1120 und 1953 lebten und wirkten. Der Bogen der Lebensabrisse ist weit gespannt von den kirchlichen Würdenträgern Reinald von Dassel, Balduin von Luxemburg, Walram von Jülich und Joseph Reinkens über den Humanisten Agrippa von Nettesheim, die Dichter Heinrich Heine, Walter Hasenclever und Ludwig Strauß, die Maler Januarius Zick und Heinrich Nauen über den Kölner Kunstmaler Sulpiz Boisserée und den Architekten und Kirchenbauer Johann Claudius von Lassaulx, den Komponisten Ludwig van Beethoven bis hin zu dem Sozialisten Friedrich Engels und dem Unternehmer Peter Hasenclever. Er ist der einzige Repräsentant der Wirtschaft in diesem Band, und Hermann Kellenbenz hat sein Lebensbild gezeichnet. In Hasenclever lernen wir einen besonders wagemutigen „Projektentwickler“, Händler, Kommissionär und schließlich Fabrikanten kennen, dessen Tätigkeitsfeld in der 2. Hälfte des 18. Jhs. über Belgien, Frankreich, England, Spanien und Portugal bis hinüber nach Nordamerika reichte und der schließlich im schlesischen Landeshut „weitläufige Fabrikengebäude“ zur Leinwandherstellung besaß.

K. van Eyll

Die 9. Folge der *Wuppertaler Biographien* (Beiträge zur Geschichte und Heimatkunde des Wuppertals Bd. 17. Im Auftrag der Abt. Wuppertal des Bergischen Geschichtsvereins hrsg. v. Heinz Born, Wuppertal 1970, Born-Verl. 140 S., 9 Abb.) bringt die Lebensbilder von Friedrich Engels sen., Paul Erfurth, Hans Haym, Hermann Klugkist Hesse, Walter Simons, Helene Stöcker, Ernst Hellmut Vits und Rudolf Ziersch. Sieht man von der aus Anlaß des Engels-Gedenkjahres aufgenommenen Biographie des Vaters (1796—1860) des Sozia-

listen Friedrich Engels ab, werden fast ausschließlich Persönlichkeiten des wirtschaftlichen, kirchlichen sowie kulturellen Lebens, deren Hauptwirksamkeit im 20 Jh. lag, behandelt. Ein kombiniertes Personen-, Orts- und Sachregister bietet eine gute Orientierungshilfe.

K. van Eyll

Walter Dehio, *Erhard Dehio. Lebensbild eines baltischen Hanseaten 1855—1940* (Heilbronn 1970, Eugen Salzer-Verl. 264 S., 15 Abb.). — Briefe, der „Rechenschaftsbericht über den Werdegang meiner Firma Erhard Dehio in Reval von 1880 bis 1920“ und Auszüge aus der großen Zahl währungs- und wirtschaftspolitischer Artikel, die seit 1919 in den „Hamburger Nachrichten“ erschienen, bildeten den Grundstock der von dem Sohn herausgegebenen und mit einem Geleitwort des ehemaligen Hamburger Bürgermeisters Dr. Kurt Sieveking versehenen Schrift. Man hätte sich allerdings eine stärkere Berücksichtigung dieser wertvollen Quellen und weniger die Darstellung allgemein bekannter historischer Fakten und die recht subjektiv gefärbten Reflexionen des Verf.s gewünscht. Bei dem politischen Engagement E. Dehios (er war der letzte von der deutschen Besatzungsmacht eingesetzte deutsche Bürgermeister Revals (193ff.) und Mitglied des baltischen Landesrates sowie der Deputation, die in das kaiserliche Hauptquartier nach Spa ging, um eine Personalunion der baltischen Provinzen mit der Krone Preußens zustandezubringen) ist diese apologetische Darstellung eines Familienangehörigen, der zudem seit dem Frühjahr 1918 bei der deutschen Militärverwaltung in Reval tätig war (214f.), allerdings verständlich. Dem Charakter dieser Arbeit entspricht auch das allzu knappe und dabei noch fehlerhafte (s. Nolde, 261), nicht gerade auf dem neuesten Stand befindliche Literaturverzeichnis (261f.). — Trotz dieser Mängel gibt diese Biographie einen sehr interessanten Einblick in das Leben eines der angesehensten Kaufleute Revals, der am Ende seines Lebens schrieb: „Erfolge, wie sie mir in diesen vierzig Jahren als mit nichts anfangendem, selbständigem Kaufmann vergönnt waren, sind heute nicht mehr möglich“ (256). Neben dem Schiffsmakler- und Versicherungsgeschäft (82ff. u. 95) betrieb Dehio seit 1890 den Export von Weizen und Hafer für eigene Rechnung (91ff.), wobei Hafer aus Mittelrußland sein Hauptausfuhrprodukt nach England wurde. Aber auch die rheinisch-westfälischen Getreidehändler kauften diesen Hafer für die Grubenpferde an der Ruhr und für das deutsche Heer. In guten Jahren gelangten 48 000—64 000 t Getreide im Wert von etwa 5 Mio. Rbl. zur Ausfuhr. — Dehio bekleidete eine ganze Reihe von Ehrenämtern; mehrere Jahre war er Vorsitzender des Diskonto-Komitees der Russischen Reichsbank (122). — Der Wirtschaftshistoriker wünschte sich eine ungekürzte Veröffentlichung des gewiß sehr interessanten „Rechenschaftsberichts“ des Firmengründers.

G. Philipp

Klaus Friedland stellte nicht nur *Die Ehrenbürger der Hansestadt Lübeck* zusammen (Der Wagen 1969, 8—37), sondern untersuchte auch die Entwicklung des Begriffes „Ehrenbürger“, die Umstände, unter denen die Verleihung des Ehrenbürgerrechts stattfand. Es zeigt sich, daß das Bürgerrecht in Lübeck bereits seit dem 16. Jh. ehrenhalber verliehen wurde, was aber zunächst nur bedeutete, daß die Stadt auf das „Annahmegeld“ verzichtete. Es lassen sich bis ins 17. Jh. nur wenige Fälle nachweisen, in denen mit dem Ehrenbürgerrecht

eine politische Absicht verknüpft war. Seit 1660 blieben kostenlose Bürgerrechtsverleihungen fast ganz auf Geistliche und Lehrer beschränkt; das war keine „Ehre“ mehr, sondern Routine. Neue Impulse erhielten die Ehrenbürgerrechtsverleihungen in deutschen Städten durch die Französische Revolution, zunächst in Frankfurt, Bremen, Hamburg. 1835 gab es in Lübeck den ersten Ehrenbürger: den Schotten und hanseatischen Konsul James Colquhoun, und zwar auf dessen Bitte, nachdem er bereits in Hamburg und Bremen Ehrenbürger geworden war. Im allgemeinen waren es politische und wirtschaftliche Erwägungen, die künftig zu Ernennungen führten. Hinzu kamen einige wenige in Lübeck geborene Literaten und Wissenschaftler sowie der Bürgermeister und Vorsitzende des Hansischen Geschichtsvereins, Emil Ferdinand Fehling. Die Ehrenbürger Hitler, Frick, Göring und Alfred Rosenberg werden vom Verf. nicht verschwiegen. Den Abschluß bilden die Ernennungen von Carl Jacob Burckhardt, Senator Kalkbrenner und Thomas Mann, von denen die letzte Promotion besondere Probleme barg. Hier wird verständlicherweise manches nicht beim Namen genannt.

H. Schw.

Biographisches Material über Personen der jüngeren deutschen Wirtschaftsgeschichte finden wir bei Franz Kurowski, *Deutsche Offiziere in Staat, Wirtschaft und Wissenschaft — Bewährung im neuen Beruf* (Herford, Bonn 1967, Maximilian-Verlag. 359 S., zahlr. Abb.). Die Auswahl der 38 ausführlich beschriebenen Personen war von mancherlei Zufällen abhängig. Im Zusammenhang mit der hanseatischen Geschichte seien hier genannt der langjährige Direktor der deutschen Ostmesse und Schöpfer des Landessenders Danzig, Friedrich-Wilhelm Odendahl (180ff.), der Meeresforscher und Direktor der Bundesforschungsanstalt für Fischerei, Prof. Dr. Werner Schnakenbeck (227ff.), der Vater des deutschen Rundfunks und Vorsitzende des Aufsichtsrats Röchling Buderus AG, Hans Bredow (26ff.), und Eschmann, der langjährige Geschäftsführende des Deutschen Gewerkschaftsbundes im Kreis Oberberg (51ff.). Aber auch der erste deutsche Kapitän, der nach dem Kriege, September 1949, ein Schiff über Helgoland hinaus nach Amerika steuerte, sollte nicht vergessen werden, der Kpt. Heinrich Lehmann-Willenbrock. Er gehörte dann zu den „schnellen“ Kapitänen von den fünfziger bis in die sechziger Jahre (101ff.). Schließlich ist auf den Pionier des Seefunks, Prof. Dr. Jonathan Zenneck (317ff.), hinzuweisen. — Im Anhang sind in kurzen biographischen Daten ca. 150 weitere Lebensläufe gegeben.

P. H.

Wirtschaftsgeschichte

(siehe auch S. 156, 205, 213)

Hans Hausserr, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts* (Vierte, durchgesehene Auflage. Köln/Wien 1970, Böhlau Verlag. XV, 544 S.). — Hatte in der dritten Auflage (1960) auch der Abschnitt über die Hanse (29ff.) auf Grund der Kritiken einige Korrekturen und Ergänzungen erfahren, so hätte man sich bei einer Neuauflage die Berücksichtigung vor allem neuerer, die innere Struktur der Hanse darstellende Literatur (vgl. HGbl. 79, 104ff.) gewünscht. Freilich ist die posthume Herausgabe

einer Neuauflage — Hans Hauss herr starb 1960 — immer mit Schwierigkeiten verbunden; um so mehr, wenn keine Überarbeitung des Textes erfolgte und von dem Autor vor allem nur die Literatur aufgenommen wurde, auf die sich seine Darstellung gründete (XV). Trotzdem ist es ärgerlich, wenn bei einer neuen, durchgesehenen Auflage das inzwischen erschienene Standardwerk über die Hanse von Philippe Dollinger fehlt, zumal das erklärte Ziel des Verf.s war (XV), dem Leser durch die Angabe der wichtigsten Literatur das weitere Studium zu erleichtern.

G. Philipp

Ernst Klein, *Geschichte der deutschen Landwirtschaft, Ein Überblick* (Stuttgart 1969, Verlag Eugen Ulmer. 93 S.). — Kleins Büchlein wird vom Verlag als populäres Gegenstück zu der von Günter Franz herausgegebenen fünf-bändigen deutschen Agrargeschichte etikettiert. Der Verf., der verschiedene Jahre Mitarbeiter von Franz war, hat seine Hohenheimer Tätigkeit zu einem knappen Gesamtbild der Entwicklung der deutschen Landwirtschaft von der Zeit der Germanen bis in unsere Gegenwart ausgebaut. Der mittelalterliche Landesausbau, das Hochmittelalter, Agrardepression und Bauernunruhen im späten Mittelalter, der große deutsche Bauernkrieg von 1525, vom Bauernkrieg zum Dreißig-jährigen Krieg und seine Folgen, das 18. Jh. sind die Abschnitte, die den Leser der Hansischen Umschau am meisten interessieren werden. Begreiflicherweise gestattete es der knappe Rahmen nicht, auf den besonderen Platz der Hanse als Verkehrsgemeinschaft der an der Nord- und Ostseeküste und in ihrem Hinterland liegenden Städte in ihrer Rivalität mit der aufstrebenden Territorialherrschaft gerade im Hinblick auf den Ausbau der Gutswirtschaft einerseits und der Milch- und Viehwirtschaft andererseits näher einzugehen. Die Schwierigkeit solcher knappen Darstellungen wirtschaftsgeschichtlicher Zusammenhänge in Mitteleuropa wird immer wieder in der gleichmäßigen Berücksichtigung der regionalen Unterschiede liegen. Doch ist es dem Verf. gelungen, in seinem Überblick die großen Linien herauszuarbeiten und dabei doch eine Fülle von Informationen an Details zu liefern. Eine knappe Literaturliste und ein Personenregister sind beigegeben. Unter der Literatur hätte man wohl gerne die Arbeiten von V. von Arnim über die Krisen und Konjunkturen der Landwirtschaft in Schleswig-Holstein sowie von H. Wiese und J. Böltz über den Rinderhandel und die Rinderhaltung im nordwestdeutschen Küstengebiet aufgenommen gesehen. Unzutreffend ist die Feststellung: Lübecks Einwohnerzahl habe sich während des 30jährigen Krieges fast um die Hälfte vermehrt. Die Zahlen sind 1502: 25 444, 1650: 31 068. Starkes Wachstum gilt insbesondere für Hamburg; 1520: etwa 14 000, 1600: 40 000, 1650: 60 000 Einwohner.

H. K.

Friedrich-Wilhelm Henning, *Dienste und Abgaben der Bauern im 18. Jahrhundert* (Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte, begr. von Friedrich Lütge, hrsg. von W. Abel und G. Franz. Stuttgart 1969, Gustav Fischer. VI u. 182 S.) — Eine umfassende Geschichte der hansischen Verkehrsgemeinschaft im Sinne Paul Johansens muß auch die landwirtschaftlichen Produktionsverhältnisse des Hinterlandes der als hansisch anzusprechenden Häfen berücksichtigen. Für die Gutswirtschaft darf u. a. auf die Arbeiten von Malowist, Koppe, Soom, Heitz verwiesen werden. Für die bäuerliche Wirtschaft im

besonderen fehlen Einzeluntersuchungen noch weitgehend. Für das 18. Jh. hat vor allem Abel mit seiner Schule (D. Saalfeld, U. Risto) die Verhältnisse in Nordwestdeutschland aufzuhellen unternommen. Sein Schüler Henning hat sich in der vorliegenden Untersuchung auf die bäuerliche Wirtschaft in Ostpreußen als einem Land mit überwiegender Gutswirtschaft und im Fürstentum Paderborn, einem Gebiet mit überwiegender Grundherrschaft, konzentriert und die Ergebnisse im Rahmen der augenblicklichen Forschung mit Einbezug von Frankreich und den Arbeiten in den sozialistischen Ländern gewürdigt. — In Ostpreußen gab es Bauern mit besseren Besitzrechten (Köllmer, Freie, Schatuller), die nur einen geringen Grundzins zahlen und geringe Dienste leisten mußten, deren Hauptlast die „Kontribution“ war, und die erbuntertägigen Bauern, die neben den öffentlichrechtlichen Abgaben vor allem Leistungen an den Grundherrn erbringen mußten. Unter ihnen gab es solche, deren Dienste bis zu 15 %, andere, deren Dienste 15—40 %, und schließlich solche, deren Dienste über 40 % ihrer Arbeits- und Zugkräfte in Anspruch nahmen. Insgesamt gehörte fast die Hälfte der Bauern zu den nur wenig mit Diensten belasteten (Hochzinsler und Scharwerker). Zur zweiten Gruppe gehörten vor allem die Scharwerksbauern des Königs. Die Bauern der dritten Gruppe gehörten ausschließlich in den Grundherrschaftsbereich des Adels. Ausgehend von der Einteilung L. Krugs nach drei Gruppen von Bauern kommt Henning zu einer Neueinteilung nach 1. Höfen mit einer Belastung, die den Bauern mehr als den Lebensunterhalt beließ, die ein Realeinkommen von mehr als 35 dz Roggen hatten, 2. Höfen mit einem Einkommen zwischen dem Existenzminimum und einem Lebensunterhalt zu geringen Ansprüchen (18 bis 35 dz Roggen) und 3. Höfen, die nicht einmal das Existenzminimum erbrachten. In Ostpreußen machte die mittlere Gruppe den Hauptteil aus. Für die übrigen ostelbischen Gebiete mit vorherrschender Gutsherrschaft, die durch die starke Beanspruchung durch die Gutswirtschaft gekennzeichnet sind, findet Verf. drei Typen der Beanspruchung, einmal Ungarn als Übergangsbereich zu den kleinbäuerlichen Verhältnissen Südosteuropas mit geringen bäuerlichen Diensten, dann Gebiete mit einer Belastung von 15 bis 40 % der bäuerlichen Arbeitskräfte (Teile Sachsens, Anhalts, Mark Brandenburg, Schlesien, Westpreußen, baltische Länder, Teile Rußlands, Böhmen, Mähren), schließlich die Gebiete mit einer Belastung über 40 % (Pommern, Schwedisch-Vorpommern, Mecklenburg, Teile Holsteins und Dänemarks, Polen, Galizien). In den Gegenden westlich von Elbe, Böhmerwald und Burgenland überwog die Belastung der Bauern mit Abgaben. In diesen Bereich fällt das zweite Untersuchungsfeld, das Fürstentum Paderborn. Hier hatten von den Hofstätten (Vollmeier, Halbmeier, Großkötter, Kleinkötter) 23 % mehr als 10 ha Nutzfläche, 50 % hatten zwischen 2 und 10 ha und 27 % zwischen 0,5 und 2 ha. Die Belastungen waren vielfältiger Art wie in ganz Westfalen, sie betrug etwa 3 Taler pro ha Nutzfläche, bei den kleineren und kleinsten Stätten war sie wesentlich höher. Die Dienstbelastungen waren wesentlich geringer als in Ostpreußen und sonst im Ostelbischen, aber auch hier gab es starke Unterschiede. Der Anteil der Belastung an der gesamten Produktion einzelner Höfe lag bei den Höfen bis zu 2 ha zwischen 17,2 und 29,6 %, bei den mittleren Höfen (5—10 ha) zwischen 8 und 16,6 %, bei den Höfen von 15 bis 20 ha zwischen 17,5 und 23,3 %. Diese Ergebnisse werden verglichen mit dem, was wir über das übrige Nordwest-

deutschland wissen. Im großen ganzen waren die Verhältnisse ähnlich, aber doch stark variierend. Am geringsten war die Belastung im Bergischen Land. Insgesamt war die dritte Gruppe mit einem Realeinkommen unter 18 dz im Westen wesentlich stärker vertreten als östlich der Elbe, aber hier war es auch wegen der geringeren Belastung leichter, andere Einkommensquellen zu erschließen. — H. hat hier mit einem beträchtlichen Aufwand eine wertvolle Arbeit geleistet, die eine sichere Basis für weitere Untersuchungen liefert. H. K.

Publier la leçon inaugurale à Hambourg de Rolf Sprandel, *La production de fer au Moyen Age* (AESC, 24, 1969, 305—321, cf. HGBll. 88, 241f.) a été pour les lecteurs français une heureuse initiative qu'il convient de saluer, sans empiéter sur la récession de l'important volume publié par l'auteur sur ce sujet. P. J.

Hans Schenk, *Nürnberg und Prag. Ein Beitrag zur Geschichte der Handelsbeziehungen im 14. und 15. Jahrhundert* (Osteuropastudien der Hochschulen des Landes Hessen Reihe I, Giessener Abhandlungen zur Agrar- und Wirtschaftsforschung des europäischen Ostens, Band 46. Wiesbaden 1969, Otto Harrassowitz. X + 188 S.). — Schenk untersucht die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Prag bis zum Ende des 15. Jhs. Die 1315 belegte, aber schon früher erfolgte Rezeption des Nürnberger Stadtrechts durch die Prager Altstadt und die Beteiligung von Siedlern aus Ostfranken und dem Nordgau an der Kolonisation West- und Nordböhmens hat vielleicht zu gewissen Handelsverbindungen Nürnbergs zu Prag geführt (Lütge vermutete es), urkundlich belegt sind sie allerdings erst zu Beginn des 14. Jhs. 1309 ließ sich Meynhardus de Praga in Nürnberg nieder, wobei die Nürnberger G. Schopper und Ulrich Eseler für ihn bürgten, und 1321 befahl König Johann von Böhmen dem Rat der Altstadt Prag, den Bürgern und Kaufleuten Nürnbergs die gleichen Rechte zu gewähren, die die Prager in Nürnberg genossen. Der Einfluß der politischen Verhältnisse gestattete diesen Beziehungen zwei Blütezeiten von 1350—1420 und von 1480 bis 1500, dazwischen liegen zwei Brüche, die durch die Hussiten-Kriege verursacht wurden. Diese Prager Beziehungen fügen sich in den Nürnberger Osthandel überhaupt ein. Prag vermittelte dabei zum Teil nach Polen und nach Ungarn. Die Hussitenkriege störten auch diesen Polen- und Ungarnhandel, der nun die Vermittlung von Leipzig und Posen sowie von Wien suchte. Der Handelsvertrag mit den drei Prager Städten von 1488/89 kam auch dem Ungarnverkehr zugute, während im Polenhandel die Vermittlung Leipzigs und Posens jetzt offenbar vorteilhafter war. — Für die Ermittlung einer Handelsbilanz fehlen die quantitativen Unterlagen. Im 14. und zu Beginn des 15. Jhs. herrschte der Tuchexport von Nürnberg nach Prag vor, daneben kamen Orientwaren und Schmuckgegenstände über Nürnberg nach Prag, seit der 2. Hälfte des 15. Jhs. in steigendem Maße dann Kramwaren aller Art. Der Prager Export bestand aus Metallen, daneben gelangten Wachs, Fette, Felle, Schlachtvieh nach der fränkischen Reichsstadt. Seit den achtziger Jahren des 15. Jhs. fallen auch Nürnberger Kreditgeschäfte ins Gewicht. Verf. gibt noch einen Ausblick auf die Entwicklung, wobei er sich vor allem auf J. Janáček, *Dějiny obchodu v předbelohorské Praze*, Prag 1955, stützt. — In diesem Jahrhundert weiteten sich die Han-

delsbeziehungen Nürnbergs zu Prag noch weiter aus, die Konkurrenz italienischer Kaufleute wurde ausgeschaltet, allerdings büßten die Nürnberger mit der Krise Antwerpens ihrerseits auch in Prag ein. Italiener machten sich in Prag wieder geltend, Prager Kaufleute reisten nach Leipzig und Wien sowie auf die Frankfurter Messen, ohne Nürnbergs Vermittlung in Anspruch zu nehmen. — Der hansische Raum wird berührt mit der anfänglichen Konkurrenz Kölner Kaufleute in Prag und mit den Handelsverbindungen über Prag bzw. über Leipzig und Posen sowie Breslau. Wenn Verf. meint, daß Nürnberger Kaufleute zum aufstrebenden Amsterdam keine Beziehungen hatten, so bedarf dies einer Korrektur; wir wissen darüber noch zu wenig. Sie werden ersichtlich am Beispiel des aus Nürnberg stammenden Hans Hunger (J. G. van Dillen, *Het oudste aandeelhoudersregister van de Kamer Amsterdam der Oost-Indische Compagnie, s'Gravenhague 1958, S. 109*), der mit einer de Hertoghe verheiratet war, weshalb man in diesem Zusammenhang auch die neue Vermittlerrolle Hamburgs sehen muß (vgl. Hermann Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel, Hamburg 1954, S. 207ff.* sowie ders., *Oberdeutsche Portugal- und Spanienhändler*, in: *Gedächtnisschrift Fritz Rörig, Lübeck 1953, S. 513ff.*, sowie E. E. Unger, *Nürnbergs Handel mit Hamburg im 16. und beginnenden 17. Jh.*, in: *Mitt. d. Ver. f. Gesch. d. Stadt Nürnberg 54, 1966, 1—85*). Doch sind das nur Ergänzungen zu einer Arbeit, die von großem Fleiß und guter Kenntnis der einschlägigen Quellen und Literatur zeugt. Zu bedauern ist, daß Orts- und Personenregister fehlen.

H. K.

Die Nürnberger Fernkaufleute Markus und Matthäus Landauer und deren Handelsbeziehungen zum Osten (15. Jahrhundert) (ZfO 19, 1970, 303—321, 1 Abb.) betrachtet, ausgehend vom Jahr 1444, Johannes Ahlborn. Im Mittelpunkt des Forschungsberichtes stehen jedoch nicht die genannten Personen, sondern deren Faktor, der Auslandsvertreter Nicel Wild. Er hat am 29. Nov. 1444 in Breslau ein Schreiben an die beiden Landauer verfaßt, das die Vorgänge im Ostgeschäft ausführlich analysiert und das eigene Verhalten begründet. Das Schriftstück aus dem Staatsarchiv Nürnberg bietet ein anschauliches Bild der Marktlage. Tatbestände wie ein gut funktionierender Nachrichtenverkehr z. B. über Preise, Gefährdung der Transporte, Handelskredite im Verkehr mit polnischen Kaufleuten, Qualitätsbewußtsein der Handelspartner, Konkurrenzkampf und gleichzeitige Kooperation der Nürnberger auf fremdem Boden treten deutlich hervor. Sozialgeschichtlich interessant ist das spätere Schicksal des Nicel Wild, das Verf. aus verschiedenen Quellen rekonstruiert. 1452 erscheint der ehemalige Faktor als polnischer Bürger Mikołaj Wilda in Posen. Sehr schnell im Bereich der städtischen Ämter arrivierend, wird er 1459 Ratsherr und 1461 sogar einer der beiden Bürgermeister. Wild verhielt sich insofern konjunkturgerecht, als die Osthandsbeziehungen der Nürnberger in der Mitte des 15. Jhs. zurückgingen, da die polnische Eigenaktivität zunahm. Fachleute wie Wild haben diesem Trend entsprochen.

E. H.-G.

In seinem Überblick über *Die Entwicklung des Handels und der Schifffahrt im Ostseeraum im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts* teilt Alfred Wielopolski den Zeitraum in drei Perioden ein: in der ersten — 1800—1815 —

standen politische Probleme im Vordergrund, die darauffolgenden Jahrzehnte sind durch einen Stillstand gekennzeichnet; erst seit der 2. Hälfte des 19. Jhs. trat ein Aufschwung ein. Der Verf. beschränkt sich auf allgemeine Angaben über die Handelsrichtungen, -partner, -waren in den einzelnen Phasen (Rozwój handlu i żeglugi bałtyckiej w XIX i na początku XX wieku. In: ZapHist. XXXV, 1970, 2, 67—79, dt. Zus.fass.).

H. W.

Wilhelm Jesse, *Der Wendische Münzverein* (Braunschweig [1967], Klinckschert & Biermann. 322 S., 716 Abb.). — Von dem bereits 1928 als Bd. 6 der Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte herausgegebenen Werk liegt nun ein photomechanischer Neudruck vor. In einem neu hinzugefügten Anhang mit Nachträgen und Verbesserungen (291—322) hat Verf. die seit 1928 erschienene, den Bereich des Wendischen Münzvereins betreffende Literatur nachgetragen, und zwar zunächst die selbständigen Veröffentlichungen und Zeitschriftenaufsätze allgemeiner Art, sodann nach Seiten geordnete Ergänzungen zum Text, zu den Anmerkungen und Abbildungen. Das ist natürlich nur ein Notbehelf gegenüber der erwünschten Neubearbeitung dieser wichtigen hansischen Arbeit, aber im Hinblick auf die immer mehr um sich greifende Praxis, auch ältere Werke ohne jeden Kommentar und ohne Literaturergänzungen wieder abzdrukken, ein akzeptabler und begrüßenswerter Weg.

G. Philipp

Wolfgang von Stromer: *Oberdeutsche Hochfinanz, 1350—1450*, 3 Teile (VSWG, Beihefte 55—57, Wiesbaden 1970, Steiner. 608 S., 2 Ktn.). — Im Mittelpunkt der Erörterungen stehen die interregionalen Beziehungen zwischen den Großhändlern Europas allgemein und den Geld- und Kapitalhändlern im besonderen und deren Versuche zur Einflußnahme auf die politische Entwicklung. Es werden die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen einer solchen Einflußnahme deutlich gemacht. Dabei zeigt sich, daß Kapital- und Geldwirtschaft und -verkehr des ausgehenden Mittelalters weit mehr entwickelt waren, als dies bisher angenommen wurde. Da der Verf. bei seinen Untersuchungen im allgemeinen von Nürnberg ausgegangen ist, werden vor allem die Beziehungen Nürnbergs und anderer oberdeutscher Städte zu den oberitalienischen Handelsmetropolen herausgearbeitet. Viele Einzelaspekte und Einzelnachrichten wurden hier zusammengetragen und unter dem Gesichtspunkt der interregionalen finanziellen Beziehungen dargestellt. So erfährt der Leser zum Beispiel, daß die aus Deutschland stammenden adeligen und bürgerlichen Söldner in Italien sich nicht nur in den Kriegstechniken vervollkommneten, sondern auch „manches an fortgeschrittener Handelspraxis kennen“ lernten (63). Geldgeschäfte oberdeutscher Kaufleute mit der Kurie, die Finanzierung des Erwerbs der Mark Brandenburg durch Karl IV., der Einfluß oberdeutscher Kaufleute auf das Geldwesen in Polen, die hansische Blockade Flanderns von 1358 bis 1360, das technische Verfahren der Seigerhütten und die Verpfändungen von Fürstenkronen sind nur einige wenige Punkte aus der großen Zahl der in den drei Bänden angesprochenen Geschehnisse und Probleme. St. hat in unermüdlicher und ideenreicher Arbeit eine Fülle von bisher nicht bekannten Fakten und Daten zusammengetragen und unter dem oben genannten Gesichtspunkt integriert. Die Fülle der Forschungswege, die zu dem vorgelegten Ergebnis führten, ergibt sich aus den zahlreichen Hinweisen im

Vorwort. Die Vielfalt der Funde aus den unterschiedlichen Quellen sind jedoch nicht lediglich kaleidoskopartig aneinandergereiht, vielmehr hat eine geschickte Systematisierung daraus ein Ganzes werden lassen. Hier ist eine wirtschaftsgeschichtliche Studie für einen Teil des Mittelalters entstanden, die in solcher Fülle und Intensität heute nur noch selten ist. Der 3. Teil der Veröffentlichung enthält Karten, Beilagen und Tabellen und entlastet so die eigentliche Darstellung, erlaubt jedoch dem an einigen Dingen mehr Interessierten, sich genauer zu informieren. Ein umfangreiches Personen-, Familien-, Firmen- und Ortsregister erhöht den Quellenwert des Werkes erheblich. Das Register der Sachen und Begriffe hätte jedoch etwas umfangreicher ausfallen können.

F.-W. Henning

Raymond de Roover, *Le marché monétaire au Moyen Age et au début des temps modernes. Problèmes et méthodes* (RH 244, 1970, 5—40). — Repräsentant vigoureusement les conceptions sur le change dont l'auteur est le spécialiste connu, l'exposé apporte quelques éléments nouveaux, par exemple la manière de coter le change à Paris, en pourcentage au dessus au dessous ou au du pair (meglio ou peggio). Les problèmes de structure étant suffisamment élucidés, l'étude de la conjoncture des changes doit maintenant requérir un effort particulier.

P. J.

C. J. Harrison, *Grain price analysis and harvest qualities, 1465—1634* (Agricultural History Review, 19, 1971, 135—55), supplements and modifies the harvest tables, based on wheat prices, printed by W. G. Hoskins. Additional tables now presented by Harrison are based on the prices of grains of all sorts. They offer evidence in support of the view, rejected by Hoskins, that a deterioration in the climate of north-west Europe may possibly be traced from the mid-sixteenth century.

G. D. R.

Bernard Schnapper, *La répression de l'usure et l'évolution économique (XIII^{ème}—XVI^{ème} siècle)* (Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis 1969, 47—75), caractérise les différences entre la législation civile et la canonique, et souligne à quel point la pratique du prêt à intérêt jouissait d'une sorte de tolérance de fait en Italie aux XIII^{ème}—XIV^{ème} siècles. En France, où les officialités furent dessaisies de ces causes depuis le début du XIV^{ème} siècle, les poursuites, plus vigoureuses ensuite contre ce délit, prirent un aspect fiscal. L'intensification de la lutte au XIII^{ème} siècle, puis au XVI^{ème}, suggère l'hypothèse d'une corrélation avec les phases d'expansion économique. En matière d'usure, il convient selon l'auteur d'attacher plus d'importance à la pression des faits qu'aux changements mentalité.

P. J.

Kurt Graf, *Die zollpolitischen Zielsetzungen im Wandel der Geschichte* (Veröffentlichungen des Schweizerischen Instituts für Außenwirtschafts- und Marktforschung an der Hochschule St. Gallen, Bd. 23, Zürich-St. Gallen 1970. 313 S.). — Eine Darstellung der zollpolitischen Zielsetzungen von der Zeit der „Naturvölker“ bis zum Zweiten Weltkrieg, wie sie vom Verf. beabsichtigt worden ist, läßt sich kaum auf 300 Druckseiten komprimieren, will man sich nicht

mit häufig sehr allgemein gehaltenen Ausführungen begnügen. Hierin, d. h. in der Art der gestellten Aufgabe, liegt der eigentliche Mangel der Untersuchung begründet. Innerhalb des gesteckten Rahmens ist vom Verf. versucht worden, möglichst wenig Einzelheiten hervorzuheben, um offensichtlich nicht durch die damit notwendigerweise verbundene Überbetonung die Akzente falsch zu setzen: eine recht geschickte Behandlung des falsch gestellten Themas. — Vielleicht werden im Anschluß an die Lektüre dieses Werkes Untersuchungen zu einzelnen Perioden und Problemen angeregt. Stoff gibt es jedenfalls genug; wie die vorliegende Arbeit zeigt, ist vieles noch nicht genügend erforscht, aber eben auch noch nicht ausreichend, um ein so umfassendes Kompendium der Zollpolitik fundiert schreiben zu können. Der Mangel an Einzeluntersuchungen wird auch aus dem Literaturverzeichnis deutlich, das nur wenige, sich speziell mit Zollpolitik befassende Titel enthält, ohne daß man dem Verf. nachweisen könnte, daß er wichtige Werke übersehen hat. — Mit dem Thema mag es auch zusammenhängen, daß der Verf. häufig seitenlang ohne nennenswerte Quellennachweise Dinge ausbreitet, die mehr als seine eigene Meinung wiedergeben. Überraschend ist dann aber die fast wörtliche Übereinstimmung zwischen den Gedanken und Worten des Verf.s (der auf S. 206 meint: „Das Deutsche Reich sah sich damals vor der Alternative, in Zukunft entweder vermehrt Waren oder Menschen zu exportieren“) und den Worten eines früheren Reichskanzlers (Caprivi: „Entweder wir exportieren Waren, oder wir exportieren Menschen“). Ein exakter Quellennachweis hätte hier sicher Vermutungen über die Arbeitsweise des Verf.s nicht erst aufkommen lassen.

Fr.-W. Henning

Harald Witthöft, *Die Verlässlichkeit von Waage, Pfändern und Gewicht im Speditionshandel des 17. und 18. Jahrhunderts — das Beispiel Lüneburgs* (Technikgeschichte 38, 1971, 17—38). — Prof. Witthöft, dem wir eine Monographie über das Kaufhaus in Lüneburg (1962) und weitere Studien zur Geschichte des Speditionswesens verdanken, untersucht hier für eine spätere qualitative Erfassung des bedeutenden Lüneburger Durchgangshandels das Instrumentarium, mit dem die Waren gewogen wurden, die gleichförmige Hebelwaage mit Waagebalken und Schalen, die an Ketten oder Stricken aufgehängt waren, und den Pfänder, eine ungleicharmige Hebelwaage. Bis 1729 gab es nur Bruttopfänder, auf denen bis auf ein Ließpfund gewogen wurde (= 16 Pfund), wobei zu beachten ist, daß das Ließpfund die bedeutendste Handelsgewichtsgröße im Ostseeraum war. Nach der Lüneburger Ratsordnung von 1437 mußte die Tonne 20 Ließpfund (= 1 Schiffpfund) Salz halten, für die Tonne wurde (1543) ein Holzgewicht von 2 Ließpfund angenommen. W. ist der Ansicht, daß die Lüneburger Pfänderung nach Abstellung der größten Mängel der Praxis des Speditionshandels im 17. und 18. Jh. durchaus angemessen war.

H. K.

Lynn White Junior, *Die mittelalterliche Technik und der Wandel der Gesellschaft* (München 1968, Heinz Moos. 168 S.). — Lynn White Junior gilt als einer der besten Kenner der Technikgeschichte des Mittelalters. Sein Buch von 1962, *Medieval Technology and Social Change*, liegt hier in deutscher Übersetzung vor. Auf den umfangreichen Quellennachweis in den Fußnoten ist verzichtet worden zugunsten eines für den deutschen Leser zugeschnittenen Anmer-

kungsapparats, außerdem ist der kritische Apparat des Verf.s photomechanisch wiedergegeben (135—177 = hier 110—145). Das Werk hat drei Kapitel, die die technische Entwicklung aus reicher Detailkenntnis und universaler, bis in die Antike zurück und nach China ausgreifender Schau erfaßt. Im ersten Kapitel wird die Herkunft und Verbreitung des Steigbügels und seine Bedeutung für die Ausbildung des Lehnswesens behandelt, im zweiten die landwirtschaftliche „Revolution“ mit der Verwendung der Pferdekraft und der Ausbildung der Dreifelderwirtschaft dargestellt, das dritte Kapitel schildert die Erforschung und Ausbeutung der Naturkräfte und deutet das Heraufziehen des „Zeitalters der Technik“ an. Nach der Walkmühle am Serchio (983), dem Nocken (11. u. 12. Jh.), der Feder und dem Pedal (13. Jh.), wie der Ausgestaltung des Getriebes (14. Jh.) kamen im 15. Jh. Kurbel, Pleuelstange und Regler dazu, die es ermöglichten, die hin- und hergehende Bewegung in eine ständige Drehbewegung zu verwandeln. — Der Titel des Buchs ist wohl etwas irreführend, denn der Wandel der Gesellschaft bezog sich ja nicht nur auf die Ausbildung des Lehnswesens. Zur Ausbildung des Ritterwesens und zur „landwirtschaftlichen Revolution“ kam, wenn wir das Wort „Revolution“ gebrauchen wollen, auch eine „kommerzielle“; sie aktivierte die in den Städten konzentrierten Kräfte, diese bauten die neuen technischen Möglichkeiten der gewerblichen Produktion in ihre auf der Schrift beruhende kaufmännische Organisation ein und wirkten so entscheidend am Aufbau der künftigen bürgerlichen Welt mit. Davon ist nicht die Rede, auch nicht von der Navigationskunst, dem Aufkommen der Kogge und der Karavellbauweise. — Ein Register ist beigegeben. Die Hanse fehlt und die Kaufleute sind nur einmal (70) erwähnt. Bei Köln findet man die Uhrmachergilde in der Urlogingasse erwähnt (um 1220).
H. K.

David S. Landes, *The Unbound Prometheus, Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present* (Cambridge 1969, Univ. Press. IX. 566 S.). — David Landes schrieb für den 6. Band der Cambridge Economic History den Beitrag „Technological Change and Development in Western Europe, 1750—1914“ (VI, part II, 1965, 274—602), einen der besten Teile dieses zweibändigen Werkes über die industrielle Revolution und die darauffolgende Zeit. Dieser Beitrag bildet den Kern des hier anzudeutenden Buches, und zwar macht er die Kapitel 2 bis 5 aus; hinzugekommen sind noch eine Einleitung und zwei Kapitel über die Jahre zwischen den beiden Kriegen und den Wiederaufbau seit 1945 sowie eine abschließende Zusammenfassung. In der Einleitung erörtert der Verf. die Gesichtspunkte, die dazu berechtigen, die „Industrial Revolution“ als „a major turning in man's history“ zu kennzeichnen, wobei er Industrialisation „at the heart of a larger, more complex process often designated as modernisation“ sieht, dessen Ergebnis eine Gesellschaft von größerem Reichtum, größerer Komplexität als früher war. „Instead of polarizing it into bourgeois minority and an almost all-embracing proletariat, it produced a heterogenous bourgeoisie whose multitudinous shadings of income, origin, education, and way of life are oversidden by a common resistance to inclusion in, or confusion with, the working classes, and by an unquenchable social ambition“ (9). Die zweite Frage, die den Verf. in der Einleitung beschäftigt, bezieht sich auf die Gründe wirtschaftlichen Wachstums und

dessen geographische Bedingungen. Warum erfolgt der Durchbruch des modernen Industriesystems in Westeuropa? Hier sieht er die frühe Entfaltung privaten Unternehmertums in einer Welt der rechtlich sanktionierten Sicherheit und der kontraktlich fundierten, nicht durch Gewalt gestörten Beziehungen zwischen den Partnern, und die Zentren dieser Welt waren die autonomen Stadtstaaten. Dazu kam der früh entwickelte „faustische“ Sinn, diese Welt rational zu gestalten. In diesem Zusammenhang wird die These von Max Weber erörtert. Landes bekennt sich zu ihr, ergänzt sie mit eigenen Gesichtspunkten, insbesondere betont er die „communicability of experience“ als „basis of scientific and technological advance“, weil sie Übertragung und Ansammlung von Wissen ermöglichte. Er beleuchtet den westeuropäischen Fall mit dem Beispiel der islamischen Dekadenz und sieht schließlich auch in der nationalen Vielfalt Westeuropas ein besonderes Element, das die Wissenschaft und Technologie förderte. Er erörtert schließlich das Imperialismusproblem und räumt von vornherein ein, daß auf wissenschaftlicher Basis ein Consensus zwischen den verschiedenen Ansichten nicht erreicht werden könne; im Beispiel Japan sieht er den Beweis dafür, „that an alert and selfdisciplined society, though backward in technology and armament, could stand up to European pressure“. In der „Conclusion“ sucht Verf., anknüpfend an seine bekannte Diskussion mit Gerschenkorn „to evaluate the parameters of economic development“ (538ff.). Hier geht es ihm darum, neben den rein ökonomischen Determinanten die nichtökonomischen zu beachten, unter denen er die Ideologie, das Bevölkerungswachstum und die Urbanisierung besonders hervorhebt. Das Buch ist mit einem Register versehen, ein Literaturverzeichnis fehlt leider.

H. K.

Wolfram Fischer (Hrsg), *Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Probleme der frühen Industrialisierung* (Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin beim Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität zu Berlin, Bd. 1, Publikationen zur Geschichte der Industrialisierung, Berlin 1968, Colloquium-Verlag. 542 S.). — In diesem Band sind 15, vor allem in den Jahren 1964 bis 1966 in Berlin gehaltene Vorträge zu Problemen der frühen Industrialisierung in verschiedenen Ländern zusammengefaßt (Japan, Frankreich, USA, England, Deutschland, Böhmen). Für den Leserkreis der Hansischen Geschichtsblätter dürfte vor allem der Aufsatz von Rolf Engelsing: *Technik, Unternehmerorganisation und Kapitalinvestition in der deutschen Seeschifffahrt des 19. Jahrhunderts* von Interesse sein. E. versucht auf wenigen Seiten die wichtigsten Wandlungen in der deutschen Seeschifffahrt des 19. Jhs. darzustellen: 1. der Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff, 2. die Bewältigung der im Zusammenhang mit der Industrialisierung wachsenden Transportmengen. Obgleich sich E. dabei nur auf bereits veröffentlichte Forschungen stützt, zeigt seine Untersuchung doch interessante neue Aspekte. Neben der Verlagerung der Standorte der Reedereien von der Ostsee zur Nordsee (vor allem Hamburg) werden auch die Einflüsse behandelt, die von der Industrialisierung ausgingen. Die Standortverlagerung ist allerdings nur als eine relative Verlagerung anzusehen, da in erster Linie der Zuwachs der unter deutschen Flaggen fahrenden Schiffe sich in den Nordseehäfen ansiedelte, während die Ostseehäfen die dort beheimatete Schiffstonnage ebenfalls, wenn auch wesentlich geringer, erhöhen konnten. Die

Konzentration der Überseeflotte an wenigen Orten war verbunden mit der Konzentration in wenigen Unternehmen. Dementsprechend stagnierte die Zahl der von Partenreedereien bereederten Schiffe, während sich die Kaufmannsreedereien und die Maklerreedereien ausdehnen konnten. Die Kostenvorteile einer Verbindung von Handel und Transportleistung (Kaufmannsreederei) und eines breit gefächerten Leistungsangebots (Maklerreederei) werden hier deutlich. — Aber nicht nur in der verstärkten Nachfrage nach Transportleistungen wird der Einfluß der Industrialisierung durch das gestiegene Volumen der ausgetauschten Güter deutlich, sondern auch in der Schiffsbautchnik und in der Organisation des Sectransportes. Die Zusammenarbeit von deutschen Werften und Reedereien beim Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff, vom Holzschiff zum Eisen- und Stahlschiff kam nach E. für Deutschland nicht so recht vor 1875/1885 in Gang. Die Meinung des Autors, daß hier bis 1885 „die staatliche Aktivität“ gefehlt habe, um die seit 1840 vorhandenen Anfänge des Schiffbaues schon wie in England in den folgenden Jahrzehnten in eine erste Blütezeit übergehen zu lassen, hebt sicher einen von vielen Faktoren zu stark hervor. Diese These müßte schon durch einen genauen Kostenvergleich und durch eine detailliertere Darstellung der Konkurrenzsituation untermauert werden. — Sicher wird von diesem Aufsatz manche Anregung zu einer intensiveren Erforschung der Entwicklung der Schifffahrt im 19. Jh. ausgehen. Auch die übrigen Beiträge geben zu einzelnen Fragen der frühen Industrialisierung wertvolle Anregungen, zumal da auf dem jeweils nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raum kaum mehr als eine Andeutung der Problematik gebracht werden kann. Die beiden Aufsätze von Fritz Redlich und Bert F. Hoselitz über Zusammenhänge zwischen Industrialisierung und Unternehmertätigkeit in verschiedenen Ländern seien hier besonders genannt.

F.-W. Henning

Schiffbau und Schifffahrt

(siehe auch S. 121, 128, 135f., 140f., 150, 158f., 165f., 177f., 206f., 220—222, 225, 251f., 254—256)

In *Unda Maris 1967—1968* (Sjöfartsmuseet Göteborg, 1969, 148—153) finden wir ein Inhaltsverzeichnis der Jahrgänge 1942—1943. Es enthält Titel von schifffahrtsgeschichtlichen Arbeiten, die an anderer Stelle bibliographisch nicht erfaßt und unserer Forschung sonst kaum zugänglich sind.

P. H.

Ole Crumlin-Pedersen, *Das Haithabu-Schiff — vorläufiger Bericht über das im Jahre 1953 im Haddebyer Noor entdeckte Schiffswrack* (Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu, Hrsg. Kurt Schietzel, Bericht 3. Neumünster 1969, Karl Wachholtz. 38 S.). — Der bekannte dänische Schiffsarchäologe hat sich der vor 17 Jahren durch Hingst und Kersten bei einer Taucheraktion im mutmaßlichen Hafenbecken von Haithabu gemachten Funde angenommen. Neben dem Wrackfund ist eine Befestigung des Hafensareals erkannt worden. Die Entdeckung dürfte für die Geschichte des frühmittelalterlichen Seewesens in unserem Raume wesentlich sein. In einer sauberen Methode geht C. nach einer Beschreibung der einzelnen Schiffsteile an eine zeichnerische Rekonstruktion des

Mittelschiffes heran. Er vermutet, daß die größte Breite etwa bei 2,4 und 2,6 m lag. Der Tiefgang mag etwa 70 cm betragen haben. Die Länge schätzte der Taucher auf etwa 16 m. C. vergleicht nun den Utrechter Schiffsfund sowie das älteste in der Zuidersee gefundene Wrack (Q 76). Sie geben für den friesischen Schiffbau einen Anhalt. Zahlreicher sind die Bootsfunde im slawischen Gebiet, die C. ebenfalls zusammenfassend beschreibt. Der Auffassung Linaus aus dem Jahre 1939 über den nordisch-germanischen Ursprung vor allem der ost- und westpreußischen Bootsfunde hat sich der Leiter des polnischen Schiffahrtsmuseums in Danzig Smolarek seit 1955 widersetzt. C. kommt nun zu der Auffassung, daß sich die Bauweise seegehender Kielboote an der südöstlichen Ostseeküste im überwiegenden Maße an skandinavische Vorbilder anlehnte. Die flachbodigen Binnenschiffstypen, die noch heute den u. U. aus dem Slawischen stammenden Namen Prahm tragen, hält er für wahrscheinlich slawischen Ursprungs. Das Haithabu-Fahrzeug ordnet er dem nordischen Schiffbau zu. Er hält es für ein Kriegs- oder Reiseschiff, welches mit größter Wahrscheinlichkeit in das 10. oder 11. Jh. gehört. Fundumstände und kräftige Brandspuren deuten darauf hin, daß das Schiff bei einem Angriff auf die Hafenbefestigung gesunken sein kann.

P. H.

Witold J. Urbanowicz, *Über Schiffe im 16. Jahrhundert* (O okręcie w szesnastym wieku. In: Naut. III, 1968, 60—62), geht von der Konkurrenz der Holländer zur Hanse, dem Wachsen der Nationalstaaten und dem Ausgreifen der Portugiesen nach Übersee aus und meint, daß der eigentliche Held dieser Epoche das Schiff war. Es entwickelte sich aus den mittelalterlichen Koggen und den dreimastigen, hochbordigen Karacken. Sie waren zwar schwer und langsam, aber sie konnten längere Reisen bestehen. Der wachsende Verkehr nach Übersee erforderte stark gebaute, schnellere Schiffe für größere Ladungen. Schritt für Schritt entwickelte sich der neue Typ der Galeonen. Diese bekamen andere Proportionen, höhere Segel, und es entwickelten sich neue Formen des Schmuckes, die bald zu barocken Skulpturen überleiteten. U. weist darauf hin, daß ähnliche große Galeonen wie für die Royal Navy auch in Danzig und Elbing gebaut wurden. Er führt Charakteristika der Takelage auf und geht dann auf die Fleuten und Galeassen ein. Er meint, daß damals die Entwicklung zum Vullrigger und Klipper einsetzte. Leider ist der Aufsatz nicht illustriert.

P. H.

Lothar Eichberg (Hrsg.), *Risse von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts* (Rostock [1970], VEB Hinstorff. 89 S., zahlr. Abb. u. Tfn.). — Dem zu früh verstorbenen Robert Loef schwebte es vor, als verlegerische Gesamtleistung die Geschichte des Schiffbaus in Form von Rissen darzustellen, um so historisch-wissenschaftliche Arbeit mit technischer Leistung zu verbinden und damit dem Historiker Anschauungsmaterial und Unterlagen für weitere Forschung zu bieten. In Rolf Hoeckel fand er einen hervorragenden technischen Zeichner. Für das 16. Jh. hatten die Arbeiten in den 1957 und 1958 herausgekommenen, längst vergriffenen Mappen *Schiffsrise zur Schiffbaugeschichte I und II* einen Abschluß erreicht. Der besondere Wert der jetzigen Neuherausgabe liegt nicht nur in den vergrößerten Tafeln im einheitlichen Maßstab 1 : 100 000, sondern darin, daß dem die Zeichnungen begleitenden Text zahlreiche, für die Rekon-

struktionen als Quellen herangezogene bildliche Darstellungen in Form von Fotos oder Strichzeichnungen beigelegt sind. Damit ist die Überprüfung von in der Zeichnung und im Text gemachten Aussagen erleichtert. Die Beschreibungen eröffnet F. Jorberg mit zwei grundlegenden Beiträgen, *Bewaffnetes Expeditionsschiff „Golden Hind“* und *„Pelikan“ 1575* und *Kriegsschiff „Revenge“ 1577*. Er beschreibt den Einsatz der Fahrzeuge und das über sie vorhandene Quellenmaterial sowie ihre Abmessungen, Bauart, Takelage, Ausrüstung und Bewaffnung, auch die Stärke der Besatzungen und die Beflaggung. Von R. Hoeckel, R. Loef und Hans Szymanski gemeinsam sind die *Fregatte „Roter Löwe“ 1597*, die *Fleute „Derflinger“ 1678*, die *Jacht „Große Jacht“ 1678*, die *Fregatte „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ 1680* nach ähnlichem Schema, aber wesentlich kürzer bearbeitet. Allein aus der Feder von Szymanski stammt die Beschreibung und knapp gefaßte, aber erschöpfende Darstellung des Schicksals der *Fregatte „Berlin“ 1674*, mit der Benjamin Raule 1679 die Hamburger Konvoischiffe „Leopoldus Primus“ und „Wappen von Hamburg“ wegnehmen lassen wollte. Mit dem Ende des 16. Jhs. in den Niederlanden neu aufkommenden Schiffstyp der Fleute wurde der niederländische Schiffbau auch für andere Typen bestimmend, deswegen folgen den Einzelbeschreibungen *Allgemeine Erläuterungen zu den Schiffen niederländischer Bauart* von Heinrich Winter. Ein Beitrag von R. Hoeckel und R. Loef über *Die Farbgebung der Schiffe im 17. Jh.* schließt die Reihe und belebt das Bild. Obwohl es sich bei den dargestellten Schiffen ausschließlich um britische, preußische und brandenburgische Kriegsschiffe handelt, ist für hansische Schiffe der Zeit manch Analogieschluß erlaubt. Denn in jener Zeit waren vor allem bei zum Kaperkrieg eingesetzten Schiffen die Grenzen zwischen Handels- und Kriegsschiffen durchweg fließend. Manches Kriegsschiff war als bewaffnetes Handelsschiff gebaut und beendete seine Laufbahn wieder als Lastsegler. Im staatlichen Dienst eingesetzte Schiffe sind jedoch auf Abbildungen sicherer zu identifizieren, und über sie ist darüber hinaus in staatlichen Archiven leichter weiteres Quellenmaterial bewahrt als über die unzähligen rein zivilen Handelsschiffe. P. H.

Wilhelm Hädeler, ein historisch interessierter gelernter Schiffbauer und Dipl.-Ing., gibt in vier Fortsetzungen unter dem bescheidenen Titel *Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus in der Stadt Lauenburg* (Lauenburgische Heimat, Ratzeburg, H. 41, 1963, 36—41; H. 48, 1965, 12—25; H. 67, 1969, 31—42; H. 68, 1970, 9—24) neben einer kurzen Darstellung der Geschichte der lauenburgischen Schifffahrt eine ausführliche Beschreibung der Formen, Bezeichnungen und Maße früherer Elbschiffe und ihrer Bautechnik. Was ihm von den Großvätern — der eine war Schiffszimmermann, der andere Schiffseigner und Schiffer — überliefert wurde, hat er im Alter sorgsam aufgezeichnet und durch umfangreiche Literaturstudien vertieft. Durch seine eigenen handwerklichen, technischen Kenntnisse vermag er uns dazu so viel über Werkzeuge, Handwerkstechniken und über den Gebrauch der Fahrzeuge zu berichten, daß wir ihm für das Festhalten dieser Kenntnisse des nun aussterbenden Holzschiffbaues dankbar sein müssen. Wer sich mit historischem Holzbootsbau befaßt, sollte an der Arbeit nicht vorübergehen. P. H.

Der „Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum e. V.“ und der „Lauenburger Schiffsahrtsverein von 1869“ haben zum Lauenburger Elbschiffahrtstag 4.—6. 9. 70 (Lauenburg/Elbe, 1970, Gebrüder Borchers, 64 S.) ein Heft herausgegeben, aus dem einige Aufsätze zur schnellen Orientierung festgehalten werden sollten. Erich Gramkow, *Lauenburg als alte Schifferstadt*, gibt einen Überblick über die Entwicklung des Schiffergewerbes sowie der Vereine und sozialen Einrichtung der Schiffer, vor allem im 19. Jh. (16—20). Werner Hinsch, *Dampfschiffahrt auf der Elbe*, eröffnet seine Darstellung der frühesten Dampfschiffahrt auf der Elbe mit der am 29. Juni 1816 beginnenden regelmäßigen Fahrt der „Lady of the Lake“ zwischen Hamburg und Cuxhaven. Ausführlich sind wohl nahezu alle auf der Elbe bis nach Sachsen hinein verkehrenden Dampffahrzeuge aus der 1. Hälfte des 19. Jhs. beschrieben. Leider fehlen bildliche Wiedergaben (21—26). Auch der sehr aktuelle Artikel von Gerhard Stock, *Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals dringend notwendig* (27), beginnt mit einem Rückblick auf den Stecknitz-Kanal. A. Lüchau, *Die Entwicklung der Motorschiffahrt, Beitrag der Firma I. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe* (48—51), liefert einen Leistungsbericht der Werft. Wilhelm Schröder, *Lauenburger Schiffer und Schiffsvolk — Ein kleines kulturelles Streiflicht* (57—59), schlägt, vom Kalandshaus ausgehend, die Brücke zum „Ehrbaren Schiffsamte“ und zur „Schifferbrüderlichkeit von 1635“. P. H.

Gerhard Salemke, *Die Ilmenau-Schiffe* (Logbuch 1970, III, 29—30, 1970, IV, 3—8), beschreibt und zeichnet diese Fahrzeuge nach älteren Darstellungen. Ein besonderes Verdienst dieser Arbeit liegt im Zusammentragen von bildlichen und gegenständlichen Quellen über die Fahrzeuge der Ekenknechte, Böterschiffer, Enterlöper und Haferfahrer. Sie soll fortgesetzt werden. P. H.

Gerhard Salemke, *Das Dielenschiff* (Logbuch 1970, I, 13), bereichert unser Wissen über technische Einzelheiten dieses eichenen Fischerei- und Transportfahrzeugtyps der Unterweser und weist uns einige Modelle und Risse dieser Boote nach. P. H.

Gerhard Salemke, *Der Blockkahn von der Untertrave* (Logbuch 1970, II, 29—31). — Aufmessungen sowie Angaben über Bauwerften und das tatsächliche Verbreitungsgebiet dieses in unseren Tagen aussterbenden urtümlichen Schiffstypes verdienten es, festgehalten zu werden. Der Blockkahn heißt am Dassower See: „Kroppkahn“. Er ist meist 7 m lang und 1,35 m breit. Die massiven, aus einem Stück gearbeiteten Vor- und Achterschiffsteile sind zwischen 80 cm und 1 m lang. Die Kähne werden etwa 40 Jahre alt und werden seit den dreißiger Jahren auch mit Dieselmotoren versehen. P. H.

Wolfgang Rudolph, *Segelboote der Deutschen Ostseeküste* (Berlin 1970, Akademie-Verlag, 160 S., 56 Abb.), beschränkt sich zwar auf Grund heutiger politischer Gegebenheiten im wesentlichen auf den Küstenbereich zwischen Trave und Oder, bietet aber in diesem Rahmen so viele neue Forschungsergebnisse über handwerklich gefertigte Fracht- und Fischereifahrzeuge, daß wir das Buch wärm-

stens begrüßen können. Auf die Fülle schiffbaugeschichtlicher, volkskundlicher sowie wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Einzelheiten kann hier nur hingewiesen werden.

P. H.

Werner Hinsch, *Bau und Konstruktionen von Radschleppdampfern*, (Logbuch 1970, II, 7—10, III, 4—10). — Wer technische Daten über Antrieb, Bau, Aussehen, Verbreitung und Entwicklung dieser im 19. u. 20. Jh. nicht unbedeutenden Zubringer des Seeschiffverkehrs sucht, findet hier in Kürze das Notwendigste zusammengetragen. In Deutschland begannen die ersten Pioniere dieses neuen Gewerbes 1816 auf der Spree und 1834 auf der Elbe zwischen Dresden und Hamburg.

P. H.

K. J. Baum, *Der Eisbrecher No. 1 für die Unterelbe* (Logbuch 1970, IV, 13—18), lenkt unseren Blick auf das Ergebnis der Aktivität des „Comités zur Beseitigung künftiger Eissperrungen der Elbe“, das am 16. Febr. 1871 seine erste Versammlung abhielt und bereits im Dezember 1871 ein neu konstruiertes Fahrzeug in Dienst stellte. Damit begann das erste dieser für die Großschiffahrt vor allem auf der Ostsee unentbehrlichen Helfer seine Arbeit. Abbildungen, Risse und exakte technische Angaben ergänzen den Aufsatz.

P. H.

Gerhard Bohbrecher, *Kaiser Wilhelm der Große — Glanz und Ende eines berühmten Schnelldampfers* (Seekiste, Schifffahrt international 21, 1970, H. 4, 176f.). — Das Jahr 1897 wurde mit dem Erscheinen dieses in Stettin gebauten Lloyd-Schiffes von Zeitgenossen als das Jahr der Deutschen auf dem Atlantik bezeichnet. Das Schiff errang auf der Jungferntour das Blaue Band in 5 Tagen 22 Std. 30 Min. und erzielte auf der dritten Reise eine Geschwindigkeit von 21,91 km. Wir erfahren Einzelheiten über das Schiff, seine Reisen und sein Ende als Hilfskreuzer am 26. August 1914. Die schiffahrtsgeschichtlich interessante Studie wäre wohl nur noch durch das in der Hist. Sammlung der Marineschule Mürwik befindliche Foto der letzten Besatzung mit Namen zu ergänzen.

P. H.

Christiane Villain-Gandossi, *La mer et la navigation maritime à travers quelques textes de la littérature française du XII^{ème} au XIV^{ème} siècle* (RHES 47, 1969, 150—192). — L'objectif est de saisir par l'observation du vocabulaire et des images, les représentations et les notions relatives à la mer, à la géographie, à la nautique. Parmi les traits mis en évidence, les plus frappants sont une certaine imprécision des termes, la fréquence de descriptions conventionnelles et de clichés littéraires, l'écran du symbolisme. L'idée de recherche, intéressante, demanderait une analyse plus poussée sur des matériaux rassemblés de manière plus systématique, alors qu'ici le choix paraît fortuit.

P. J.

Carlo M. Cipolla, *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion 1400—1700* (London 1965, Collins, 192 S. 12 Bildtn.), zeigt uns, daß die Geschichte des Geschützwesens weit in die Wirtschafts- und Kulturgeschichte hineingreift. Den Schiffgeschützen kommt darüber hinaus in der See-

fahrtsgeschichte besondere Bedeutung zu. Die technischen Mittel, und zwar, im wesentlichen die Kanonen, waren Voraussetzung für den Ausgriff der europäischen Völker nach Übersee. Seit der ersten Hälfte des 14. Jhs. setzten sich Bronzegeschütze an Bord durch. Eisen war zwar billiger als Bronze, aber die Arbeit des Kanonenschmiedens war kostspieliger und schwieriger als der Bronze- und Gußeisenerne Geschütze aber waren zu gefährlich. Die Techniken des Glockengusses und des Kanonengusses wurden von gleichen Meistern beherrscht. Vom Ende des 15. Jhs. ist uns das Bild des Seglers mit Breitseitbatterien aus dem Hamburger Stadtrecht wohl bekannt. Im 15. Jh. stieg die Nachfrage der Territorialstaaten mit ihren Armeen nach Feldgeschützen. Die wachsenden Überseeexpansionen vor allem der westeuropäischen Staaten erhöhten den Bedarf. Damit gewann der Kupferhandel eine Bedeutung, die anscheinend in den hansischen Städten nicht voll übersehen wurde. Dies Geschäft ging durch süddeutsche Hände. Die Fugger begannen mit eigener Kanonengießerei in Fuggerau. Ende des 16. Jhs. galten die Gießereien in den südlichen Niederlanden und in Nürnberg, Augsburg, Marienburg und Frankfurt als die besten. Aus Deutschland und Flandern wurden nach Spanien Geschütze für die großen Flottenunternehmungen eingeführt. Auch Gießer und Artilleristen traten in fremde Dienste. Während des wirtschaftlichen Rückganges in den Niederlanden drangen in der 2. Hälfte des 16. Jhs. die Italiener in die Geschützherstellung und in den Geschützhandel ein. In Venedig goß man jetzt nach deutschem Muster. Die Weltmacht Spanien aber war in bezug auf Geschütze von ihren Gegnern, den Niederländern und den Engländern, oft völlig abhängig. Versuche, die Ausfuhr zu verbieten, scheiterten in England. Sogar 1583 wurden 23 Geschütze mit Munition, trotz aller Gegnerschaft auf See, nach Spanien exportiert. Das flott geschriebene Buch ist durch ein Register erschlossen, die Bibliographie zeigt, daß C. sich keinesfalls auf die angelsächsische Literatur beschränkt, sondern auch jüngere deutsche Arbeiten, wie die von Sprandel über die Ausbreitung des deutschen Handwerks im mittelalterlichen Frankreich (vgl. HGbl. 83, 232), mit heranzieht. P. H.

Florentino Perez-Embid, *Navigation et commerce dans le port de Séville au bas moyen âge* (MA 24, 1969, 263—289 et 479—502). — Base d'opérations militaires où les rois de Castille organisèrent leur flotte andalouse depuis le milieu du XIII^{ème} siècle, Séville n'a eu encore au siècle suivant qu'un trafic rudimentaire. Ce sont les Génois, constituant la plus importante colonie de marchands étrangers, qui en firent au XV^{ème} siècle une place commerciale et bancaire notable. Au début du XVI^{ème} siècle, aucune liaison n'existait avec l'Europe du nord; même avec la Bretagne et la Normandie, l'auteur ne signale alors que des relations épisodiques sans grande ampleur. P. J.

Carmelo Trasselli, *L'amirauté de Sicile (XIV^{ème}-XVIII^{ème} siècles)* (RHES 47, 1969, 193—214). — Les attributions de l'Amirauté, au XIII^{ème} siècle, étaient déjà plus administratives et judiciaires que militaires. Il y eut ensuite tendance au démembrement, avec des vice-amiraux, mais les fonctions avaient encore trait aux choses de la mer. Depuis l'établissement de la domination aragonaise, la charge se vida de substance, du fait de l'institution d'un général des galères. P. J.

Lauritz Pettersen, *Bergensk sjøfart i 900 år — Hva Sjøfartsmuseets samlinger kan fortelle frå Bergens sjøfartshistorie* (Sjøfartshistorisk Årbok 1969, Bergen 1970, 49—114). — Die Ausstellungen des Bergener Schiffahrtsmuseums geben nicht nur eine Übersicht über die Entwicklung Bergens, sondern der norwegischen Schifffahrt. Der älteste norwegische Bootsfund stammt aus der Umgebung Bergens aus Halsnøy. Er ist in die Zeit um 200 v. Chr. datiert. Nachrichten über das Aussehen der Schiffe nach 1300, als Norwegen seine Stellung in Nordeuropa verlor, sind spärlich, aber die Ausgrabungen bei der Deutschen Brücke brachten viele Einzelheiten ans Licht, die unsere Kenntnisse aus den Kalmarfunden ergänzen. Eine neue Ära der norwegischen Schifffahrt begann im 17. Jh. Mit dem Aufkommen der Niederländer wurde die Fleute zum beherrschenden Schiffstyp. In der Auseinandersetzung zwischen Briten und Niederländern wurde 1665 die Schlacht um einen Geleitzug zum wichtigsten Ereignis für die Stadt. Wegen der mittelmeerischen Piraten und der häufigen Kriege in europäischen Gewässern waren auch bergensche Schiffe im folgenden Jahrhundert bewaffnet. Wie an unserer Nordseeküste begann auch für die bergensche Segelschifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. ein neuer Aufstieg. In wenigen Jahren wuchs die norwegische Handelsflotte um das Fünffache. Zugleich setzte sich, zunächst in der Küstenschifffahrt, das Dampfschiff durch. Der mit Stücken des Museums reichillustrierte Artikel gewinnt durch ein 5 Seiten umfassendes Literaturverzeichnis.

P. H.

Stanisław Bodniak, I. *Wann kam die alte polnische Flagge auf?* II. *Fragen der Seewacht während des Interregnums und unter Heinrich von Valois, 1572—1575* (I. Kiedy powstała dawna bandera polska? II. Sprawy „straży morskiej“ w bezkrólewjach i za Henryka Walezego, 1572—1575. In: Naut. III, 1968, 100—106). — Die beiden Beiträge des 1952 verstorbenen Forschers sind in dem Abschnitt Dokumentation als Zweitabdruck wiedergegeben. Unsere Kenntnis der polnischen Flaggen beruhen auf Zeichnungen, die zu einem Zeitpunkt entstanden, als keine polnischen Kriegsschiffe mehr auf See anzutreffen waren. B. meint, die Flagge müsse mit den Kaperfahrern des polnischen Königs in der ersten Hälfte des 16. Jhs. aufgekommen sein. Die Schiffe Sigismund Augusts führten die königliche Flagge, in den Jahren 1560—1561 die des Livländischen Ordensmeisters. 1566 sollten polnische Kriegsschiffe durch Wegfieren der Toppsegel begrüßt werden. Konkret wird die polnische Flagge 1566 im Gerichtsverfahren gegen den Danziger Leuchtturmwärter Jost Zander genannt. Dieser hatte an der Weichselmündung auf einen polnischen Kaperfahrer geschossen, um ihn am Einlaufen zu hindern, obwohl er „sub signis et velis Sacrae Regiae Majestatis“ segelte. B. schließt daraus, daß die älteste polnische Flagge nicht der Schwertarm war, den man auch in anderen Seegebieten antrifft, sondern ihr Hauptzeichen war das königliche Wappen. Der zweite Beitrag gibt einige Einzelheiten über die Kaperei zwischen 1572 und 1575. Nach dem Einstellen des Kaperkrieges im Februar 1572 brachte die Lage in Livland und der Gegensatz zu Dänemark Sigismund August dazu, neue Kaperbriefe auszugeben. Danziger Schiffe nahmen den Segler des Kapitäns Christoph Munkenbeken. Die Dänen nahmen das Schiff des Michael Figenow mit 150 Mann. Nach der Hinrichtung des Kapitäns mit zwölf Mann wurde die restliche Besatzung nach Hause ge-

schickt. Die Danziger Behörden bemühten sich, die Kaperei zu unterbinden. Darauf resignierten etliche Kaperfahrer. Andere begaben sich nach Livland, um mit dem dortigen Administrator Jan Chodkiewicz zusammenzuarbeiten. Als die Bürger von Riga ihren Stützpunkt aushoben, zogen sie sich weiter zurück. Wir kennen weder die Zahl noch die Namen der wenigen Freibeuter. Sie betätigten sich 1575 auch bei Hela und in der Putziger Wik. Als Livland von den Moskowitern genommen wurde, überlebte ein Teil der Kaperfahrer bis zu den Zeiten des Stephan Batory und erschien 1576 wieder unter polnischer Flagge. P. H.

Władysław A. Drapella, *Seemännische Erfahrung des Nikolaus Christoph Radziwill-Sierotka, Versuch einer Wertanalyse der maritimen Teile der „Peregrinatio“ (1583—1584) (Praktyka żeglarska Mikołaja Krzysztofa Radziwill-Sierotki. Próba analizy wartości partii morskich „Peregrynacji“, 1583—1584. In: Naut. III, 1968, 66—97)*, untersucht in einer minutiösen Studie an Hand des Reiseberichtes unter Zuhilfenahme anderer Quellen und mit genauer Eintragung der Schiffsorte in moderne Seekarten die nautischen und seemännischen Kenntnisse des Autors, die dieser mit seiner Schrift auch in Polen verbreitete. D. kommt zu dem Ergebnis, daß Radziwill den komplizierten Prozeß des Segelns während seiner Reise von Venedig in den Nahen Osten nicht begriffen hat; er gibt aber die Beschreibung einiger mittelmeeischer Schiffstypen, Angaben über den Schiffbau, die Takelage sowie die Ausrüstung der Schiffe. D. analysiert auch die Angaben über die verschiedenen seemännischen Manöver. Jeder Praktiker der Seemannschaft wird diese Schilderungen frühneuzeitlicher Seefahrt mit Interesse und nicht ohne Schmunzeln lesen. P. H.

R o a l d M o r c k e n erfreut uns mit einem Bericht über *Europas eldste sjømerker* (Sjøfartshistorisk Årbok 1969, Bergen 1970, 7—48), der unsere Kenntnis über nautische Hilfsmittel des Mittelalters erheblich erweitert. Das nordische Navigationslehrbuch Rim aus dem 13. Jh. beschreibt u. a. Bäume als Seezeichen, so wie sie zu allen Zeiten benutzt wurden. Aber schon in der Wikingerzeit scheint eine Kette von steinernen Baken entlang der norwegischen Küste gestanden zu haben. M. meint, daß wir bisher nur wenige der tatsächlich erhaltenen Steinbaken als Seezeichen erkannt haben. Um 870 baute Floke Vigeirsson vor seiner Reise nach Island bei Smørsund eine Steinbake, die Flokavaroti. Zwei große Baken bei Ny Hellesund, einige Meilen östlich von Lindesnes, die in der Zeit des heiligen Olav errichtet wurden, sollen einmal 20 Fuß hoch gewesen sein. Sie wurden leider im Zweiten Weltkriege zerstört. Ein als Seezeichen errichtetes Steinkreuz aus dem 10. Jh. steht auf der Insel Kvitsøy. Das größte Steinkreuz dieser Art in Norwegen steht an der Westküste bei Korssund. Es soll ebenfalls auf Olav den Heiligen zurückgehen. Wenige Meilen nordwestlich davon baute vor 1111 König Eystein einen wahrscheinlich hölzernen Turm als Seezeichen. Er ist nicht erhalten geblieben. In einer Ballade des 12. oder 13. Jhs. ist auch aus dieser Gegend eine Segelanweisung erhalten. Die „Tönsberger Tonne“, ebenfalls eine Bake, wird im Jahre 1200 genannt. Andere Zeichen wurden an den Grenzen auf dem Lande errichtet. Eines stand in der Nähe des heutigen Göteborg; es ist vor 1018 errichtet, wir wissen aber nichts über sein Aussehen. Ein anderes stand an der Südküste des Weißen Meeres auf der Kolahalbinsel. Der

Ort hieß Ægestafr; dies läßt darauf schließen, daß dies Zeichen einer Windrose ähnelte. Es kann auf das 11. Jh. zurückgehen. Im 16. Jh. wurde berichtet, daß an der Südküste Norwegens bei Ny Hellesund, vielleicht nahe bei den Baken, eine „Kompaßrose“ in den Fels gekerbt war. Ein solches Zeichen war auch am Nordkap, und eine verlorene Quelle berichtet von einem „Stern“ an der Südküste Grönlands, womit etwas Ähnliches gemeint gewesen sein kann (vgl. HGBll. 81, 169). Weitere ältere Seezeichen konnte schon W. Vogel in England um 1160 und 1225 auf Falster nachweisen. P. H.

Bruce E. Gelsinger, *Lodestone and Sunstone in Medieval Iceland* (MM 1970, 219—226), geht den frühen Zeugnissen über die Benutzung des Erdmagnetismus für die Navigation nach. Er meint, daß die beiden nautischen Hilfsmittel, der Magnetstein und der sogenannte Sonnenstein, in einigen nordischen Quellen verwechselt wurden. Der Magnetstein wurde zur Magnetisierung einer Nadel benutzt, die dann, in einer Bussole schwimmend, die Nordrichtung zeigte. Der Sonnenstein aber muß nach seiner Ansicht ein Kristall gewesen sein, der Licht polarisierte, ähnlich wie Kollmans Himmelskompaß bei der Flugnavigation. Vom Sonnenstein wird auch in der Olafssage berichtet. Schon Plinius d. Ä. beschreibt einen solis gemma als einen weißen Stein, der Licht polarisiert, wodurch auf See die genaue Richtung der Sonne festgestellt werden kann. G. meint, daß der ‚Solarstein Kassadur‘ im Inventar der Hrafragieskirkja und der Sonnenstein in der Hrafns Saga Magnetsteine waren. So kommt er zu dem Schluß, daß Magnetnadel und Magnetstein auf der Islandfahrt schon vor 1230 gebräuchlich waren. P. H.

„Pilot“ — „Neuer Pilot“ — „Weser“ — „Bremen“, *Bremer Leuchtschiffe des 19. Jahrhunderts* werden von Hartmut Müller erfaßt (JbMorgenst. 50, 1969, 195—205). Der Aufsatz ergänzt den Beitrag von Erich Grelle über „148 Jahre Feuerschiffstation Bremen“ (JbMorgenst. 47, 1966, 73—94). Die genannten Feuerschiffe wurden zwischen 1818 und 1901 von Bremen unterhalten; ihr Schicksal wird in einer Fülle von archivalischem Detail verfolgt. H. Schw.

K. Grimm, *Lotsenschoner „Grodén“* (Logbuch 1970, I, 15—18), gibt nicht nur einen Riß und ein Bild dieses Fahrzeuges, sondern auch Einzelheiten über die Lotsentätigkeit um die Jahrhundertwende. P. H.

Bruce E. Gelsinger, *The Norse „Day’s Sailing“* (MM 1970, 107—109), greift Roald Mørken (vgl. HGBll. 87, 125) wegen seiner Definition des nordischen doegr sigling an. G. meint, das nordische Wort könne sowohl einen Tag von 24 Stunden als auch einen halben Tag von 12 Stunden im Gegensatz zur Nacht bezeichnen haben, zumal auch heute in germanischen Sprachen beide Bedeutungen üblich sind. Deswegen muß ein doegr sigling nach Ansicht von G. durchaus nicht immer ein einheitliches Maß bedeuten haben. P. H.

G. Salemke, *Friedrich Endersch, Zeichner und Kartograph 1705—1869* (Logbuch 1970, III, 12), ruft uns den Schöpfer der ersten preußischen See- und Erdkugel sowie einer Planetenmaschine ins Gedächtnis und weist auf seine Schiffsdarstellungen auf der „Mappa geographica Trium insularum in Prussia

1753“ hin. Der Sohn dieses Barbiers, Wundarztes, Malzbrauers, Mechanikers und Hofmathematikers König Augusts III. gründete eine mechanische Werkstatt, die später der Gelbgießermeister Jakob Schichau übernahm, dessen Sohn die weltbekannte Werft dieses Namens schuf. Endersch hat uns auch den Stich des 1738 vom Stapel gelaufenen 96 Last tragenden Seeschiffes „Die Stadt Elbing“ überliefert. P. H.

H. Wiechell, *Schiffsdarstellungen auf Stadtsiegeln des Mittelalters* (Image Roche, 4, 1969, Hoffmann — La Roche AG, Grenzach/Baden, 10—17). — Die an so entlegener Stelle in der Firmenzeitschrift einer Arzneimittelfabrik publizierten Fotos von Siegeln, offenbar aus dem Lübisches Staatsarchiv, verdienen es, von der hansischen Forschung nicht übersehen zu werden. P. H.

Lührs, *175 Jahre Jos. L. Meyer in Papenburg* (Schiff und Hafen 22, 1970, 85). — Auf die von W. Rolf Meyer in Papenburg 1795 gegründete Holzschiffswerft wies uns schon Szymanski hin. Nach dem ursprünglichen, ‚Turmwerft‘ genannten Gelände hatte die Familie verschiedene Bauplätze inne. Heute verfügt sie über ein werftheigenes Hafenbecken, drei Querhellinge und ein Trockendock. L. gibt nach kurzer Rückschau in seiner Würdigung vor allem einen Überblick über den Wiederaufbau nach 1945 und über den heutigen Stand der Werft. P. H.

G. Beier, *Maschinenbau auf den Werften an der Unterweser* (Schiff und Hafen, Sonderausgabe Bremen und Bremerhaven, Juli 1970, 5—7). — Als Johann Lange das erste Dampfschiff baute und darin eine 14-PS-Maschine installierte, nahm der Schiffsmaschinenbau an der Weser seinen Anfang. 1893 entstand aus der Langeschen Werft der Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik. Inzwischen hatte sich auch die AG „Weser“ gebildet. Beide Betriebe mußten Mitte der zwanziger Jahre schwere Krisen durchstehen. B. zeigt mit der Geschichte der Werften auch Wandel der technischen Ansprüche im Schiffsmaschinenbau auf. P. H.

Alfred Lichte, *Das Modell der Palmschleuse* (Logbuch 1970, II, 2), bietet Abmessungen der ältesten noch erhaltenen Schleuse Europas. Die 1724 erbaute Schleuse ist die dritte an dieser Stelle des 1398 erbauten Stecknitzkanals. P. H.

Gerd Vogel, *75 Jahre Nord-Ostsee-Kanal* (Schiff und Hafen 22, 1970, H. 6, 538—548), meint, das Fehlen eines sicheren und guten Wasserweges zwischen Ost- und Nordsee im Zeitalter der Entdeckungen trug dazu bei, daß die Ostseeländer ihren Rang als führende Seefahrtsnationen abtreten mußten. Deswegen geht er auf die Kanalprojekte seit dem 16. Jh., vor allem auf den 1784 verwirklichten Eiderkanal ein. Die Planungen für den späteren Kaiser-Wilhelm-Kanal begannen um 1848. Gegen die Kanaltrasse erhob Lübeck Einwände, weil es hamburgische Konkurrenz im Ostseeraum fürchtete. Aus strategischen Gründen trat Moltke als Gegner des Kanalbaues auf. Gegen diese Widerstände machte Bismarck ihn zum festen Baustein seiner Politik. Neben der technischen Aufgabe stellte der Kanalbau außergewöhnliche organisatorische Aufgaben. Die Zahl der

Arbeiter am Kanal stieg von 3000 Mann im Jahre 1888 bis auf 8900 im Jahre 1892, dazu waren 340 Mann Bauleitungspersonal eingesetzt. Der Schichtlohn betrug damals 3,30 Mark. Für 65 Pfennig täglich erhielten die Arbeiter warme Unterkunft und Verpflegung. Schon 15 Jahre später, 1907, mußte der Kanal jetzt aus militärischen Gründen erweitert werden, davon profitierte bis auf den heutigen Tag die internationale Handelsschifffahrt. Ein halbes Jahrhundert später war der Kaiser-Wilhelm-Kanal eine der wichtigsten Wasserstraßen. Weder der Suez-Kanal (vor der Krise) noch der Panama-Kanal erreichten annähernd so hohe Passagezahlen. P. H.

Karl Hinrich Peter, *Ein klassischer Schiffbruch — Seine Ursache: Wachvergehen und Ungehorsam* (Marine-Rundschau 67, 1970, 531—535). — Einer Meldung von UPI aus Washington zufolge soll der amerikanische Forscher Fred Dickson Wrackteile der „Santa Maria“ des Kolumbus an der Nordküste Haitis gefunden haben. P. nimmt die Meldung zum Anlaß, an Hand der überlieferten Aufzeichnungen des Bordbuches jenem Schiffbruch in der Heiligen Nacht 1492 nachzugehen. Der Rudergänger hatte das Ruder gegen die ausdrückliche Weisung einem Schiffsjungen übergeben, der offensichtlich die Brandung überhörte. Der Hauptschuldige aber war Juan de la Cosa, der die Wache verließ und sich zur Ruhe begab. Später versuchte er, anstatt weisungsgemäß mit dem Beiboot den Anker auszufahren, sich zu retten und vertat so die letzte Möglichkeit, das Schiff wieder flottzubekommen. — Modernere Seekartenausschnitte mit dem Kurs der Schiffe seit dem 6. Dez. sind der Arbeit beigefügt. Sie zeigen, daß der genaue Strandungsort kaum zu bestimmen ist und daß eindeutige Identifizierung der Wrackteile auf Schwierigkeiten stoßen muß. P. H.

Frank O. Braynard, *Unidentified Floating Objekt* (US Naval Institute Proceedings 1970, vol. 96, Nr. 6/808, 52—56). — Der frühere Präsident der Steamships Historical Society of America widmet sich der Identifizierung des Dampfers auf einer in Skokil/Illinois gefundenen Seidenmalerei und des alten Fotos eines ähnlichen Schiffes aus Malta. Der in den Details dargelegte Forschungsgang ist für uns als methodisches Beispiel von Interesse. B. kam zu dem Ergebnis, daß es sich um den am 11. Dez. 1916 auf der Fahrt zwischen Panama und New York gesunkenen Truppentransporter „Sumner“ handelt. Das 351 ft lange, 43 ft breite 3,5-t-Schiff war 1893 als HAPAG-Dampfer „Rhaetia“ gebaut, wurde als „Cassius“ von einer anderen Hamburger Reederei an die US Army verkauft und erhielt später den Namen „Sumner“. Auch die Schwesterschiffe „Bohemia“, „Rugia“ und „Moravia“ wurden von B. weiter verfolgt. P. H.

Friedrich Ruge, *Scapa Flow 1919, Das Ende der deutschen Hochseeflotte* (Oldenburg und Hamburg 1969, Stalling. 222 S., 1 Kt., 8 Bildt.). — Die beschriebenen Ereignisse bildeten den letzten Abschluß der kaiserlichen Flotten- und Weltpolitik. Wer vom Wissenschaftler R. hier eine vertiefte, geistige Auseinandersetzung erwartet, wird auf den ersten 168 S. sehr enttäuscht. Hier scheint nur der Seemann fast unreflektiert, aber humorvoll über seine kleinen Nöte und Freuden in den letzten Kriegsjahren, bei der Überführungsflotte sowie in den Lagern zu plaudern. Reflexion beginnt erst im 17. Kapitel über die Folgen. Aber

auch hier will der Verf. nur die Ergebnisse der Überlegungen vortragen, die von den Männern noch in dem Lager Donington Hall bzw. in den ersten Jahren in der Heimat angestellt wurden. Sie erstreckten sich bei den jungen Seeoffizieren auch auf eine Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung. R. interessieren im wesentlichen Fragen der Menschenführung und Mannschaftsbehandlung auf den Schiffen der kaiserlichen Marine. Sie werden von ihm durchaus kritisch beschrieben. So schenkt R. uns, auf den Briefen an seine spätere Frau fußend, rund ein halbes Jahrhundert später Milieu- und Stimmungsschilderungen der damaligen Zeit. Das Buch ist durch ein Register erschlossen und im Anhang sind einige Dokumente abgedruckt. P. H.

Josef Zienert, *Unsere Marineuniform, ihre geschichtliche Entstehung seit den ersten Anfängen und ihre zeitgemäße Weiterentwicklung von 1816 bis 1969* (Hamburg 1970, Gerhard Schulz. 451 S., 2 Farbtfn. u. zahlr. Abb.). — Nachdem der „Kieler Knabenanzug“ verschiedentlich Gegenstand volkskundlicher Studien geworden ist und die „Schiffermütze“ weit über den Küstenraum hinaus Volksbekleidungsstück wurde, hat Z. Belege und Unterlagen über die Vorbilder dieser Bekleidungsstücke, die Marineuniformen, im Wandel der Zeit zusammengetragen. Er hat Verordnungen, Berichte und Bilder über die verschiedenen Marineuniformen in Deutschland gesammelt und legt uns nun eine umfangreiche Materialsammlung vor. Uniformkundler werden sich vor allem für den Wandel der Abzeichen, Tressen und Ausrüstungsstücke interessieren. Sie sind auch kulturgeschichtlich interessant und sagen einiges für das Selbstverständnis der Träger, war doch die Marineuniform der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts preußisch-schlicht im Gegensatz zur Kaiserzeit. Letztere entfaltete in den Paradeanzügen Pracht und Pomp. Im Dienst aber blieb sie im Gegensatz zur nächsten Generation fast schmucklos für alle Dienstgrade. Dem Volkskundler bieten sich für die typischen Bekleidungsstücke der Mannschaften, die Klapphosen, den Rollkragenpullover und das wollene Hemd mit dem großen, den Nacken schützenden Kragen, Parallelen und Entwicklungslinien in der Berufskleidung der seemännischen Bevölkerung, aber auch der Schmiede- und Zimmerleute an. Wir sehen ferner, daß man im 19. Jh. des öfteren versuchte, die Marineuniform in Kragenform, Schnitt und auch Abzeichen nach dem Vorbild des Heeres auszurichten, aber durch die Erfordernisse des Bordbetriebes kam man immer wieder zu mehr zivilen Formen. So entwickelte sich bis zur Jahrhundertwende jene praktische Kleidung, die von den großen zivilen Reedereien übernommen wurde und heute für militärische wie für zivile Schiffsoffiziere eine Selbstverständlichkeit ist. Dies gilt sowohl für das „traditionell“ gewordene „blaue Tuch“ wie für die weißen, khakibraunen und ledernen Bekleidungsstücke. P. H.

Historische Geographie

(siehe auch S. 166, 189, 197, 206)

Vom *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands* Bd. 2, *Niedersachsen/Bremen*, ist eine dritte, verbesserte und erweiterte Auflage erschienen (Kröners Taschenausgabe Bd. 272, Stuttgart 1969. 605 S., viele Pläne). Das geographisch-

historische Nachwort von Kurt Brüning wurde zur Einführung und nunmehr in einen geographischen und einen stark erweiterten historischen Abschnitt geteilt (von Kurt Brüning und Heinrich Schmidt; für Bremen: Friedrich Prüser). Das ist im ganzen gesehen ein Vorteil, obwohl jetzt die Verzahnung von Landschaft und Geschichte nicht mehr so deutlich wird. Die Zahl der Artikel wurde vermehrt; die Bearbeitung der alten Texte hält sich durchweg in engen Grenzen; es wurde jedoch überall die neuere Literatur berücksichtigt. Es ergibt sich natürlich trotz aller Bemühungen um Objektivität vor allem durch die erzwungene kurze Fassung des Textes manche Unebenheit. Jeder Leser wird sich zu „seinem“ Ort Ergänzungen wünschen. Auffällig ist immer noch bei vielen Artikeln die Vernachlässigung der neueren Zeit. H. Schw.

Die Reihe *Karten zur Entwicklung der Stadt* soll *Das Werden des Stadtgrundrisses im Landschaftsraum* aufzeigen. Diese von Rolf Spörhase bearbeiteten Karten sind weniger für den Historiker gedacht, sondern sollen „ein Beitrag für die weitere Stadtentwicklung sein“. Sie sollen zeigen, „wie die natürlichen Gegebenheiten den Verlauf der Verkehrswege und die Wahl des Standortes einer Stadt beeinflußt haben und bei der Anlage und Gestalt der Stadt wirksam gewesen sind“, wie es in der Einleitung heißt. Zur Darstellung gelangen einzelne Entwicklungsstadien der Stadt und ihrer Umgebung sowie der gegenwärtige Besiedlungszustand und die Planung. Für den Historiker von besonderem Nutzen ist, daß die Beschaffenheit des Geländes (Höhenlinien, Gewässer, Sümpfe, Wälder usw.) gezeigt wird, berücksichtigen doch viele Geschichtskarten gerade dies zu wenig. Quelle für die neuzeitlichen Darstellungen sind vornehmlich zeitgenössische Karten; den Rekonstruktionen des mittelalterlichen Zustandes liegen eingehende Untersuchungen zugrunde. Hervorzuheben ist die Vergleichbarkeit der einzelnen Entwicklungsstadien durch gleiche Maßstäbe jeweils für die Innenstadt und die Umgebung. Jeder Stadt ist eine Mappe gewidmet; die bisher erschienenen enthalten 7—14 ein- oder auch zweifarbige Karten auf 4—9 Tafeln und einen knappen Begleittext, der den Inhalt der Karten erläutert und auch Literaturhinweise bringt. Bisher sind vier Mappen erschienen: *Osnabrück*, *Rottweil*, *Ellwangen* und *Karlsruhe* (Stuttgart 1968—70, W. Kohlhammer). Die uns am meisten interessierende Mappe Osnabrück ist die bisher umfangreichste. Sie zeigt den Ort und seine nächste Umgebung um 1100, um 1200, um 1500, um 1800, um 1900 und um 1960 (1 : 20 000), ferner die Innenstadt 1767, 1939 und 1967 (1 : 10 000), die weitere Umgebung um 1800, um 1900 und um 1960 (mit Raumordnungsplan von 1960, 1 : 100 000). Zu den in Vorbereitung befindlichen Städten gehören auch weitere ehemalige Hansestädte, so Braunschweig, Goslar, Hameln, Hannover, Hildesheim, Paderborn, Rostock und Uelzen. H. W.

Inzwischen hat Rolf Spörhase in dieser Reihe die Mappe *Bern* mit sehr klaren Kartenblättern herausgebracht, welche die Siedlungsstruktur von Bern und seiner Umgebung von der keltischen Zeit bis zur Gegenwart zeigen (Stuttgart [1971], Kohlhammer. 7 Tfn. mit 10 Ktn., 1 Textbl.). H. W.

Kleiner historischer Städtenamen-Schlüssel für Deutschland und die ehemaligen deutschen Gebiete, zusammengestellt von Fritz Verdenhalven (Neustadt a. d. Aisch 1970, Degener & Co., Inh. Gerhard Gessner. 80 S.). — Das Büchlein

soll vornehmlich dem Familienforscher dienlich sein. Es umfaßt rund 5000 Ortsnamen: alte Namensformen, die nicht auf den ersten Blick mit den heutigen identifiziert werden können, aber auch die polnischen und russischen Namen in den ehemals deutschen Ostgebieten, in diesem Fall auch (aber nicht durchgängig) von den deutschen Namen ausgehend, während sonst nur die alten Namen im alphabetischen Verzeichnis enthalten sind, man also nicht unter dem heutigen Namen die historischen Formen findet. Die Sammlung berücksichtigt das Gebiet des Deutschen Reiches vor 1918. Aufgenommen sind auch die Namen von rund 1000 in größere Städte eingemeindeten Orten — hier ist also auch nichtstädtisches Namengut berücksichtigt! Das Heft kann keine Vollständigkeit bieten, stellt aber einen nützlichen Behelf dar.

H. W.

Friedrich Walter zeigt, daß *Der Ortsname Paderborn* heute mundartlich ortsfremd ist (*WestfZs.* 119, 1969, 149—188), denn Brunnen und Quelle heißen im Gebiet von Paderborn „sout“ und „spring“, nicht „born“, das nur einige Kilometer von der Stadt entfernt vorkommt. Verf. glaubt daraus schließen zu müssen, daß der Ortsname aus Franken importiert wurde. Um diese Annahme zu sichern, müßte wohl zunächst einmal deutlich gemacht werden, daß es zwischen dem 8. und dem 20. Jh. keine wesentlichen sprachlichen Verschiebungen gegeben hat.

H. Schw.

Großer Historischer Weltatlas (Hrsg. vom Bayerischen Schulbuch-Verlag. II. Teil: *Mittelalter*. Redaktion: Josef Engel. München 1970, Bayerischer Schulbuch-Verlag. XXII S. Einleitung, 78 Ktn.-S., 6 Deckblattktn.-S., 57 S. Register). — Der Mittelalter-Teil des „Großen Historischen Weltatlas“ hat ungewöhnlich lange auf sich warten lassen, ist doch der Altertum-Teil schon 1953 und der Neuzeit-Teil 1957 erschienen. Das ist vor allem deshalb bedauerlich, weil manche Kartenentwürfe schon seit vielen Jahren abgeliefert waren und auch eine zwischenzeitliche Korrektur, wie sie beispielsweise bei den Hansekarten vorgenommen wurde, bereits lange Zeit zurückliegt. So kann es sein, daß nicht überall der neueste Forschungsstand berücksichtigt ist. Daß hier ein sehr beachtenswerter Atlas vorliegt, steht außer Frage. Das gilt für die methodisch einheitliche Darstellung, wie sie schon in den „Allgemeinen Hinweisen für den Benutzer“ zum Ausdruck kommt, das Format (24 × 34 cm), das systematische und geographische Register, aber ebenso die wissenschaftliche und technische Bearbeitung und die reichhaltige Themenauswahl. Genau 80(!) Bearbeiter und Mitarbeiter dieses Kartenwerks werden aufgezählt; daß die Koordinationsarbeit der Redaktion dabei nicht leicht gewesen sein kann, läßt sich denken. In den meisten Fällen sind die Ergebnisse sehr gut. Manche Wünsche werden immer offen bleiben. Hier ist zu erwähnen, daß zu wenig beachtet worden ist, für verschiedene Perioden vergleichbare Querschnitte gleichen Ausschnitts, gleichen oder ähnlichen Inhalts und gleichen Maßstabs zu bringen; daß die Darstellung der Verbreitung von Baudenkmalen, wie sie von Ernst Gall † für die Romanik und Gotik hier geboten wird (K. 126 a und b), ein völlig falsches Bild vermittelt (u. a. wird in Livland und Polen kein einziges Bauwerk der Gotik nachgewiesen; es scheint, als wären manche Landschaften unbearbeitet geblieben); daß die Ortsnamenschreibung auf der Karte „Der slawische Westen vor Beginn der deutschen Ost-

bewegung“ von Charlotte Warnke (K. 94) methodisch angreifbar ist, da sie im elbslawischen und mecklenburgischen Gebiet urkundliche Namensformen, in Pommern teils solche, teils die heutigen polnischen, in Schlesien ebenso wie in Polen nur letztere eingetragen hat. — Unter den Karten, die unseren Arbeitsbereich berühren, steht die Darstellung der Hanse selbst an erster Stelle. Sie stammt noch vom besten Kenner hansischer Kartographie, Paul Johansen †, und die Mitarbeit Ahasver v. Brandts an diesem Werk bezieht sich ebenfalls auf diese Karten. Der Hanse sind eine Kartenseite (123) und ein Deckblatt mit je zwei Karten gewidmet. Zwei Karten zeigen den engeren Handelsraum der Hanse zwischen London, Bergen und Novgorod (1 : 9 Mill.). Aus der Erkenntnis heraus, daß die Hanse nicht das ganze Mittelalter über dasselbe gewesen ist, daß Struktur, Zusammensetzung der Mitglieder u. a. m. sich oft gewandelt haben, beschränkt sich Johansen auf die Wiedergabe konkret erfaßbarer, wesentlicher Tatbestände, die — zusammengenommen — das Ganze sichtbar werden lassen. Die Karte der „Anfänge der Hanse im 12. und 13. Jh.“ verzeichnet 1. die der Kölner Hansebruderschaft der Englandfahrer angeschlossenen oder nach England handelnden Städte mit deutscher Kaufmannsbevölkerung, 2. die 1295 im St. Peterhof zu Novgorod vertretenen Städte und 3. die Heimatstädte der deutschen Partner des Smolensker Handelsvertrages von 1229; zusätzlich lassen die Fundorte sächsischer Münzschätze 950—1150 (nach Vera Jammer) östlich der Elbe-Saale-Linie, in Skandinavien und im Ostbaltikum die Handelsverbindungen ahnen. Das Deckblatt zeigt „Die Kölner Konföderation der Hanse gegen Dänemark-Norwegen“, wobei Hanse- und Nichthansestädte, Mitglieder der Konföderation von 1367 und Unterzeichner des Friedens von 1370 unterschiedlich dargestellt werden; die Städte, die Vitten oder Privilegien auf Schonen besaßen, sind besonders gekennzeichnet. Auf dieser Karte sind auch sämtliche Hansestädte des 14. Jhs. verzeichnet (Polock und Usedom werden irrtümlicherweise auch hierzu gezählt, dagegen fehlen Stockholm und Roop in Livland), ebenso die Kontore und (ohne besondere Kennzeichnung) weitere Handelsplätze im Ausland, in denen die hansischen Kaufleute Niederlassungen besaßen. Die beiden anderen Hansekarten umfassen den ganzen europäischen Raum mit angrenzenden Teilen Afrikas und Asiens (1 : 30 Mill.). In der Karte „Die Waren des hansischen Fernhandels und ihre Herkunft“ sind die Warenbezeichnungen in die Herkunftsgebiete eingetragen (für den Hansehandel wichtige Waren sind unterstrichen), farblich unterschieden nach 1. Produkten der Feld-, Wiesen- und Gartenkultur, 2. Rohprodukten aus Wald, Gewässer, Bergbau und 3. Industrie- und Manufakturwaren. Diese Karte gewinnt an Aussagekraft durch das Deckblatt „Die Hanse im Verkehrsnetz Europas um 1450“. Es enthält die wichtigsten Land- und Seewege, ferner die Städte, Kontore, Faktoreien, Kaufmannskirchen und -kapellen der Hanse sowie Umschlagplätze des hansischen Handels im Reich und andere wichtige Handelsstädte. Einige Orte sind als Hansestädte deklariert, die niemals der Hanse angehört haben — diese Fehler gehen offenbar darauf zurück, daß die Redaktion nachträglich einige Orte der sehr kleinen Darstellung identifizieren wollte: Oldenburg (anscheinend Verwechslung mit Groningen), Geldern, Weißenfels (Verwechslung mit Naumburg?), Sangerhausen, Bernburg (dagegen ist Erfurt nicht als Hansestadt eingetragen) und in Finnland Åbo, Viborg und das jüngere Björneborg. — Wichtig sind für die Hanseforschung auch die Wirt-

schaftskarten von Hermann Kellenbenz. Eine große Karte der europäischen Wirtschaft um 1500 (K. 124/125 a, 1 : 12 Mill.) verzeichnet neben Städten (nach Einwohnerzahlen unterschieden), See- und Landwegen durch Symbole die Stätten und Gegenden der Bergbautätigkeit, der Salzgewinnung und der gewerblichen Produktion sowie die Fischfanggründe. Durch diese Beschränkung ist die Karte sehr übersichtlich ausgefallen. Ergänzungen bringt eine kleine Karte der Agrarwirtschaft (K. 125 b). Leider bleiben die im Hansehandel wichtigen Waldprodukte unberücksichtigt. Zwei Nebenkarten zeigen Viehhandelsplätze in Schleswig-Holstein und im Raum Mähren/Ungarn (man vermißt den rotreußisch-podolischen Strang). Vier weitere Kärtchen zeigen die Fernverbindungen der Ravensburger Handelsgesellschaft, der Stromer, Fugger und Welser (K. 125 e-h). Die Karte der Münzen und Währungen in Mitteleuropa (K. 122 b) stammt ebenfalls von Kellenbenz. Reichhaltige Aussagen sind der Karte des Mittelmeerhandels um 1400 von Wilhelm Janssen zu entnehmen (K. 89). Erwähnenswert sind hier auch die Darstellungen des Rheinischen (1254, einschl. vorausgehender Bünde) und Schwäbisch-rheinischen Städtebundes (1376—1389), (112 a und b), der Entwicklung des Zollernstaates und des Nürnberger Territoriums bis 1504 (K. 113 a) sowie der westfälischen Freigerichte und der Femeprozeesse des 15. Jhs. (K. 113 b; Hamburg und Bremen sind fälschlich bereits als Reichsstädte eingetragen, ebenso auf K. 120). Die von Walter Schlesinger bearbeitete Doppelseite mit Grundrissen europäischer Städte besticht durch die Einheitlichkeit im Maßstab und in der Darstellung (bei Novgorod konnte beides nicht ganz eingehalten werden). Acht der 13 dargestellten Städte sind mit der Geschichte der Hanse verbunden: Dorestad, Brügge, Middelburg, Soest, Elbing, Breslau, Krakau und Novgorod. Bemerkt sei noch, daß das Bistum Oldenburg 1160 und nicht 1060 nach Lübeck verlegt worden ist (K. 72) und daß Visby um 1400 nicht zum Königreich Schweden gehörte (K. 126 b, Namenliste): es wechselte zwar um die Jahrhundertwende mehrmals den Besitzer, war aber bis 1394 und seit 1408 dänisch. H. W.

Vom *Geschichtlichen Atlas von Hessen*, herausgegeben von Friedrich Uhlhorn, ist der erste Teil der letzten, 12. Lieferung erschienen (Hess. Landesamt f. gesch. Landeskunde, Marburg/L. 3 Bll.). Er umfaßt ein Blatt mit sieben instruktiven Beispielen für Formen ländlicher Siedlungen (Zustand 18./19. Jh., Nr. 41), das die Blätter 40 A und 40 B der Lieferung 11 ergänzt (vgl. HGbl. 86, 120), ferner zwei Blätter mit der Gliederung der evangelischen und katholischen Kirche (bis hinunter zu den Kirchenkreisen bzw. Dekanaten) nach dem Stand von 1968. Die noch ausstehenden fünf Blätter werden uns besonders interessieren; denn vier von ihnen sollen Stadtpläne enthalten. H. W.

Vom Kartenwerk *Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin* sind die Lieferungen 25 und 26 erschienen (Veröff. d. Hist. Komm. zu Berlin beim Fr.-Meinecke-Institut d. Freien Univ. Berlin. Berlin [Copyright 1969], de Gruyter & Co. 2 Bll., 2 Begleittexte. Vgl. zuletzt HGbl. 88, II, 262f.). Lief. 25, bearb. von Wolfgang Scharfe, bietet einen Ausschnitt aus dem Blatt Sandau-Rathenow-Rhinow der Schmettauschen Karte von Preußen von 1767—87. Der kleine Ausschnitt — technisch vorzüglich wiedergegeben — ist nicht nur als Beispiel für die Art des Kartenwerkes von Interesse, sondern auch wegen der Natur-

und Kulturlandschaft: neben alten Dörfern heben sich hier bereits die ersten Kolonien ab, die im Zuge der Urbarmachung des Rhin-Luchs entstanden. — Lief. 26 zeigt die Verwaltungsgliederung Brandenburgs 1608—1806 in der Bearbeitung von Gerd Heinrich. Da die Verwaltungsgrenzen sich in diesem Zeitraum kaum geändert haben, konnten sowohl die „Beritte“ von 1608, die in der Regel ständischen Kreisen und Bezirken entsprachen, ebenso wie die Kreise von 1806 klar dargestellt werden. Aufgenommen sind auch die Gemeindegrenzen von 1900.
H. W.

Historischer Atlas von Mecklenburg, begründet von Franz Engel, hrsg. von Roderich Schmidt. Sonderreihe: *Wiebekingsche Karte von Mecklenburg um 1786*. Gezeichnet durch C. F. Wiebeking auf Grund der Flurkarten der mecklb. Direktorialvermessung von 1765/80. Hrsg. von Franz Engel †. Übersichtsblatt und Erläuterungen von Anna Lisa Busch und Roderich Schmidt. Köln/Wien 1969, Böhlau. Mappe mit 47 Kartenbl., 1 Übersichtsbl., 12 S. Erläuterungen. — Die Wiebekingsche Karte des Herzogtums Mecklenburg-Schwerin und des Fürstentums Ratzeburg ist 1786—88 auf der Grundlage großmaßstäblicher Gemarkungskarten entstanden und enthält erfreulicherweise auch die Einzelheiten dieser Vorlagen. Sie selbst war eine handschriftliche Arbeitsgrundlage für die kleinere Schmettau-Karte des genannten Gebietes von 1787—93. So kommt es, daß manche Hinweise auf umstrittene Grenzverläufe, Besonderheiten im Gelände, verfassungsmäßige Zustände u. a. m. einfach in die Karte eingeschrieben sind, was eine Reinzeichnung nicht aufzuweisen hat. Da die Karte aus den Verkleinerungen der einzelnen Flurkarten zusammengesetzt ist (gelegentlich passen die Teile nicht ganz genau zusammen), kann man an den Kleberändern die Gemarkungsgrenzen erkennen. Auf dieser Tatsache beruht Engels Grundkarte des Historischen Atlas von Mecklenburg (vgl. HGbl. 80, 174), und es ist verständlich, daß die Beschäftigung mit der Wiebekingschen Karte ihn zu dem Entschluß gebracht hat, diese älteste topographische Karte von Mecklenburg, deren Original aus der Kartensammlung des Meckl. Geh. und Hauptarchiv Schwerin sich z. Z. im Staatlichen Archivalager in Göttingen befindet, im Druck herauszubringen. Der Maßstab des Originals — ca. 1 : 24 000 — ist auf den praktischen Maßstab 1 : 25 000 gebracht, die Gemarkungsgrenzen sind durch rote Linien sichtbar gemacht, der Blattschnitt ist aus drucktechnischen Gründen etwas verändert und die Blattzahl dabei von 42 auf 47 (Größe: 70 × 100 cm) erhöht worden. Dankenswerterweise ist ein Vierfarbendruck vorgenommen worden, so daß die Einzelheiten des Originals meist gut erkennbar sind. Daß aus technischen Gründen die Farbgebung im Druck etwas verändert werden mußte, spielt keine Rolle. Die Blätter sind einzeln seit 1961 erschienen; als Franz Engel 1967 starb, fehlten noch 2 Blätter. Anna Lisa Busch, die die Zeichenarbeiten durchgeführt hatte, verfaßte auf Grund von Notizen Engels die Erläuterungen, Roderich Schmidt ergänzte sie und entwarf und kommentierte ein Übersichtsblatt, das nicht nur die Blatteinteilung der gedruckten Ausgabe, sondern auch diejenige des Originals sowie der Schmettauschen Karte (16 Bll.), der die Wiebekingsche Karte als Vorlage gedient hat. Es ist sehr zu begrüßen, daß diese für die mecklenburgische Landeskunde wichtige Quelle jetzt vollständig im Druck zugänglich ist.
H. W.

Die in den „Einwohnerverzeichnissen von Rügen nach den Steuererhebungen von 1577 und 1597“ enthaltenen Angaben (vgl. HGbl. 85, 213f.) hat Franz Engel† kartographisch für eine *Besitzstandskarte der Insel Rügen 1577/97* ausgewertet; nach Engels Tod hat Roderich Schmidt die Vorlagen bearbeitet und dazu ein Erläuterungsheft verfaßt (Veröff. der Hist. Komm. f. Pommern, Reihe III: *Historischer Atlas von Pommern*, NF, Karte 6. Köln/Graz 1969, Böhlau. 1 Kartenbl., 21 S. Text). Die großmaßstäbliche Karte (1 : 100 000) zeigt außer den Besitzverhältnissen (auch die Stadt und Bürger von Stralsund sowie Greifswald hatten auf Rügen Besitz) die Kirchspielgrenzen und weist die heute nicht mehr bestehenden Orte der Quelle gesondert aus. H. W.

Vom Kartenwerk *Historisch-geographischer Atlas des Preußenlandes*, herausgegeben von Hans Mortensen†, Gertrud Mortensen und Reinhard Wenskus, ist eine zweite Lieferung erschienen (Wiesbaden 1970, Steiner. 20 Teilblätter, 3 Erläuterungstexte. Zur 1. Lief. vgl. HGbl. 88 II, 263—265). Sie zeichnet sich durch die Einheitlichkeit in der Zeitstellung und der Darstellungsmethode aus und stützt sich bei allen Karten auf eine Hauptquelle: die „Vollständige Topographie des Königreichs Preußen“ von Johann Friedrich Goldbeck aus den 1780er Jahren. Die vier Karten stellen 1. die Verwaltungsgliederung (allgemeine und Justizverwaltung), 2. die Siedlungen nach ihrer Rechtsstellung, 3. die Zahl der Feuerstellen (= Wohngebäude) in den einzelnen Siedlungen und 4. die kirchliche Organisation, alles um 1785 und für das Ostpreußische, Litauische und Westpreußische Kammerdepartement des preußischen Staates, dar. Ihrem Charakter nach handelt es sich um Forschungskarten: auf dem topographischen Untergrund der Karte 1 : 300 000 sind neben allgemeinen Verwaltungs-, Gerichtsverwaltungs- und kirchenorganisatorischen Grenzen die verwaltungsrechtliche Stellung eines Ortes, die Art der Siedlung, die Zahl der Feuerstellen oder die kirchliche Zugehörigkeit eines Ortes in Punktdarstellung eingetragen, Verbindungslinien zeigen die Unterordnung von Orten oder Behörden in allgemein verwaltungsmäßiger, gerichtlicher oder kirchenorganisatorischer Hinsicht. Der Zeitpunkt, den die Karten darstellen, ist nach der Gunst der Quellenlage gewählt; er ist aber gleichzeitig deshalb interessant, weil es da neben modernen Verwaltungseinheiten des preußischen Staates wie den landrätlichen und steuerrätlichen Kreisen und Kammerdepartements noch alte Einrichtungen gibt, etwa in der Justizverwaltung oder der Rechtsstellung der Siedlungen. Die Textblätter bringen zuverlässige Erläuterungen und Literaturhinweise, zur Kirchenkarte auch die Gliederung der einzelnen Kirchen in tabellarischer Aufstellung. Die minutiös gearbeiteten Karten stellen eine Fundgrube für die landesgeschichtliche Forschung dar. Man kann auf die nächste Lieferung des gewichtigen Kartenwerks gespannt sein. H. W.

An die für die frühe Schiffahrtsgeschichte wichtige Lokalisierung von Punkten, die in Reisebeschreibungen des heiligen Brendan bezeichnet sind, macht sich C. Louis Kervan, *Localisation de l'iceberg du récit de Brendan* (La Revue Maritime 1970, 174—156), heran. Er legt amerikanische Beobachtungen über die Grenzen der Eisbergdriften zugrunde und kommt zu dem Ergebnis, daß Brendan

etwa auf Breite 58° N. ± 10 und 37° W. Länge ± 10 den Eisberg in Sicht bekommen haben muß, der ihn zur Änderung der Reiseroute veranlaßte. Weitere Forschungen über frühe irische Schifffahrt sollten diesen Bericht beachten. *P. H.*

D. P. Blok, *Histoire et toponymie: l'exemple des Pays-Bas dans le haut Moyen Age* (AESC 24, 1969, 919—946). — La répartition des noms de lieux en -heem présente des caractères différents selon les régions, selon la fréquence de ceux qui ont été conservés et de ceux qui ont disparu, et selon la nature des toponymes environnants. Richement illustrée, l'étude tire de cette observation des conclusions sur le peuplement: discontinuité de l'habitat à l'ouest d'Utrecht entre l'époque romaine et le VI^{ème} siècle; en Hollande, profonde transformation de l'habitat à partir du XI^{ème} siècle, avec disparition du parler frison. *P. J.*

Kunst- und Baugeschichte

(siehe auch S. 143, 150, 154, 156, 165, 181, 186—189, 193, 200f., 204, 206, 248)

Nikolaus Zaske legt *Ausgrabungs- und Forschungsergebnisse zum norddeutschen Backsteinbau des Mittelalters* (WissZs. Greifswald, Ges.- u. sprachwiss. Reihe, XVIII, 1969, 3/4, Teil II, 371—379) vor, die aus der Tätigkeit des Greifswalder Instituts für Kunstwissenschaft hervorgegangen sind. Nach überaus bedenkenswerten Erwägungen über die Lückenhaftigkeit unserer Kenntnisse, über die damit gegebene Einschränkung für gültige Verallgemeinerungen und über die mögliche Beseitigung dieser Mängel wird eine Zusammenfassung von Grabungsergebnissen und Bauuntersuchungen gegeben. Sie betreffen die Nikolaihalle zu Stralsund, die Hallenkirche des Zisterzienserklosters Neuenkamp zu Franzburg, die Bauten der Zisterzienserabtei auf Hiddensee, die Marienkirchen zu Wismar, Prenzlau, Frankfurt/Oder und Bergen auf Rügen sowie die Benediktinerkirche zu Stolpe bei Anklam. Insgesamt werden hier wichtige Klärungen erzielt und eine Reihe neuer Probleme aufgeworfen. Sie sollen bei der künftigen Arbeit des Instituts aufgenommen und mit anderen Aufgaben verbunden werden. Neben dem Kirchenbau richtet sich große Aufmerksamkeit auf die Entwicklung des Profanbaus. Diese Vorhaben sollen im Rahmen einer konkreten Kulturgeschichte der Hanse vorangetrieben werden, wobei die Erforschung der Baudenkmäler mit einer Analyse der Stadtanlagen Hand in Hand gehen soll.

E. Westermann

Dem zusammenfassenden Bericht Zaskes schließt sich der Grabungsbericht über *Die Marienkirche I zu Frankfurt/Oder* (WissZs. Greifswald, Ges.- u. sprachwiss. Reihe, XVIII, 1969, 3/4 Teil II, 381—388) von Arno Krause an. Die Bedeutung der Marienkirche zu Frankfurt/Oder wird erst erkennbar, wenn man sie zusammensieht mit den etwa zu gleicher Zeit errichteten Hallenkirchen zu Prenzlau und Anklam. Die Hallenidee ist innerhalb des nordostdeutschen Backsteingebiets zwischen Elbe und Oder weit verbreiteter gewesen, als bisher angenommen wurde.

E. Westermann

Unter dem Titel *Ausgrabungs- und Forschungsergebnisse zum norddeutschen Backsteinbau des Mittelalters* veröffentlicht Klaus Tiedemann (WissZs. Greifswald, Ges.- u. sprachwiss. Reihe, XVIII, 1969, 3/4 Teil II, 419—427) eine *Bibliographie* mit 38 Titeln und überaus instruktiven Grund- und Aufrissen.

E. Westermann

Hans Röper untersucht *Frühe Stukkaturen in Soest* (SoesterZs. 81, 1969, 36—57). Es handelt sich um „Kalkschneiderarbeiten“ im Saal des heutigen Burg-hof-Museums, des früheren Lohofes der Familie vom Dael. Sie entstanden 1560 und sind die ältesten bekannten in Norddeutschland; zweifellos sind sie ein bedeutendes Denkmal patrizischer Wohnkultur der Renaissance. Dargestellt sind: die Belagerung und Befreiung der Stadt Bethulia (Judith und Holofernes), das Gleichnis vom reichen Mann und dem armen Lazarus sowie die vier Evangelisten und der Apostel Paulus. Verf. gibt nicht nur eine Erklärung der dargestellten Szenen, sondern versucht auch, die Vorlagen aufzuspüren. Er kommt nicht zu einem sicheren Ergebnis, zeigt aber einige Kupferstiche (etwa Israel von Meckenems) und eine Ofenplatte auf, die indirekt oder direkt in Frage kommen könnten. Offenbar ließ der Kalksnider seiner eigenen Phantasie erheblichen Raum. Er selbst bleibt trotz des erhaltenen Monogramms (TT oder FT) anonym. Hier ist manches Spekulation.

H. Schw.

In dem repräsentativen Werk *Weserbaukunst im Mittelalter* stammen der Text von Hans Thümmler und die Fotos von Herbert Krefz (Hameln 1970, C. W. Niemeyer. 292 S., 261 Abb., zahlreiche Grundrißzeichnungen). Zunächst wird ein kunstgeschichtlicher Überblick geboten, der vor allem auch die Einflüsse aufzudecken sucht, die etwa aus dem Rheinland und Westfalen in den Weserraum einwirkten. Einige Höhepunkte — Corvey, Lippoldsberg, Hildesheim, Königslutter usw. — werden ausführlicher dargestellt, anderes kann in der Kürze nur Andeutung bleiben. Es bestätigt sich, daß das Wesertal keinen geschlossenen kunstgeschichtlichen Raum bildete. Deutlich ist auch, daß sich die großen Architekturleistungen nicht auf Städte wie Bremen, Verden, Minden und Hameln beschränkten. — Der Bildteil ist von hervorragender Qualität. Für ein kunstgeschichtliches Werk hat er einen Mangel: die Fotos geben nur den heutigen Zustand wieder; ältere Darstellungen wurden nicht berücksichtigt. Nach den Abbildungen folgen baugeschichtliche Erläuterungen zu den einzelnen Objekten.

H. Schw.

Jürgen Soenke schrieb über ein Gebäude in Minden: *Papenmarkt 2; spätgotisches Kaufmannshaus und Beispiel hansischen Backsteinbaus* (Mitt. d. Mindener Gesch.- und Museumsvereins 41, 1969, 7—21). War es denn wirklich nötig, in unzutreffender Weise auf die Einmaligkeit und Einzigartigkeit dieses Hauses in Norddeutschland oder gar in Deutschland hinzuweisen, um es vor dem Untergang zu retten? Es ist fraglich, ob es noch als gotisch angesprochen werden kann: So ursprünglich, wie angedeutet wird, hat sich dieser „Prototyp des hansischen Kaufmannshauses aus hansischer Zeit“ auch keineswegs erhalten; aber gerade einige der späteren Umbauten förderten sogar den Reiz des Gebäudes. Der westliche Renaissance-Anbau muß nicht auf ein Bedürfnis des Hausbesitzers zurück-

zuführen sein, sondern könnte — entsprechend vielen Parallelen in Lüneburg — eine Altenteiler-Wohnung gewesen sein. Die Abb. 8, die den Erker von 1628 zeigt, steht leider auf dem Kopf. — Derselbe Verf. beschrieb auch das *Haus Hagemeyer, ein Mindener Patrizierhaus der Renaissance* (daselbst, 81—108), von dem die prächtige Schauseite im großen und ganzen erhalten geblieben ist. Vielleicht ist sie mit 1592 doch zu früh eingeordnet. Die Inschrift am Türsturz zum Hofeingang muß nicht mit der Fassade zusammenhängen. Dann ergäbe sich auch eine größere zeitliche Nähe etwa zum Rattenfängerhaus in Hameln sowie zur Rathausfassade und zum Essighaus in Bremen. Die gotischen Züge, die Verf. entdeckt haben will, sind doch kaum noch vorhanden. „Kaschierte Treppengiebel“ gibt es auch noch im norddeutschen Barock. Niederländische Einflüsse werden zu Recht vermutet. Genauer lässt sich aber kaum sagen. Vielleicht müßte bei einer Rekonstruktion des ursprünglichen Zustands untersucht werden, ob nicht auf den Ecksäulen des Giebels Figuren oder Obeliske gestanden haben. *H. Schw.*

Karl-Heinz Bielefeld berichtet über *Funde zur Baugeschichte der St.-Marien-Kirche zu Göttingen* (Göttinger Jb. 1970, 49—54). Es handelt sich um Teilgrabungen, die vor allem Sockel und Fundamente der Mauern und Pfeiler aufdeckten und im wesentlichen technisches Detail der Kirche des 13. Jhs. und ihrer Erweiterung (Seitenschiffe) des 14. Jhs. erkennen ließen. *H. Schw.*

Über *Die Sammlungen des Bischofs Eduard Jakob Wedekin und die Gründung des Diözesan-Museums* berichtet Hermann Engfer (Alt-Hildesheim 41, 1970, 62—75). Der 1870 verstorbene Bischof brachte durchweg aus kirchlichem Besitz zahlreiche und recht unterschiedliche Kunstgegenstände zusammen, die er testamentarisch dem Domkapitel vermachte. — Der größte Teil wurde dann aber verkauft; soweit man übersehen kann, erlitt die Hildesheimer Kirche durch diese rein finanziell begründete Maßnahme erhebliche Verluste. Einige Objekte gehören heute zu den Kostbarkeiten bedeutender europäischer Museen. Nur wenig verblieb dem Diözesan-Museum, das im Zweiten Weltkrieg ein Raub der Flammen wurde. *H. Schw.*

Zwei kurze Aufsätze zeigen, in welchem starkem Maße in Lüneburg die Wohlhabenheit der Stadt sich in hohe Kunstqualität umsetzte: Johann Michael Fritz beschrieb *Ein spätgotisches Goldkreuz aus Lüneburg* (LünebBl. 19/20, 1968/69, 21—26), das in einer alten Kloake beim Neubau der Kreissparkasse gefunden wurde; Hans Georg Gmelin untersuchte *Das Weltgerichtsbild der Gerichtslaube des Lüneburger Rathauses* (daselbst, 95—99), das kürzlich von späteren Farb- und Firnissschichten befreit wurde. *H. Schw.*

Bernd-Ulrich Hucker betrachtet *Die älteste Ansicht von Stade* (StadJb. 1970, 48—56). Es handelt sich um einen Holzschnitt in Conrad Botes „Chronicken der Sassen“, die 1492 bei Peter Schöffler in Mainz gedruckt wurde. Das Problem ist, ob die Abbildung reine Phantasie ist oder aber ob sie wenigstens einige realistische Züge trägt. Grundsätzlich kam es dem Herausgeber des Buches nicht darauf an, wirklichkeitsgetreue Stadtbilder zu liefern; er verwandte mehrfach den gleichen Holzschnitt für mehrere Städte, wie das auch in der Schedelschen Chronik von 1493 geschah. Die Abbildung Stades gehört zu jenen Ansich-

ten, die nur einmal vorkommen; in diesen können oftmals realistische Züge nachgewiesen werden, bei Stade ist das jedoch schwierig. Verf. fügt eine aufschlußreiche Darstellung der symbolhaften Darstellung von Städten im Mittelalter ein; für die Beurteilung der Ansicht Stades in der Chronik Botes fallen dabei jedoch keine Anhaltspunkte ab. Verf. meint dennoch, daß in ihr wenigstens zwei Bauwerke der Stadt in ihren Umrissen dargestellt werden: ein Stadttor und die Wilhadikirche.

H. Schw.

Die *Kunst-Topographie Schleswig-Holstein*, im Auftrage des Kultusministeriums herausgegeben vom Landeskonservator Hartwig Beseler (Die Kunstdenkmäler des Landes Schleswig-Holstein. Neumünster 1969, Wachholtz. XI u. 964 S., 2569 Abb. u. Grundrisse, 17 Kreisktn. u. 41 Stadtpläne), beinhaltet eine Bestandsaufnahme bedeutender schleswig-holsteinischer Kulturdenkmäler — ausgenommen die beweglichen Güter im Privatbesitz bzw. der öffentlichen Museen — von der Zeit der karolingischen Mission bis zum Ausbruch des II. Weltkrieges mit knappen, aber präzisen Angaben bezüglich ihrer Entstehung, Ausführung, Größe usw. und ist damit ein wertvolles Nachschlagewerk für jeden Interessierten. Die Eintragung der Standorte in die Kreis- und Stadtpläne erleichtert die Orientierung und stellt ferner den Zusammenhang der Denkmäler zu Stadt und Landschaft wieder her. — Ein Verzeichnis der kunst- und kulturgeschichtlichen Museen des Landes, Hinweise auf weiterführende Literatur sowie ein Register der Künstler bieten die Möglichkeit des Vergleichens und der intensiven Beschäftigung mit der Kunstgeschichte Schleswig-Holsteins.

F. Röhlk

Lutz Wilde berichtet über *Gotische Wandmalereien im Lübecker Katharinenum* (ZVLGA 50, 1970, 135—140). Sie wurden unter weißem Anstrich im alten Refektorium gefunden. Der Erhaltungszustand ist mäßig. Dargestellt sind: eine Verkündigung Mariens (symbolhaft als Einhornjagd im hortus conclusus) und eine Marienkrönung. Die Secco-Malerei entstand wahrscheinlich um die Mitte des 15. Jhs.

H. Schw.

H. Weimann veröffentlichte ein 1648 entstandenes Notariat, das *Ornamente und Bücher am Dom zu Lübeck* zusammenstellte (ZVLGA 50, 1970, 141—146). Es gab immerhin noch acht Meßgewänder und etwas Silbergeschirr. Im großen und ganzen hatten Geräte und Bücher wohl kaum erheblichen Wert. Die Zusammenstellung ist leider nicht kommentiert.

H. Schw.

Wilhelm Stier behandelt mit seinem Aufsatz über *Das Lübecker Bürgerhaus zur Zeit der Renaissance* (Der Wagen 1969, 79—95) ein Kapitel lübeckischer Geschichte jener Zeit, die oftmals als Periode steilen Abstiegs der Hansestadt dargestellt wurde. Tatsache ist jedoch, daß Lübecks wirtschaftliche Blüte auch im 16. Jh. noch anhielt und die Zahl der erhaltenen Häuser aus der Renaissance die der Gotik weit übertrifft. Verf. sieht die Hauptimpulse für die „Schaffung des neuen Welt- und Baubildes“ in einer Hinwendung von der „asketischen Gotik“ zum „diesseitigen Leben“ und in der Freisetzung von „Energien und Geldern“ der kirchlichen Stiftungen für Profanbauten. Die Lübecker Bürgerhäuser zeigen jedoch deutlich, wie nahtlos der Übergang von der Gotik zur

Renaissance an sich war: der Treppengiebel bleibt, die waagerechte Gliederung ersetzt oft die senkrechte. Auf der Abb. S. 85 sind ein kleiner gotischer und ein großer Renaissancegiebel sichtbar, nicht umgekehrt. S. 80 wird behauptet, die Hinterfronten der Renaissancehäuser seien schmucklos gewesen. Dazu wird S. 82 die Rückseite von Mengstraße 48—52 abgebildet; an ihr sind die Spuren späterer Umbauten deutlich sichtbar; S. 86 wird dann vom Glandorphaus gesagt, daß es eine gegliederte Rückseite gehabt habe. War das wirklich eine Ausnahme? Manche Besonderheit im inneren Ausbau mag auf individuelles Gestaltungsbedürfnis der Eigentümer, nicht aber auf einen grundsätzlichen Stilwandel hindeuten. Die größere Zahl der Renaissancebauten erklärt sich sehr einfach durch die Wohlhabenheit des Lübecker Bürgertums im 16. Jh., das an die Stelle der alten Häuser Neubauten setzte.

H. Schw.

Der ungemein produktive ehemalige bremische Baudenkmalpfleger Rudolf Stein hat ein neues Werk verfaßt: *Das Bürgerhaus in Bremen* (Tübingen 1970, Ernst Wasmuth. 148 S., 144 Bildtafeln, 1 Stadtplan, 1 Bildfries der Weserfront). Das an sich recht weit gesteckte Thema ist in der Bearbeitung doch eng gefaßt: es handelt sich um eine Architekturgeschichte des ansehnlichen Bürgerhauses bis in die Mitte des 19. Jhs., vorwiegend demonstriert an Einzelbeispielen. Insofern stellt das Buch einen Auszug aus den bisher 5bändigen „Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen“ des gleichen Verf.s dar. Es fehlt wie bisher die Zeit seit etwa 1850; außerhalb der Betrachtung blieben auch alle jene Häuser, die ohne kunstgeschichtliche Bedeutung sind, vor allem also die Wohnstätten des „kleinen Mannes“. Kultur- und sozialgeschichtliche Aspekte treten kaum ins Blickfeld. Das ergibt eine gewisse — sicher vom Verf. gewollte und von seinem Standpunkt aus auch berechtigte — Einseitigkeit. Das Buch kann dennoch über den lokalen Rahmen hinaus Interesse beanspruchen; denn es werden vielfältige Einflüsse aus dem Hansebereich und aus Holland deutlich gemacht. — Die historische Einleitung ist in Einzelheiten problematischer als der so sicher vorgetragene Text vermuten läßt: Die bisherigen römischen Funde lassen auf keine Siedlung in Bremen schließen; es spricht nichts dafür, daß das „Phabiranon“ bei Ptolemäus gleich Bremen zu setzen ist; Bremen wird 782 nicht „urkundlich“ zuerst genannt; es heißt an der gemeinten Stelle nicht „Bremun“, sondern „Brema“; eine Burg südlich des Doms ist reine Vermutung wie manches andere auch. — Das Buch ist sehr wertvoll für jeden, der es richtig zu nutzen versteht. Man muß ohne Einschränkung den großen Fleiß und die Sachkenntnis des Verf.s anerkennen.

H. Schw.

Carl Fedeler, 1837—1897, Schiffsmaler aus Bremerhaven, erlebt nach dem Berichte des Niederdt. Heimatblattes 1970 (247—251) eine bemerkenswerte Wiederauferstehung, seitdem das Morgenstern-Museum in Bremerhaven auf Grund einer Schenkung angefangen hat, sein Werk in Originalen und in großen Lichtbildern zusammenzuführen. Es ergab sich, daß Fedeler ein getreuer Gefolgsmann, ja Freund Arthur Fitgers war, des zeitweilig Bremens Kulturleben stark beeinflussenden Malers und Dichters, und ihm beim Ausmalen der Börse Heinrich Müllers geholfen hat. So fertigte er für das große Gemälde vom „Triumph des Poseidon“ im Treppenhaus des Börsengebäudes das im Hintergrunde auftretende Schiff.

F. P.

Armin Tuulse, *St. Görans kyrkoruin i Visby* (Fornvännen 1970/2, 90—107, deutsche Zusammenfassung). — Ausgrabungen in der, wie üblich, nach St. Jürgen benannten Kirchenruine eines Aussätzigen-Hospitals vor Visby haben u. a. ergeben, daß die Anlage in der ersten Hälfte des 13. Jhs. durch ein zweischiffiges Langhaus sächsischen Typs erneuert und erweitert, der romanische Chor in der zweiten Jahrhunderthälfte durch einen westfälisch beeinflussten und größeren gotischen Chor ersetzt wurde. Der Verf. vermutet, daß die vergrößerte Kirche nur zum Teil den Leprosen vorbehalten war, darüber hinaus aber als Pilgerkirche für die (norddeutschen) Wallfahrer nach Livland gedient hat, die im 13. Jh. die Reise regelmäßig auf Gotland unterbrachen. A. v. B.

In einem bedeutsamen Beitrag über *Die Petrikerche in Riga* (Cerkov Petra v Rige. In: Tartu Riikliku Ülikooli toimetised. Vihik 229. Tartu 1969, 126—161, dt. Zus.fass.) zeigt V. V a g a, daß deren Langhaus nicht am Anfang, sondern in der 2. Hälfte des 13. Jhs. erbaut worden ist, und zwar von vornherein als Basilika, keineswegs — wie man vermutet hatte — als Hallenkerche. Den Beginn der Arbeiten am Chor datiert V. auf die Zeit um 1340. In den Jahren 1408—1409, der bisher angenommenen Erbauungszeit des Chores, wurden die im 14. Jh. begonnenen Arbeiten nur vollendet. N. A.

V. P. Darkevič weist auf *Neue Funde romanischer Bronzeschalen* auf dem Gebiet der Alten Ruß hin (Novye nachodki romanskich bronzovykh čaš. In: Drevnie slavjane i ich sosedi. Moskau 1970, Nauka, 150—153). Die beiden Fragmente, um die es sich handelt, wurden 1967 bei Alt-Rjazań und im Gebiet von Gomel' gefunden. Gefäße ihrer Art hat man um 1200 am Niederrhein als „Massenware“ hergestellt. Die räumliche Verteilung weiterer Funde läßt darauf schließen, daß die Schalen nicht über die Ostsee, sondern auf dem Landwege nach Kiev in den Osten gelangt sind. N. A.

Stanisław Szymański hat *Die städtebaulich-architektonische Entwicklung von Grodno vom 14. bis zum 18. Jahrhundert* untersucht (Urbanistyczno-architektoniczne formowanie się Grodna w okresie od XIV do XVIII wieku. In: Rocznik Białostocki IX, 1970, 237—263, engl. Zus.fass.). Dabei stützt er sich stark auf Material aus dem Jahre 1753, das er im Staatsarchiv Dresden gefunden hat. Handelsverbindungen und wirtschaftliche Probleme kommen nicht zur Sprache. H. W.

Anna Misiąg-Bocheńska, *Die Geschichte des Gemäldes „Die Schlacht von Lepanto“ von Thomas Dolabella* (Historia obrazu Tomasza Dolabelli, „Bitwa pod Lepanto“. In: Naut. III, 1968, 64), reproduziert das Gemälde, welches wegen der darauf im Vordergrund abgebildeten Prozession wohl in der polnischen kirchengeschichtlichen Forschung, nicht aber von der Schiffahrtsgeschichte beachtet wurde. Dolabella war Hofmaler der Vasas in Krakau. Das Gemälde ist zwischen 1621—1625 nach dem polnischen Siege über die Türken bei Chocim entstanden. P. H.

Zofia Drapella, *Über die schönsten Schiffe des 16. Jahrhunderts — Von der Geschichte der Schiffsdekoration* (O najstrojnieszych okrętach XVI wieku. Z dziejów zdobnictwa okrętów. In: Naut. III, 1968, 121—124), nimmt das Gemälde zum Anlaß, um die „Sphinx“ des Don Juan de Austria, den „Great Harry“, die flämische Galeone und andere Fahrzeuge der Zeit zu beschreiben und kunstgeschichtlich einzuordnen. P. H.

Herbert Abel, *Vom Raritätenkabinett zum Bremer Überseemuseum — Die Geschichte einer hanseatischen Sammlung aus Übersee anlässlich ihres 75jährigen Bestehens* (Bremen 1970, Verlag Friedrich Röver, Gesamtherstellung H. M. Hauschild GmbH, 252 S., viele Abb. im Text und auf ganzseitigen und unterteilten Bdt.), ist gleichzeitig Bd. 10 der „Monographien der Wittheit zu Bremen“, deren Präsident der Verf. ist. Seit kurzem ist er auch Direktor des großen Museums, dem er im ganzen bisher 35 Jahre in amtlicher Eigenschaft gedient hat. Aus engster persönlicher Verbundenheit ist also dieses Buch verfaßt worden, mit der inneren Wärme, die hier nicht nur aus der Sache, sondern auch von der Persönlichkeit her strahlt, von des Verf.s eigener wie von den ihm persönlich im Museum verbunden gewesenen, wobei sehr maßgeblich die sehr ausgeprägte Hugo Schauinslands gewesen ist, der um die Jahrhundertwende dem damals vergrößerten Museum den Charakter aufzuprägen wußte. In früheren Arbeiten hat sich H. A. eingehend mit diesen Einflüssen auseinandergesetzt (vgl. des Berichterstatters Anzeige im BremJb. 51, 392f.); es hat ihn überhaupt, seitdem er nach Rückkehr aus dem letzten Kriege eine Hauptlast bei Wiederaufbau und Wiedereinrichtung des hart mitgenommenen Museums, auch in vorübergehender Leitung getragen hat, neben dem zeitgenössischen Wachsen auch das geschichtliche Werden gefesselt, bis er alles jetzt in einem hervorragend ausgestatteten Bande zusammenfassen konnte. Die Bestände des Museums sind aus verschiedenen Wurzeln zusammengewachsen. In Frage kommen solche aus dem Raritätenkabinett des früheren Gymnasium Illustre aus dem 17. Jh., andere aus dem Naturalienkabinett der aufklärerischen Gesellschaft „Museum“, ferner solche aus der Sammlung der von Staats wegen nicht ohne Beeinflussung von den damals erwachten geschichtlichen Studien in der Historischen Gesellschaft her entstandenen Anthropologischen Kommission aus den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts, wozu dann 1890 die von der bremischen Wirtschaft für die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung geschaffenen Sammlungen zur Handelsgeschichte kamen. Von daher konnte das Museum, ständig erweitert durch Schenkungen der nach und in Übersee handelnden Kaufmannsfirmen, zu einer „Ruhmeshalle des bremischen Kaufmanns“ in seiner völkerkundlichen und in seiner Handelsabteilung werden, in der nationalsozialistischen Zeit sogar zu einem „Deutschen Kolonial- und Überseemuseum“. Das „Bremer Überseemuseum“ ist davon geblieben, mit Fug und Recht unter diesem Titel. Es konnten die ganz ausgezeichneten völkerkundlichen Sammlungen ruhig bestehen bleiben, als Vorgeschichte der „Dritten Welt“ von heute, von deren Wirtschaft man in der Handelsabteilung nicht wenig erfährt. Von „Übersee“ ist in allem die Rede, und die bremischen Bezüge verhelfen zu einer lebensvollen, unmittelbaren Wirkung. Aus wechselvoller Vorarbeit ist ein glücklicher Wurf gelungen, beim Gegenstande selber, wie bei seiner Darstellung in Wort und Bild. F. P.

Sprache, Literatur, Ausbildung

(siehe auch S. 205, 244f.)

Heft 6/7 des Jg. XVIII/1969 der *WissZsRostock* (Ges.- u. sprachwiss. Reihe, 501—670) hat unter dem Titel *Die soziologische Bedingtheit der Erscheinungsformen der deutschen Sprache* Referate der VI. Arbeitstagung der sprachwissenschaftlichen Germanistik der DDR vom April 1969 zusammengefaßt, von denen manche auch sprachwissenschaftliche Probleme des Hanseraumes behandeln, so über die Erfurter Schreibsprache (Rudolf Bentzinger, Ernst Pfeffer) und über das Vordringen der römischen bzw. romanischen Weinbauterminologie in die Nord- und Ostseegebiete (Ero Alanne, 619—622). Den Beiträgen ist eine Grußadresse an den bekannten Rostocker Germanisten Hermann Teuchert zum 90. Geburtstag mit einer Würdigung seiner wissenschaftlichen Leistungen vorangestellt.

H. W.

Zygmunt Brocki, *Über die Terminologie der Seeküstentopographie — Parallele semantische Entwicklung: Vorstehende Teile des menschlichen Körpers > Kap, Landzunge* — (Z terminologii topografii wybrzeży morskich. Parallele rozwoju semantycznego „wystająca część ciała“ > „przylądek; wąski półwysep“). In: *Naut.* III, 1968, H. 3—4, 44—46). — B. arbeitet die Parallelen in der Bezeichnung von Nase, nos, für ein Kap in den slawischen Sprachen heraus sowie die gleiche Bezeichnung für Landzunge, lingua, tongue, język in slawischen, germanischen und romanischen Sprachen. Er kommt dabei zu der Ansicht, die Ch. Bally in seinem „*Traité de stylistique française*“ (Vol. I, Heidelberg 1909) vertreten hat, als er vom „europäischen Stil“ sprach, daß sich hier eine allgemein europäische Mentalität in der Entwicklung aller europäischen Sprachen nachweisen läßt.

P. H.

Fast ein Jahrzehnt nach dem ersten Band ist jetzt der zweite Band der großangelegten Edition des niederdeutsch-russischen Sprachlehrbuches von Tönnies Fenne erschienen: *Tönnies Fenne's Low German Manuel of Spoken Russian, Pskov 1607. Vol. II. Transliteration und Translation*. Editors: L. L. Hammerich and Roman Jakobson (Det Kgl. Danske Videnskabernes Selskab. Kopenhagen 1970, Munksgaard. XXVIII, 488 S.). Während der erste Band eine Faksimilereproduktion des in Pleskau niedergeschriebenen Wörterbuches geboten hatte (vgl. *HGbl.* 84, 147), enthält der zweite die Wiedergabe des Textes in gedruckter Form und eine englische Übersetzung. Damit wird uns der bequeme Zugang zu einem Werk eröffnet, das als Quelle für den späthansischen Osthandel große Bedeutung besitzt; denn Fennes Wörterverzeichnisse weisen auf die in Pleskau gehandelten Waren hin, und seine der Praxis entnommenen Satzbeispiele vermitteln ein konkretes Bild vom Handelstreiben in der Stadt an der Pskova. Bei der oft amüsanten Lektüre des Textes tritt uns Fenne als sympathische und kraftvolle Persönlichkeit vor Augen, so daß man sich an romantische Vorstellungen vom Hansekaufmann erinnert fühlt. Im übrigen konnte über Fenne noch kein sonstiges Zeugnis beigebracht werden, doch deuten sprachliche Erscheinungen und die Nennung baltischer Ortschaften darauf hin, daß er aus Livland stammte.

Wir erhoffen nun das baldige Erscheinen der weiteren Bände der Edition, in denen als historischer Hintergrund der deutsche Handelsvertreter mit Pleskau charakterisiert werden soll.

N. A.

Hermann Stölten, *Die Eroberung des norddeutschen Raumes und der nordeuropäischen Länder im Mittelalter durch das Papier* (Die Heimat, Kiel, 77, 1970, 334—338 u. 374—378). — Die Papierherstellung fand im 12. Jh. über Spanien Eingang nach Europa. Die Stationen waren 1270 Italien, 1338 Frankreich, 1390 Nürnberg. Nach den Angaben des Lübecker Urkundenbuches stellt St. fest, daß die älteste papierne Urkunde im Lübecker Archiv aus dem Jahre 1230 stammt und von Friedrich II. ausgewählt wurde. Die zweite kam Ende des 13. Jhs. aus Deventer. Drei weitere kamen 1310, 1323 und 1326 aus Italien, 1319 eine aus Ratzeburg und 1320 eine in niederdeutscher Sprache aus Lübeck. 1353 wurde auswärtigen Krämern gestattet, bis zu einem Ries (480 Bogen) in der Stadt zu verkaufen. Von 288 zwischen 1330—1370 in Lübeck gefertigten Urkunden sind nur fünf auf Papier geschrieben. Die erste davon 1352 war wieder in niederdeutscher Sprache. Im ersten Quartal des 15. Jhs. steigen die papiernen Urkunden auf $\frac{1}{4}$ der Gesamtzahl an. Gleichzeitig mit dem Steigen des Papierverbrauchs verlor auch das Latein als Schriftsprache an Boden. 1420 betrieb ein Lübecker Bürger in Schönkamp bei Kurau die erste Papiermühle im nordeuropäischen Raum. Sie machte jedoch bereits 1425 wieder Bankrott. Durch die in Europa mit der Drahtsiebtechnik aufgebrachten Wasserzeichen bestimmt St. die Herkunft der verwendeten Papiere und stellt fest: für den Schriftverkehr in Lübeck sind in erster Linie italienische Papiere und daneben auch französische benutzt worden.

P. H.

Zehn Bände Archiv für Geschichte des Buchwesens 1956 bis 1970. Eine Dokumentation. Mit einem Gesamtinhaltsverzeichnis und einem Beitrag von Hans Widmann, *Kontinuität und Wandel in der Herstellung des Buches* (Frankfurt/M. 1970, Buchhändler-Vereinigung GmbH, 48 S.) .— Wurde schon für das „Archiv für Geschichte des deutschen Buchhandels“ (21 Bände 1878 bis 1930) nach dem Erscheinen des 20. Bandes 1898 ein mustergültiges Gesamtregister erstellt, so bringen auch jetzt die 1953 neu gegründete Historische Kommission des Börsenvereins — der Buchhändler sowie Gelehrte aus allen Gebieten des Buchwesens angehören — und die Redaktion des Archivs nach dem Erscheinen des 10. Bandes der thematisch erweiterten, neuen Veröffentlichungsreihe eine ausgezeichnete Dokumentation. Sie enthält eine Übersicht über die bisher erschienenen Bände, über die bisher veröffentlichten und in Vorbereitung befindlichen Sonderdrucke aus dem Archiv für Geschichte des Buchwesens, einen kurzen Bericht über die Historische Kommission des Börsenvereins und einen Überblick aus dem Arbeitsprogramm der Redaktion. Das Gesamtinhaltsverzeichnis der in den 10 Bänden veröffentlichten 281 Beiträge (VII—XXII) ist alphabetisch nach den Namen der 123 Autoren geordnet. Ein Sachverzeichnis (XXIV—XXXI), dem ein Stichwort-Verzeichnis der verwendeten Hauptgruppen der Dezimalklassifikation vorangestellt ist (XXIII) und dem außerdem noch ein geographisches Sachverzeichnis (XXXI—XXXIII) hinzugefügt wurde, ermöglicht eine gute, schnelle Orientierung. Die Abhandlung von H. Widmann (XXXV—XLVIII) stellt die leicht erweiterte, mit Anmerkungen versehene Antrittsvor-

lesung anlässlich der Übernahme des Lehrstuhls für Buch-, Schrift- und Druckwesen an der Universität Mainz im WS 1968/69 dar. G. Philipp

Peter Jürgen Mennenöh, *Duisburg in der Geschichte des niederrheinischen Buchdrucks und Buchhandels bis zum Ende der alten Duisburger Universität (1818)* (DuisbF, Beiheft 13, Duisburg 1970, Walter Braun. 368 S., 31 Abb., Register). — Diese, aus der Schule von Franz Petri hervorgegangene und für den Druck leicht überarbeitete Dissertation hat sich zur Aufgabe gesetzt, „anhand bekannter und neu zu erschließender Quellen den Duisburger Buchdruck und Buchhandel zu würdigen“ (5). Dabei hat der Verf. einen erstaunlichen Spürsinn für die Erfassung weitgehend unveröffentlichter und unausgewerteter, entlegener Quellen (z. B. für den rheinischen Pietismus die Hauptbibliothek der Franckeschen Stiftungen in Halle/S.) gezeigt. Die zeitliche Abgrenzung des Themas ergab sich anhand der in den Quellen ihren Niederschlag findenden Bedeutung des Duisburger Buchdrucks und -handels. Denn erst mit der Gründung der relativ kleinen, reformierten Universität (1655) setzte ein ständiger Buchdruck und — mit zeitlichen Vakanzen — ein regelrechter Buchhandel ein; letzterer kam infolge der Schließung der Universität 1818 vorübergehend zum Erliegen. Es lag also nahe, in einem einleitenden Kapitel (9—44) die Zeit bis 1655 zusammenzufassen und dann die für das Thema interessante Universitätszeit in sachlichen Unterteilungen in Kapiteln über die Drucker (45—91), den Buchhandel (93—171), die überregionale Orientierung des Duisburger Buchwesens (173—187) und anhand von Beispielen die Autoren der Duisburger Druck- und Verlagswerke und ihre geistige Richtung (189—258) darzustellen. Ein kurzer Abriss der weiteren Entwicklung im 19. Jh. (258—263) und eine Zusammenfassung (263—275) runden die in vieler Hinsicht aufschlußreiche Arbeit ab. Das sehr detaillierte, von G. v. Roden erstellte Register macht das Buch auch zu einem handlichen Nachschlagewerk. Die zahlreichen Abbildungen und die in einem Anhang (277—289) aufgenommenen Privilegien, Verträge und Dienstordnungen der Drucker und Buchhändler sowie ein Titelverzeichnis von Verlagswerken Duisburger Verleger (291—322) regen zu weiteren Forschungen an. — Über den engeren Bereich der Städte Kleve, Nimwegen, Arnheim und des für die Entstehung des Duisburger Druck- und Verlagswesens so bedeutsamen Wesel hinaus zeigen die Untersuchungen der Herkunft, der Zwischenstationen, der Verlagsgemeinschaften und der Filialverhältnisse der Buchdrucker und -händler die Ausstrahlungskraft und Wechselwirkungen gerade im hansischen Bereich; vor allem nach den nördlichen Niederlanden (der erste Drucker und Buchhändler kam von der führenden niederländischen Universität Leiden, 46ff. u. 272), aber auch bis hinauf ins Baltikum, durch den Zuzug des Buchhändlers Herm. Gabriel Löhner (oder Lönens) aus Riga sichtbar dokumentiert (150, 181, 272). Umgekehrt zeigt das Beispiel des Buchhändlers A. Luppilus (95ff. u. passim) auf seinem Weg von Nimwegen nach Wesel und Duisburg und später nach Berlin und dessen Filial- und Kommissionsnetz Amsterdam-Wesel-Duisburg-Frankfurt/M.-Halle-Leipzig-Danzig eine stetige Wanderung nach dem Osten. Buchdruck und Buchhandel als Träger und Exponenten geistigen Gutes und zugleich als Teil des Wirtschaftslebens haben gerade in ihren Beziehungen nach dem europäischen Osten eine entscheidende Bedeutung gehabt. G. Philipp

In dem Buch *250 Jahre Verlag Aschendorff* vereinigte Gottfried Hasenkamp unter dem Motto *Dem Worte verpflichtet* einige Aufsätze (Münster 1970, Aschendorff. 132 + 457 S., zahlreiche Abb.). Es ist eine Firmenfestschrift von hohem Rang. Die Bibliographie der Verlagswerke 1912—1970, die an eine ältere bis 1912 reichende Zusammenstellung anschließt, umfaßt allein 421 Seiten (hier sind auch zahlreiche Werke zur westfälischen Geschichte erfaßt). Der Darstellungsteil enthält eine Geschichte des Unternehmens, Gedanken zum geistigen Profil des Hauses und eine Übersicht über die Herkunft sowie Verlags- und Wohngebäude der Familie und Firma Aschendorff. H. Schw.

Krystyna Podlaszewska ist den *Büchersammlungen Danziger Bürger im 18. Jahrhundert* nachgegangen und hat sie nach ihren Besitzern, nach Umfang und Inhalt analysiert (Księgozbiory mieszczańskie w Gdańsku w XVIII wieku. In: ZapHist. XXXV, 1970, 1, 51—63, dt.Zus.fass.). H. W.

Rudolf Juchhoff bereitete *Ein soestisches Weihnachtsgedicht von 1449* für einen Neudruck vor und erschloß es durch eine kurze Einführung (SoesterZs. 81, 1969, 28—35). Derartige lyrisch-theologische Dichtungen in niederdeutscher Sprache sind selten. Der Verf. des Gedichtes war ein Soester Dominikaner; es blieb nur ein Druck von 1516 erhalten (vermutlich aus Köln). Zentralthema ist die Geburt Christi; der Verf. versuchte mit mancherlei theologischem Wissen zu prunken. H. Schw.

In dem Beitrag von Domenico Caccamo über *Sozinianer in Altdorf und Danzig im Zeitalter der Orthodoxie* (ZfO 19, 1970, 42—78) spielt Danzig die geringere Rolle; es geht vor allem um den Aufenthalt Martin Ruars in der Stadt (1631—43), der u. a. Verbindung zu holländischen Remonstranten hatte. H. W.

Mit Martin Ruar war auch der 1611 in Glogau/Schl. geborene Arzt und Historiker Joachim Pastorius während seines Danziger Aufenthaltes in Verbindung. Lech Mokrzecki hat kurz sein Leben, seine Tätigkeit in Elbing und seine historischen Arbeiten, besonders die Äußerungen zur Geschichte Polens, behandelt: *Der Direktor des Elbinger Gymnasiums Joachim Pastorius (1652—1654) und seine Ansichten über die Geschichte* (Dyrektor gimnazjum elbląskiego Joachim Pastorius [1652—1654] i jego poglądy na historię. In: Rocznik Elbląski IV, 1969, 59—83). H. W.

VORHANSISCHE ZEIT

Bearbeitet von *Martin Last*

(siehe auch S. 108, 112, 141f., 154f., 158f., 164, 195, 206)

Friedrich Behn, *Die Bronzezeit in Nordeuropa. Bildnis einer prähistorischen Hochkultur* (Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1967, W. Kohlhammer-Verlag. 120 S.). — Friedrich Behn, der sich zuletzt hauptsächlich mit den Felsbildern beschäftigt hat, gibt in dem hier anzuzeigenden Urban-Büchlein (Nr. 102) ein

aus gründlicher Detailkenntnis schöpfendes Gesamtbild der nordeuropäischen Bronzezeit. Hinsichtlich der inneren Gliederung hält er sich an das Montelius'sche System der sechs Stufen; als Kerngebiet nimmt er die dänischen Inseln, Jütland, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Vorpommern und einen Teil von Brandenburg. In Skandinavien läßt er den Kulturbereich bis zur Höhe Stockholms und dem norwegischen Gebirge gehen. Neben den Funden sind gerade die skandinavischen Felsbilder eine der Hauptquellen für unsere Kenntnis namentlich der geistig-religiösen Aspekte. Verf. schildert nach einer Einleitung und einer Übersicht über die Quellen die einzelnen Sachbereiche jeweils in knappen Abschnitten: das Land, die Menschen, die Wirtschaft allgemein, dann die reichen Gräberformen, das Verkehrswesen mit Ski, Wagen (zwei- und vier-rädrig) und Schiff, den Handel mit den Verbindungen zum hettitischen und mykenischen Bereich, das Kriegswesen mit typischen Angriffswaffen, das Handwerk, die künstlerische Leistung und die religiösen Verhältnisse. In der Zusammenfassung werden die Hauptlinien des Dargestellten noch einmal aufgegriffen. Eine Liste der wichtigsten Literatur, ein Register und Abbildungen bereichern das schöne Bändchen.

H. K.

Willi Wegewitz, *Der Urnenfriedhof von Wetzen, Kreis Harburg und andere Funde aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. im Gebiet der Niederelbe* (Die Urnenfriedhöfe in Niedersachsen, Bd. 9. Hildesheim 1970, August Lax. VIII, 80 S., 33 Abb., 40 Taf.). — Mit dem vorliegenden Band setzt Wegewitz seine Veröffentlichungen von Urnenfriedhöfen fort. Es ist die fünfte Publikation seit 1961 und seine siebente in der nunmehr 13 Bände umfassenden Reihe „Die Urnenfriedhöfe in Niedersachsen“, von der damit über die Hälfte auf ihn zurückgeht. Zählt man die 1968 als Band 10 der Göttinger Schriften zur Vor- und Frühgeschichte erschienenen „Reihengräberfriedhöfe und Funde aus spätsächsischer Zeit im Kreis Harburg“ hinzu, so wird deutlich, welche Leistung hinter diesen Publikationen steht. Die jahrzehntelange Arbeit des Verf.s in den Landkreisen Harburg und Stade bewirkte, daß es keinen zweiten Landstrich in Deutschland gibt, aus dem so viele systematisch ausgegrabene Urnenfelder vorliegen. Die in kurzer Folge erschienenen Publikationen kann man nur dann voll würdigen, wenn man bedenkt, wie viele archäologische Ausgrabungen unveröffentlicht und damit nutzlos blieben. — Im Mittelpunkt des vorliegenden Bandes steht der Urnenfriedhof von Wetzen aus dem 1. Jh. v. Chr., von dem 73 Gräber, schätzungsweise die Hälfte der ursprünglich vorhandenen, ausgegraben werden konnten. Die Lage des Friedhofs, nur 250 m neben den beiden ebenfalls vom Verf. untersuchten Gräberfeldern von Putensen, ist von besonderem Interesse. Liegen doch hier auf engstem Raum drei teilweise gleichaltrige Urnenfriedhöfe, die sich voneinander deutlich unterscheiden. Das Gräberfeld Putensen 1 gehört zu den waffenführenden langobardischen Friedhöfen, deren vorherrschende Urnenformen in der jüngeren vorrömischen Eisenzeit Trichterurnen und weitmündige Terrinen sind. Dagegen überwiegen in Wetzen Zweihenkel- und Dreiknubbentöpfe, während Waffen fehlen. Auf dem Friedhof Putensen 1 B sind schließlich beide Keramikarten vertreten. So ist es verständlich, wenn Verf. die alte Frage der getrennten Männer- und Frauenfriedhöfe neu aufgreift und die Gräberfelder vom Typus Rieste und Darzau bis in das 1. Jh. v. Chr. zurück-

verfolgt. — Er interpretiert Wetzten als Frauenfriedhof, Putensen 1 B als Begräbnisplatz beider Geschlechter und Putensen 1 als Männerfriedhof. Verf. möchte die Gräberfelder vom Typus Rieste kultischen Männerbünden zuschreiben und stellt die Frage, ob sich in den unterschiedlichen Gräberfeldern eine bodenständige Bevölkerung einerseits und eine eingewanderte kriegerische Oberschicht andererseits widerspiegeln, was gleichzeitig die starke Fundzunahme im 1. Jh. v. Chr. erkläre. Man wird mit solchen Deutungen so lange Zurückhaltung üben müssen, bis in größerem Maße anthropologische Untersuchungen von Leichenbränden vorliegen. — Daneben werden Zweihenkel- und Dreiknubbentöpfe aus Tostedt-Wüstenhöfen und Darzau behandelt sowie zwölf kleinere Fundkomplexe von Urnenfriedhöfen aus Hamburg-Harburg und den Landkreisen Harburg und Stade bekanntgegeben. Mit der Einbeziehung von vier Siedlungskomplexen macht Verf. deutlich, wie wenig — wenn überhaupt, dann nur forschungsgeschichtlich — es gerechtfertigt erscheint, eine Publikationsreihe auf eine Fundart zu beschränken. — Zum Katalog- und Tafelteil sei auf die Bemerkungen von K. Raddatz verwiesen (Nachr. aus Niedersachsens Urgesch. 32, 1963, 163ff.). — Man kann nur wünschen, daß Verf. seine weiteren Publikationsvorhaben, insbesondere der Gräberfelder von Putensen, bald zu realisieren vermag.

H. Schirrig

Bertil Almgren, Charlotte Blindheim, Yves De Brouard u. a. *Die Wikinger* (Übers. aus dem Englischen Bodo Cichy, Essen o. J. [1970], Burckhard-Verl. Ernst Heyer. 228 S. zahlr. farb. Abb.). — Während bei uns auf dem letzten Historikertag in Köln darüber geklagt wurde, daß Geschichte auf den Schulen nicht mehr interessiert, sinnt man in Skandinavien darauf, sie populär zu machen. Dem diente auch dies in Schweden 1966 vom Verlag Tre Tryckare, Cagner & Co, herausgegebene hervorragend ausgestattete Werk. Es beruht auf Ideen und einem Entwurf von Ewert Cagner, dem es auch gelang, international bekannte Forscher wie Arne Emil Cristensen, Kristján Eldjárn und Sune Lundquist dafür zu interessieren. So gewann das Ganze ein Gesicht, wie es bei Darstellungen von Wissenschaftlern selten ist. Die Reproduktion zahlreicher gegenständlicher Quellen in Form von Fotos und zeichnerischer Wiedergabe sowie die zahlreich eingefügten großformatigen, farbigen Landschaftsaufnahmen sind ohne Zweifel zu begrüßen. Auch die geschickt eingestreuten Übersetzungen mittelalterlicher Texte beleben das Werk und sind angetan, das Interesse zu wecken. Dem gleichen Zwecke dienen ebenso die künstlerischen Wiedergaben überlieferter bildlicher Darstellungen des Mittelalters. Hier muß sich jedoch die Kritik melden. Es befremdet, auf Umschlag und Inneneinband das gleiche Bild, aber einmal seitenverkehrt, wiederzufinden. Zum dritten Mal trifft man es etwas verstümmelt als Vignette neben einer Überschrift im Inhaltsverzeichnis und im Text (65). Nun wird aus einem Kampf bei der Landung ein munteres Auslaufen! Wenn wir heute in der Forschung in immer stärkerem Maße bildliche Quellen heranziehen, so müssen wir uns auch mit den Versuchen auseinandersetzen, Forschungsergebnisse durch Zeichnungen zusammenzufassen. Derartige Zeichnungen sind ein wesentlicher Teil dieses Werkes. Sachlich gehalten, doch keinesfalls ohne Humor, bieten sie vielseitige Möglichkeiten auch zur Rekonstruktion von Szenen aus dem Leben der Wikingerzeit.

Der Künstler beschreitet einen ähnlichen Weg, wie gute „Historienmaler“ des vorigen Jahrhunderts, aber leider manchmal auch wie Zeichner von „Schullehrtafeln“, die eine Vielzahl von einzelnen gesicherten Fakten zeichnerisch zu einem Gesamtbild komponierten. So werden auf einem Bilde Pferde, Rinder, Schweine, Ziegen und Schafe von einem Hirten in einer gemeinsamen Herde gehütet, um zu zeigen, welche Tiere auf einem wikingischen Hof leben konnten (166). Bedenken sind auch gegen eine zeichnerische Rekonstruktion des in einer Schilderung Ibrahims al Tartuschi nur kurz erwähnten Opfertieres über Haustüren in Hait-habu (61) anzumelden. Zeichnungen zu nur als Text überlieferten Schilderungen begeben sich auf das Gebiet der Phantasie. Daß trotz der eindeutig anderen Aussagen der ebenfalls wiedergegebenen gotländischen Bildsteine sowie der nun schon ein Menschenalter zurückliegenden Forschungen von Sune Lundquist Wikingerschiffe mit quergestellten Rahsegeln, mit Brassens und sogar Blöcken daran gezeichnet sind, verfälscht das Bild. Man kann auch über die Geschicklichkeit staunen, die der Zeichner wikingischen Fuhrleuten zutraut, die er mitten im Wasser auf einer nur durch Steine am Ufer markierten Furt einem entgegenkommenden Fahrzeug ausweichen läßt (151). Die sicherlich nur durch den Bildeffekt hervorgerufene Behauptung, „Husarenuniform — Entwicklung aus einer wikingischen Reitertracht“, dürfte bei dem Fehlen aller Zwischenbelege kaum ernst zu nehmen sein, zumal die Husarenuniform bei den westeuropäischen Heeren erst in der Neuzeit eingeführt wurde. Jedoch trotz solcher Entgleisungen der Phantasie sollten die Versuche, wikingisches Leben durch Zeichnungen darzustellen, durchaus ernst genommen werden. Denn einige Arbeiten zeigen, daß wie bei einem wissenschaftlichen Text die Nachprüfbarkeit der einzelnen Aussagen durch Quellenangaben gewährleistet sein kann. Dem historisch geschulten Betrachter wird schnell klar, nach welchen Funden bzw. nach welchen mittelalterlichen Abbildungen die einzelnen Gegenstände oder Personen auf den Bildern gezeichnet und dann zusammengesetzt sind. An vielen Stellen sind in dem vorliegenden Werk auch im Text Hinweise gegeben oder es erscheinen Personen, die in Massenszenen eingefügt sind (60—61), an anderer Stelle (200, 206, 229, 238) mit sorgfältiger Beschreibung und Herkunftsangabe der Kleidung usw. noch einmal. Dies Verfahren sollte ausgebaut werden, indem man es nicht dem Zufall überläßt, ob der Leser weiß oder findet, auf welche Quelle diese oder jene Aussage der Zeichnung sich stützt, sondern die Angaben müßten, wenn der Künstler sie nicht an den Rand der Zeichnung setzen möchte, unmittelbar mit den Teilskizzen den Zeichnungen folgen. Damit gewinnt der Leser die Möglichkeit, zu prüfen, ob der Zeichner unter allzu großem Überspringen der geographischen Entfernungen oder der Generationenfolge kombinierte, oder gar der künstlerischen Phantasie völlig freien Lauf ließ. Der Text des Buches ist in ähnlich gefälliger, flüssiger Form geschrieben, wie es die künstlerische Gestaltung des Werkes erwarten läßt. Wir vermissen aber den Hinweis, wer von den 14 Mitarbeitern welchen Textteil beigetragen hat. Die einzelnen Kapitel befassen sich mit dem Leben in der Heimat, Bauerntum, Wirtschaft, Städten, Heerlagern und mit den Zügen nach Westen, Süden und Osten, um dann von Kult, Religion, sozialem Leben, Runenschrift, Dichtung, Sagen und dem täglichen Leben des Alltags zu berichten. Den Schiffen ist ein besonderes Schlußkapitel gewidmet. Die Art der Gliederung und die Vielzahl der Mitarbeiter haben wohl

einige Wiederholungen mit sich gebracht, trotzdem wirkt das Ganze nach einer vorzüglichen redaktionellen Bearbeitung wie aus einem Guß. Der derzeitige Stand der Forschung ist überall, allerdings ohne jede Nennung von Namen, wiedergegeben. So ist der Text durchaus zur schnellen Orientierung zu empfehlen. An einigen Punkten sind aber auch gegen Textstellen Bedenken anzumelden. Daß in den Quellen die Namen Sliesthorp, Sliaswich und aet haetum alle immer den Ort Haithabu meinen (55), ist wenig wahrscheinlich, denn Schleswig am Nordufer und Haithabu am Südufer der Schlei sind nun einmal nicht identisch. Wenn man an anderer Stelle liest, daß der anwachsende europäische Handel erst die Veränderungen in der Technik des Schiffbaues im 12. u. 13. Jh. notwendig machte (91), so sind hier ganz bestimmt Ursache und Wirkung vertauscht. Ebenso falsch ist die anschließende Behauptung, die althergebrachten wikingischen Bootstypen dienten gewöhnlich nur noch für Kämpfe in den heimischen Gewässern und nicht mehr zu Fahrten über das offene Meer. Dem widerspricht die Tatsache, daß noch im 19. Jh. die aus wikingischen Bootstypen entwickelten norwegischen Jachten in die Biskaya fuhren. Der nächste Satz: „und selbst in Skandinavien setzten sich Änderungen in der Kampfweise durch, die zur Entwicklung größerer Schlachtschiffe führten“, zeugt von völliger Unkenntnis der mittelalterlichen Seetaktik und des Seekriegswesens. Bedauerlich ist es auch, daß bei der Schilderung der Islandfahrt (99) die bedeutende seemännische Leistung früherer irischer Mönche, deren Spuren die Wikinger im Nordwesten folgten, völlig übergangen wird, obwohl das schnelle Verschmelzen der neuankommenden Wikinger mit der einheimischen Bevölkerung überall durchaus richtig hervorgehoben wird. Auch die seemännischen Leistungen der Kuren und Esten und ihre tatsächliche Seeherrschaft auf der Ostsee im unmittelbaren Anschluß an die Wikingerzeit werden nicht erwähnt. In einer solchen Gesamtdarstellung mußte eigentlich bei dem Hinweis, daß es den grönländischen Siedlern seit Mitte des 13. Jhs. untersagt war, Schiffe zu besitzen (116), auch gesagt werden, daß damals ganz allgemein in Norwegen und Dänemark die Schifffahrt der Bauern gesetzlich beschränkt wurde. Daß die Normannen in der Normandie im 11. Jh. schließlich „die furchtbarste Macht im westlichen Europa waren“ und daß England damals „das reichste Land überhaupt“ war (131), dürfte eine sehr einseitige Sicht verraten. Ebenso wenig ist einzusehen, weshalb Kaiser Konstantin Porphyrogenetos, der bei seiner Schilderung *De Ceremoniis Aulae Byzantiae* von „Goten“ und dem „gotischen Spiel“ berichtet, damit keine Goten, sondern Skandinavier der Leibgarde gemeint haben soll, denn die damals im Machtbereich von Byzanz lebenden Krimgoten waren noch im 17. Jh. sprachlich nachweisbar. Das gotische Spiel fand am 9. der 12. Weihnachtstage statt. Die Beschreibung ähnelt einem „Perchterzug“ mit „Zottlern“, wie er noch heute im gesamten germanisch besiedelten Alpengebiet Brauch ist und ähnlich bei deutschen Volksgruppen auf der nördlichen Balkanhalbinsel üblich war. Wir kennen ihn aber auch als Brauch zur Giperctennacht aus dem um 1000 niedergeschriebenen Mondseer Glossar. Der Schluß, daß mit diesem am 2. Januar veranstalteten Umzug und Spiel eine „nordische Weihnachtsfeier“ beschrieben ist, erscheint daher nicht gerechtfertigt. Schließlich besagt die Tatsache, daß ein Goldschmied in einer Specksteinform Kreuze und Thorshämmer zugleich goß, nur, daß man offenbar noch lange Zeit mit beidem lebte. Ob deswegen die Unter-

schrift „Geschäft ist Geschäft“ berechtigt ist? Wie lange beide Religionen bei nordischen Menschen im Herzen und auch gesetzlich nebeneinander leben konnten, davon zeugen in diesem Buch der Bericht über die Glaubensannahme in Island sowie etliche Bilddokumente. Sätze wie: „Die Edlen aber vertrieben sich den Tag mit Waffenübungen, Schwimmen, Reiten und Hundejagden. Sie gaben sich dem Brettspiel hin, sannen auf Krieg und trachteten nach Wohlstand und Ruhm“, zeigen, wie wenig leider auch dieses sonst so begrüßenswerte Werk frei von Klischeevorstellungen ist. Zum Schluß sei noch auf graphisch eindrucksvolle Karten, auf das Register sowie auf das umfangreiche Literaturverzeichnis hingewiesen.

P. H.

Ole Klindt-Jensen und Svenolov Ehrén (Illustrationen), *Welt der Wikinger* (Übers. a. d. Schwedischen von Franz J. Keutler, Frankfurt/M. o. J. [1967], Umschau Verl. 240 S., zahlr. farb. Abb.), wollen ebenfalls Geschichte populär machen. Auch sie suchen neue Wege historischer Darstellung. Die Reproduktion zahlreicher gegenständlicher Quellen sowie die farbige Wiedergabe von Bildern der Landschaft sollen nicht nur illustrierende Auflockerung des Textes sein, sondern zusammen mit dem Text selbständige Interpretation bieten. Der Künstler glaubt offenbar durch moderne Ausdrucksmittel das Wesen einer vergangenen Zeit besser darstellen zu können. So meint er richtig, daß die gängige Methode der Reproduktion z. B. gotländischer Bildsteine mit dunklem Hintergrund und hellen Figuren nicht dem originalen Eindruck entspräche. Er wählt deswegen eine moderne Holzschnittdrucktechnik. Wie weit er damit die Quellen verändert, wird jedem klar, der Originale, z. B. den Jellingestein oder gotländische Bildsteine, kennt. Auch eignen sich die von ihm bevorzugten holzschnittartigen Konturen nicht zur Wiedergabe der Felsenküsten im Westen Irlands. Bei seinen frei entworfenen Bildern wikingischer Rahsegelschiffe, an denen die Leinenführung keinesfalls den Bildsteinen entspricht, scheint er außerdem den mittelalterlichen Bedeutungsmaßstab der Drachenköpfe mißverstanden zu haben. Demgegenüber ist die achtmal vergrößerte farbige Wiedergabe des nur 3 cm großen geschnitzten Männerkopfes aus Sigtuna und manches andere hervorragend gelungen. Der Text bemüht sich ebenso wie die Bilder anschaulich und lebendig zu schildern. Der Glaube jedoch, die Wikinger hätten ihre Langschiffe getragen (14), überschätzt sicher die Muskelkraft der Nordmänner. Allzu modern wird eine Runeninschrift: „Diesen guten Kamm machte Thorfast“, als Reklame gedeutet. Das Osebergsschiff mit 21,4 m ist nicht länger als das Gokstadschiff von 23,5 m (57). Auch hat das richtig wiedergegebene Ruder eines wikingischen Beibootes entgegen der Aussage des Textes aus strömungstechnischen Gründen nicht die gleiche Form wie ein Riemen. Was über die Segel gesagt wird, trifft für modernere Schiffstypen zu, kaum aber für Wikingerschiffe; abgesehen davon, kann man eine Sprietstange nicht willkürlich als „Stenge“ bezeichnen (68), letztere verlängert den Mast nach oben. Auch wird man das Gokstadschiff mit seinen 32 Riemen und einer größten Breite von über 4 m niemals ein Sechzehnmannschiff genannt haben. Die Behauptung, „Worte wie Kameraden und Bruder (Blutsbruder oder Gildenbruder) kannten eine Verbindung, die auch wirtschaftlich bedingt sein konnte“ (138), muß durch eine völlige Sprachverwirrung zustande gekommen sein. Das Wort Kamerad ist weit jüngeren italienischen Ur-

sprungs. Falsch übersetzt ist auch die im Dänischen mit Kovirke bezeichnete Anlage südlich Haithabus. Sie heißt im Deutschen schlicht „Kograben“ und nicht „Kuhwall“ (167). Auch dürfte ein Übersetzungsfehler vorliegen, wenn anschauliche Berichte als „lustig“ (66,115) bezeichnet werden. Dafür, daß es dort, wo heute Wilhelmshaven liegt (85), eine Stadt gegeben haben soll, kennen wir keinen Beleg. Daß um 850 an der ganzen Nordseeküste Städte entstanden sein sollen (164), verwundert. Die Behauptung, daß fast alle entscheidenden Kraftproben der Zeit auf dem Meere ausgetragen wurden (70), ist leicht zu widerlegen. Auch war das wikingsche Langschiff eher ein Truppentransportmittel als ein Schlachtschiff. Die letzten Eroberungen der Normannen in Süditalien wurden keinesfalls „genauso durchgeführt wie die ersten“ (96). Denn die normannischen Söldner kamen in mühseliger Reise über die Alpen. — Jedoch wir wollen die guten Seiten des Buches nicht vernachlässigen. Gut wird das schon früh beginnende Zusammenspiel mit der einheimischen Bevölkerung, vor allem bei den Shetland-Irland- und Islandfahrten, sowie der Anteil der Iren, deren Spuren die Nordmänner auf See bis nach Island folgten, herausgearbeitet. Auch werden wir der Ansicht zustimmen, daß der Verkehr zum amerikanischen Kontinent von Grönland aus regelmäßiger gewesen sein muß, als die Sagatexte vermuten lassen (79). Auf das letzte Kapitel „Wirklichkeit und Phantasie“, das die Grenzen der Aussagemöglichkeit der verschiedenen Quellengruppen allgemeinverständlich behandelt, sei besonders hingewiesen.

P. H.

John Julius Norwich, *Die Wikinger im Mittelmeer, Das Südreich der Normannen 1016—1130* (The Normans in the South, übers. von Maximiliane von Meng, Wiesbaden 1968, F. A. Brockhaus. 326 S., 20 Abb., 1 Kt.). — Vor einigen Jahren hat uns Ekkehard Eikhoff (vgl. HGbl. 87, 122) eine ausführliche Darstellung der Auseinandersetzung zwischen Byzanz und dem Islam bis zum Jahre 1040 beschert. Die jetzt vorliegende Monographie eines ehemaligen britischen Diplomaten schildert die weitere Entwicklung aus einer anderen Perspektive. Ob man allerdings die Nachkommen der in Frankreich sesshaft gewordenen Normannen im 11. und 12. Jh. noch als Wikinger bezeichnen kann, erscheint fragwürdig. Nicht mit Drachenschiffen und Langbooten gingen sie auf Reisen, sondern als ritterliche Pilger trafen sie am Monte Sant'Angelo mit dem langobardischen Edelmann Melus zusammen. Ihm versprachen sie in der Heimat Kampfgefährten zu werben, um im nächsten Jahre am lombardischen Freiheitskampf gegen Byzanz teilzunehmen. Den anfangs erfolgreichen Kriegern aus dem Norden stellte Basilius II. ein durch die Warägergarde verstärktes großes Heer entgegen und schlug sie vernichtend. Die überlebenden Normannen traten nun zusammen mit jetzt erst aus der Heimat eintreffenden Nachzählern in die Dienste von Salerno, Capua, Neapel, Amalfi und Gaeta, ja sogar in die des byzantinischen Befehlshabers in Apulien. So waren normannische Söldner in den folgenden Kämpfen fast immer auf jeder Seite beteiligt. Rainulf I. faßte als erster mit seiner Schar festen Fuß. 1030 erhielt er vom Herzog von Neapel feierlich die Stadt und das Territorium von Aversa zu eigen. Er konnte seinen Leuten somit als erster Land zu Lehen geben. Nach weiteren Kämpfen erhob Kaiser Konrad II. Rainulf für seine Kriegslustungen in den Grafenstand. Zu diesem Zeitpunkt kamen die ältesten Söhne Tankreds von Hauteville, Wilhelm Eisen-

arm, Drogo und Humprey nach Italien. Sie brachten es durch Mut und Kriegsglück zu der Würde der Grafen von Apulien. Der Strom aus der Heimat riß nicht ab. Der ihnen folgende Halbbruder Robert Guiskard wurde sogar Graf und Herzog von Apulien. Er trat durch Heirat der Sichelgaita von Salerno das legale Erbe der Langobarden an. Der letzte der Tankredssöhne, Roger, wurde Graf von Sizilien. Sein Sohn Roger II. hatte schließlich als Herzog von Apulien und König von Sizilien in der Mitte des 12. Jhs. ganz Süditalien in der Hand. Er stellte gesetzliche Zustände her und festigte das Lehnrecht gegenüber seinen Vasallen. Sie mußten sich verpflichten, jeder privaten Fehde zu entsagen, Räuber, Diebe und Plünderer den herzoglichen Gerichten auszuliefern und ihre Untertanen, Geistliche oder Laien sowie Pilger, Reisende und Kaufleute zu schützen. Griechen und Araber nutzten unter der normannischen Herrschaft ihre wirtschaftlichen Möglichkeiten. Der 1. Kreuzzug gab dem Seehandel gewaltigen Aufschwung. Auf Sizilien entwickelte sich seemännische, kaufmännische und militärische Aktivität. 100 Jahre nach dem Eintreffen der Normannen in Italien machte Roger II. die sizilianische Flotte zu einem überlegenem Faktor. Sie verkörperte Siziliens Gedeihen im Frieden und war im Kriege Schwert und Schild zugleich. Bis zum Erlöschen der normannischen Herrschaft blieben Nation und Flotte unlösbar miteinander verbunden. Wir können N. für die bisher fehlende, lebendige, geschlossene Darstellung der normannischen Staatsbildung und des Aufbaues ihrer Macht dankbar sein. Diese „Landnahme“ ging wesentlich anders vor sich als die Niederlassung Generationen vorher in der Normandie. Sie spielte sich auch nicht am Rande der abendländischen Welt ab, wie die ersten Wikingerzüge, sondern nahe Roms, dem Zentrum des politischen Geschehens und der geistigen Macht, in einer Landschaft, in der kaiserliche, päpstliche, langobardische und sarazenische Interessen aufeinanderstießen. Die Schilderung der politischen und militärischen Tricks und Taktiken einzelner normannischer Führer, ihr häufiger Stellungswechsel, ihre Heiratspolitik sowie auch ihr Rechtssinn, ihre mit Toleranz gepaarte Gläubigkeit und ihr persönlicher Mut machen uns auch manches vom Verhalten ihrer Vorfahren verständlich. Dem Buch sind Stammtafeln des Hauses Hauteville und der normannischen Dynastie von Aversa und Capua beigelegt. Es ist durch ein Register erschlossen. Das umfangreiche Literatur- und Quellenverzeichnis wird durch kritische Bemerkungen über die verwendeten zeitgenössischen Chronisten ergänzt.

P. H.

David C. Douglas, *The Norman Achievement 1050—1100* (London 1969, Eyre & Spottiswoode. XVI, 271 S., 14 Taf., 4 Kart., Index). — Die Beschränkung dieser Arbeit auf das für die Ausbreitung normannischer Herrschafts- und Lebensformen nach Nordwesten und Südosten (England, Süditalien, Sizilien, Balkan, Orient) entscheidend wichtige halbe Jahrhundert rückt das gegenüber dem jeweils vorgefundenen vielfach divergierenden kulturell-politischen Substrat Gemeinsame und Verbindende der Schauplätze normannischer Aktivität stärker in den Blickpunkt, als das bei der Behandlung dieser Epochen in nationalgeschichtlich orientierten Darstellungen möglich war. So tritt einmal die Gleichförmigkeit der militärischen Technik der Normannen — die Form der Verwendung von Reiterei und Fußvolk (73ff.), die Errichtung von Burgen vom Typ ‚Motte and bailey‘ (86ff.) — und des Lehnswesens (169ff.) hervor, auch die

grundsätzliche Ähnlichkeit manch steiler Karriere (Familie der Grandmesnil, 125ff.) und die Klammern, die die normannischen Ritter mit ihrem Herkunftsland verbanden, so z. B. dem Kloster St. Évroul in der Normandie. Der Verf., der bereits mit einer Reihe von Arbeiten über Einzelthemen der normannischen Geschichte hervorgetreten ist, hat unter Ausschöpfung auch entlegener Quellen und unter Einbeziehung von Ergebnissen der Kunst- und Kulturgeschichte eine lebhaft geschriebene und geschlossene Darstellung vorgelegt, die z. T. als Nachhall des normannischen Jubiläumsjahres 1066 zu begreifen ist, aber weit darüber hinaus den Blick von Hastings auf den weiten Horizont der normannischen Expansion richtet.

M. L.

Michael Altschul, *Anglo-Norman England 1066—1154* (Bibliographical Handbooks for the Conference on British Studies. Cambridge 1969, University Press. 83 pp.), lists 1838 authoritative books and articles in English, French and German, published from the eighteenth century up to August 1968. It includes source material as well as secondary works; social and economic history are fully covered. The editor comments usefully upon many items. It is a reliable bibliographical aid to the study of Norman England in all its aspects.

H. E. J. Cowdrey

Nach Abschluß der von 1950 bis 1967 dauernden Geländearbeiten in der seit Mitte des vorigen Jahrhunderts am Platz des modernen Kaupang im norwegischen Vestfold bekannten wikingerzeitlichen Niederlassung (mit zugehörigem Gräberfeld) erstattet Charlotte Blindheim, *Kaupangundersøkelsen avsluttet, Kort tilbakeblikk på en lang utgravning* (Summaries) in Gemeinschaft mit R. L. Tollnes, *Bygningsrester fra Kaupang* (41—96) und Ellen Karine Høyen, *Leirkarmaterialet fra Kaupang* (97—118), *Glassmaterialet fra Kaupang* (119—138), einen zusammenfassenden Vorbericht (*Viking* 33, 1969, 5—138). Mit guten Gründen setzt Ch. B. diesen Platz mit Skiringssal (Sciringes heale) gleich, dem Handelsplatz, von dem der norwegische Händler Ottar König Alfred dem Großen berichtete. Sowohl die Münzen (1 Haithabu/Birka, 2 Coenwulf von Mercia, 2 Ludwig der Fromme, der Rest kufische Dirhems) wie die Radiocarbon-Daten und das reiche archäologische Fundmaterial (ca. 10 000 Fundnummern) unterstützen diese Annahme; die Funde reichen vom Beginn des 9. bis in die Mitte des 10. Jhs. Die 1300 m² große Untersuchungsfläche ergab keine einzelnen Siedlungshorizonte, sondern eine etwa 40 cm starke, äußerst fundreiche Schicht ähnlich der ‚schwarzen Erde‘ von Birka. Die vielen Indizien für Handels- und Produktionstätigkeit werden im künftigen, abschließenden Grabungsbericht sicher noch differenzierter gedeutet werden; Edelmetall, Blei, Bronze, Eisen als Rohmaterial und Gußreste, Gußtiegel, Bernstein, rheinische und andere Keramik, rheinisches Glas lassen aber schon jetzt erkennen, daß Kaupang in engem Zusammenhang mit Haithabu, Birka, Dorestad und anderen frühmittelalterlichen Handelsplätzen des nördlichen Europa gehört.

M. L.

Alfons Wunschik †, *War die Rheiderau bei Hollingstedt zur Wikingerzeit schiffbar? Eine Antwort aus geologischer Sicht* (Die Heimat, Kiel, 77, 1970, 15—18). — Die Bodenkartierungen des Geologischen Landesamtes Schleswig-Holstein zusammen mit dem „Programm Nord“ sind soweit fortgeschritten,

daß auch das Gebiet südlich Hollingstedt bearbeitet ist. Wo heute nur Moore und schmale Gräben das Landschaftsbild bestimmen, waren hier früher offene Wasserflächen und Wasserläufe. So genügen die geologisch-bodenkundlichen Feststellungen, um daraus zu schließen, daß ein Weg zu Wasser für kleinere Fahrzeuge noch zur Wikingerzeit von Hollingstedt gegen Osten bis an den Rand der verhältnismäßig hoch liegenden Geest westlich Haithabu führte. Auch war eine Ausnutzung der vorhandenen Wasserwege durch die Enge südlich Hollingstedt gegeben.

P. H.

Lech Leciejewicz hat in einem jetzt gedruckt vorliegenden Vortrag auf Grund bekannter Vorgänge *Die Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Beziehungen im Ostseeraum im Frühmittelalter*, und zwar vom 7. bis 13. Jh., in einige Phasen aufgeteilt, die er kurz kennzeichnet (*Kształtowanie się stosunków gospodarczych i politycznych w basenie Bałtyku we wczesnym średniowieczu*. In: *ZapHist.* XXXV, 1970, 2, 7—21, dt. Zus.fass.).

H. W.

Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Zentralinstitut für Alte Geschichte und Archäologie (Hrsg.), *Bericht über den II. Internationalen Kongreß für Slawische Archäologie, Berlin, 24.—28. August 1970, Bd. 1* (Berlin 1970, Akademie-Verlag. 159 S.). — Dieser erste Band der Kongreßakten lag bereits zur Kongreßöffnung vor. Er enthält die Referate der Plenarveranstaltungen, deren Manuskripte rechtzeitig genug eingereicht worden waren. Die Zusammenstellung ist also mehr oder weniger zufällig. Andererseits gehört die Hälfte der zehn Vorträge der Sektion III an — Germanen, Slawen, Deutsche —, so daß daraus ein gewisser Überblick über einen Teilbereich zu gewinnen ist. — Eine ausführliche Besprechung der Tagungsergebnisse wird erst nach Vorlage der zu erwartenden Berichte möglich sein, die zahlreiche Bände umfassen dürften, wenn die Manuskripte aller 21 Plenarreferate und — laut Kongreßprogramm — 127 weitere Vorträge gedruckt werden sollten. Band II wird im Vorwort bereits angekündigt. — Der Kongreß behandelte in sieben Sektionen das Verhältnis der Slawen zu nahezu allen Kontaktvölkern und unter Berücksichtigung aller Quellengruppen. Die Ausweitung der Themen über den speziellen archäologischen Bereich hinaus kennzeichnet auch den vorliegenden Band I der Berichte. — Die einzelnen Beiträge sind in der Form recht heterogen. Einige sind mit einem umfangreichen wissenschaftlichen Apparat ausgestattet, andere nicht. Abbildungen fehlen. — Die Slawische Archäologie ist hierzulande immer nur am Rande betrieben worden. Möglicherweise tragen die z. T. durch ungewöhnlich systematischen Einsatz gewonnenen Ergebnisse in den Nachbarländern zu einer Aktivierung dieser Forschungsrichtung bei. Bisher sind das slawische Bevölkerungselement in Holstein, Ost-Niedersachsen und Nordostbayern und die damit verbundenen siedlungsgeschichtlichen, kulturellen und sozialen Probleme unterschiedlich und zumeist nur in Ansätzen erforscht.

H.-G. Peters

Zdéněk Váňa, *Einführung in die Frühgeschichte der Slawen* (Neumünster 1970, Wachholtz. 144 S., 20 Abb., 7 Taf.). — Die vorliegende kritische Erörterung der Entwicklung und des augenblicklichen Standes der Erforschung der

slawischen Frühgeschichte in der Tschechoslowakei geht aus dem Konzept einer Gastvorlesung hervor, die der Verf. im SS 1968 in Göttingen gehalten hat. Die „Einführung“ ist kein Handbuch, das den zur Problematik gehörigen Stoff komprimiert zusammenfaßt, sondern eher ein ausführlicher Forschungsbericht, der vier große Problemkreise in den Mittelpunkt stellt: 1. Die Entwicklung und den heutigen Stand der archäologischen Erforschung der Slawen und die Beziehung zwischen Archäologie und Historie auf dem Gebiet der Frühgeschichte in der Tschechoslowakei; 2. Die slawische Ethnogenese; 3. Die Ausbreitung der Slawen nach Westen, Süden und Osten; 4. Das Problem der Verbreitung und Funktion der slawischen Burgwälle. — Durchgehend werden die verschiedenen Fragestellungen der einzelnen Fachdisziplinen und Forscher sowie ein kritisches Abwägen der Forschungsergebnisse in ihrer wissenschaftsgeschichtlichen Entwicklung in den Vordergrund gerückt. Daß die Erörterung weitgehend auf der tschechoslowakischen sowie der russischen und polnischen Fachliteratur beruht, dabei aber die Bedeutung der deutschen archäologischen und historischen Forschung ebenfalls mitverfolgt wird, ist besonders wertvoll. Eine eigene Kritik tritt in den Hintergrund, wird aber dort deutlich, wo weiterführende Wege der Forschung aufgezeigt werden. — Die saubere Gliederung und sachliche Darstellung der bisher vorliegenden Forschungsergebnisse fordert unmittelbar dazu auf, zum weiteren Studium zu der umfangreich zitierten weiterführenden Literatur zu greifen. Letztlich wird auch deutlich, daß eine zukünftige fruchtbare Forschung nur dann gewährleistet ist, wenn sie über politische und fachliche Grenzen hinweg zu einer gemeinsamen Aufgabe gemacht wird.

D. Denecke

Joachim Herrmann (Hrsg.), *Die Slawen in Deutschland. Geschichte und Kultur der slawischen Stämme westlich von Oder und Neiße vom 6.—12 Jahrhundert. Ein Handbuch* (Berlin 1970, Akademie-Verlag. IX, 530 S., 129 Abb., 3 Taf., Register). — Der Inhalt dieses gewichtigen und gut ausgestatteten Bandes kann hier nur im Ansatz referiert werden. Die von 18 Verfassern vorgelegten 40 Beiträge und zwei Anhänge werden sicher noch manche Diskussion auslösen, bieten sie doch vielfach erstmalig zusammenfassende Überblicke über Forschungsmethoden und -ergebnisse der einzelnen an der Slawen-Forschung in der DDR beteiligten Disziplinen, zusammengefaßt in sieben großen Kapiteln (I. Einwanderung und Wohnsitze der slawischen Stämme in Deutschland, II. Wirtschaft und Wirtschaftsentwicklung, III. Dorfsiedlungen, Burgen und frühe Städte, IV. Gesellschaftliche und politische Struktur, V. Materielle und geistige Kultur, VI. Fränkische Eroberungspolitik, feudale deutsche Ostexpansion und der Unabhängigkeitskampf der slawischen Stämme bis zum 11. Jahrhundert, VII. Die feudale deutsche Ostexpansion im 12./13. Jahrhundert und die Herausbildung der vollentwickelten Feudalgesellschaft zwischen Elbe und Oder). — Eindrucksvoll und überzeugend sind vor allem die Abschnitte, die auf der Interpretation archäologischen Materials beruhen (vor allem II f., z. T. V). Hier ist der in den letzten beiden Jahrzehnten erzielte Fortschritt in der Forschung deutlich zu greifen. Nach wie vor bleibt allerdings die zweifelsfreie Anfangsdatierung der slawischen Funde im Untersuchungsgebiet ein Desiderat, eng zusammenhängend damit die Klärung der germanisch-slawischen Kontakte in der Völkerwanderungszeit. Hier haben auch vegetationsgeschichtliche Untersuchungen keine bün-

digen Aussagen ermöglicht. — Die marxistische Epochengliederung wird in diesem Band a priori an Fundmaterial und schriftliche Quellen herangetragen (Militärdemokratie, Frühfeudalismus, Feudalismus, vgl. z. B. 200). Da diese Kategorien zumindest in chronologischer Hinsicht umstritten sind und von den einzelnen Mitarbeitern in unterschiedlicher Form und Präzision benutzt werden, gewinnen u. a. regionale Sondertendenzen im Untersuchungsgebiet — z. B. im Küstengebiet der Ostsee — keine festen Konturen. Dies gilt vor allem für die Kapitel VI f. Die in der DDR zweifellos geminderte Bedeutung der Mediävistik und die Abkehr von herkömmlichen Methoden hat hier dazu geführt, daß neue reizvolle Möglichkeiten zur Zusammenschau von „Tradition“ und „Überresten“ nicht oder nur in geringem Maße genutzt wurden. Das Literaturverzeichnis zeigt diesen Sachverhalt deutlich; die vielen im Text verstreuten Ansätze zu einer Ideologiekritik an der „bürgerlichen“ Geschichtsschreibung können dieses Manko nicht aus der Welt schaffen. M. L.

Magdalene Raddatz, *Wo lag der frühgeschichtliche Hafentort Rerik? — Betrachtungen über Wege des frühgeschichtlichen Küsten- und Transithandels in Holstein*, veröffentlicht mit der Bitte um Prüfung durch die Fachwissenschaftler (Die Heimat, Neumünster 1971, Wachholtz, 18—23). — R. geht von der Überlegung aus, daß Rerik als Vorläufer Haithabus auch eine ähnliche wirtschaftliche Aufgabe in der Vermittlung des Ost-Westhandels gehabt haben mußte. Sie vermutet Rerik jetzt an der Mündung der Kossau am großen Binnensee bei Stöfs. Auf dem dortigen „Alte Burg“ genannten Höhenzug sind zwei slawische Burgen entdeckt worden. Die eine ist in die frühmittelslawische Zeit datiert, die andere, die größere, ist nicht datierbar. In der Nähe liegt ein wendisches Gräberfeld. R. meint, als im 8. Jh. der große Binnensee bei Howacht noch ein Haff war, hätte dieser Ort eine ähnliche Lage wie Haithabu am Noor gehabt. Der Weg über das Preetzer Seengebiet zur Schwentine könnte über eine Landbrücke zur Stör geführt haben. Er endete an der Störmündung, bei der von Karl dem Großen angelegten Eselsburg. Einen Beweis für die vorgetragenen Hypothesen vermag nur die Grabungsforschung, verbunden mit einer großzügigen geologischen Landesaufnahme, zu liefern. P. H.

Joachim Herrmann, *Feldberg, Rethra und das Problem der wilzischen Höhenburgen* (Slavia antiqua 16, 1970, 32—69). — Die Lage des in deutschen Quellen des Mittelalters bezeugten Rethra, des kultisch-politischen Mittelpunkts der Wilzen und des Liutizenbundes im 10./11. Jh., sucht H. zu bestimmen; zunächst durch eine Überprüfung der Annahme von C. Schuchhardt (1923), der fragliche Ort sei der Schloßberg bei Feldberg (Mecklenburg) gewesen. Mit guten Gründen kann nach den neuen archäologischen Untersuchungen (1150 m Suchschnitte) Schuchhardt widerlegt werden: Nach Ausweis des reichlichen Fundmaterials war der Schloßberg im 7./8. Jh. für nur etwa zwei bis drei Generationen bewohnt (ca. 600 bis 1200 Menschen), ehe die Niederlassung einer Brandkatastrophe zum Opfer fiel. H. richtet demzufolge den Blick auf das Gebiet um den Tollense-See, eine alte slawische Siedlungslandschaft. — Eva maria Engel, *Der Beitrag der Mediävistik zur Klärung des Rethra-Problems* (Slavia antiqua 16, 1970, 95—104), zeigt, daß die historischen Nachrichten keine sichere Entschei-

dung für eine der bisher zur Diskussion stehenden Hypothesen erlauben und daß „die Grenzen der Lokalisierung Rethras nicht zu eng zu stecken“ seien.

M. L.

Walter Hannemann, *Rethra und Stierkopf-Brakteaten* (Vorzeit, Zeitschrift für Vor- und Frühgeschichte, Volksforschung und Heimatkunde, Singen am Hohentwiel, 18, 1969, H. 1—4, 27—34). — Rethra wird seit 1378 gesucht. Grabungen bei Feldberg 1967 und Lokalisierungsversuche bei Wanzka 1948 brachten keine Lösung. Nach Prüfung der bisherigen Versuche glaubt H. mit einer neuen Lokalisierung zugleich Herkunft, Sinn und Bedeutung der Stierkopfbrakteaten klären zu können. Die relativ spät etwa um 1230 bis 1240 an unbekannter Münzstätte geschlagenen Stierkopfbrakteaten zeigen das Bildnis eines heidnischen Stierkopfes. H. sieht in dessen quadratischer Einfassung den Grundriß eines Heiligtums, das dem von Arkona ähnelte. Den gleichen Grundriß, dessen Ecken in die vier Himmelsrichtungen zeigen, glaubt er im Platz der Kirche von Gnoien wiederzuerkennen. Nach Auffassung von H. kann der von den Dänen 1184 auf ihrem Weg von Tribsees nach Demmin entdeckte und zerstörte Kaufort nur Gnoien gewesen sein. Er lag inmitten des seit 1179 verödeten und menschenleeren Gebietes. Der pommersche Historiker Micrälius führte den Namen Gnoyen auf einen Wendenfürsten Gneus zurück. Gneus kann aber auch als Gattungsnamen (Knes, Knjes) soviel wie Herr bedeuten. Dann wäre dies als „Herrenort“ des Liutizenbundes zu interpretieren. Eine andere Deutung führt den Namen auf gnoy = Kot zurück. H. gibt neben der ausführlichen Flurbeschreibung weitere Begründungen dafür an, daß Gnoien nicht nur ein bedeutender Handelsort, sondern der kulturell und politisch bedeutsame Hauptort Rethra gewesen sein kann. Nur eine sorgfältige Grabung wird die Richtigkeit der Schlüsse beweisen können und ein Überprüfen der versuchten Deutung des Stierkopfbildes als ein zum Stierkult gehörendes Symbol ermöglichen.

P. H.

Ulrich Schoknecht, *Oberflächenfunde auf einem frühgeschichtlichen Siedlungsplatz bei Menzlin im Kreise Anklam* (Bodendenkmalpflege in Mecklenburg, Jb. 1969, 223—241; vgl. HGBll. 88, 1969, 282). — Der Fundort Menzlin ist seit Jahrzehnten durch frühmittelalterliche Funde skandinavischen Gepräges bekannt. S. gibt erstmals einen durch gute Abbildungen dokumentierten Überblick über das gesamte bisher geborgene Material: Trachtbestandteile, Waffen, Schmuck (z. B. Miniaturaxt, Thorshammerring) und anderes. Der ortsfeste Charakter der Siedlung Menzlin ist durch das benachbarte Gräberfeld mit schiffsförmigen Steinsetzungen bezeugt. S. setzt die Funde in das 9./10. Jh. und betont mit Recht, daß mit diesem Fundplatz „die große Lücke zwischen den wikinischen Siedlungen an der südlichen Ostseeküste etwas geschlossen“ wird.

M. L.

A. G. Kuźmin, „Varäger“ und „Ruś“ an der Ostsee („Varjagi“ i „Ruś“ na Baltijskom more. In: VIst. 1970, 10, 28—55). — In der Nachfolge Vilinbachovs (vgl. HGBll. 85, 183) möchte der Verf. nachweisen, daß es sich bei den „Varjazi“ bzw. „Ruś“ der ältesten russischen Chronik um westslawische Bewohner Rügens und der südlichen Ostseeküste gehandelt hat. Nach seiner Auffassung

waren diese Gebiete bis zum 11. Jh. engstens mit Rußland verbunden. Den Ostseeslawen mißt er für Rußland dieselbe Bedeutung bei, die sonst — immer mehr auch seitens sowjetischer Historiker — den Skandinaviern zugesprochen wird. Da die wirklich entscheidenden Quellen ganz offensichtlich in eine andere Richtung weisen, ist die Konzeption von K. trotz einiger interessanter Deutungen nicht ernst zu nehmen.

N. A.

Der ins Dänische übersetzte Beitrag von A. N. Kirpičnikov, *Russisk-skandinaviske forbindelser i IX—XI århundrede, illustreret ved våbenfund* (Kuml 1969, 165—190, deutsches Resümee), wertet als älteste skandinavische družina-(Gefolgsmann-)Bestattung im Gebiet der Kiever Ruß ein — hier in Abbildungen vorgelegtes — Grab von Gnezdovo bei Smolensk, das als „nicht jünger als 900“ bestimmt wird. Der „mächtige Einfluß örtlicher Bedingungen“ und die Angleichung an die Kriegsführung der Steppenvölker sollen dazu geführt haben, daß die skandinavische Komponente in Bewaffnung und übriger materieller Kultur sehr schnell ihre Bedeutung verlor. Diese Argumentation stützt sich vor allem auf systematisch betriebene Forschung zur Bewaffnung und Tendenzen in der Entwicklung von Tier- und Pflanzenornamentik, ohne andere Fundgattungen systematisch als Kontrollgruppen heranzuziehen. Bei der umfassenden Aufarbeitung der frühmittelalterlichen Schwerter haben sich bisher 16 Ulfberth-, 2 Ingelrii- und einige andere (auch slawische) Inschriftenschwerter ergeben.

M. L.

Eine sehr pointierte Auffassung zur Frühgeschichte der Kiever Ruß bietet der Beitrag von Daniil Avdusin, *Smolensk and the Varangians According to the Archaeological Data* (Norwegian Archaeological Review 2, 1969, 52—62). Auf Grund von Forschungen der Smolensker Archäologischen Expedition vertritt A. die Auffassung, daß dem mittelalterlichen Smolensk am gleichen Ort bereits drei gleichzeitige slawische ‚oppida‘ des 6.—8. Jhs. vorangegangen seien. Funde des 9./10. Jhs. sollen sich andererseits nicht ergeben haben. A. sucht den Ort demzufolge für diese Zeit an anderer Stelle: in Gnezdovo, 10 km den Dnjepr abwärts, wo die Ausgrabungen von J. J. Ljapuškin reiche Siedlungsfunde des frühen Mittelalters ergeben haben. Gnezdovo, bekannt durch die großen wikingerzeitlichen Nekropolen, sei allerdings im 9. Jh. noch keine skandinavische Niederlassung gewesen, erst für das 10. Jh., vor allem dessen zweite Hälfte, seien skandinavische Bestattungen nachweisbar und auch diese in nur geringer Zahl. Das Fundmaterial, das nach Skandinavien weise, sei überwiegend Niederschlag von Handelsbeziehungen. — Die Redaktion der Norwegian Archaeological Review bot im folgenden Band zwei skandinavischen Forschern Gelegenheit, abweichende Meinungen vorzutragen. Charlotte Blindheim, *Comments on Daniil Avdusin, Smolensk ...* (Norwegian Archaeological Review 3, 1970, 113—115), bezweifelt die Grundlagen der Datierung, wie sie die Auffassungen Avdusins bestimmt haben, und weist auf neuere Forschungsergebnisse zur zeitlichen Abfolge der wikingerzeitlichen Ornamentik hin. — Ella Kivikovski (115—117) beklagt die geringe Zahl der veröffentlichten Grabfunde, möchte allerdings weniger die Waffen als Kriterium für das Problem skandinavisch-slawisch heranziehen als die Trachtbestandteile.

M. L.

Zu den oft behandelten Nord-Süd-Verbindungen über die Wolga, die Düna und den Dnjepr bietet M. B. Sverdlov einige neue Hinweise: *Die Transitwege Osteuropas im 9.—11. Jahrhundert* (Tranzitnye puti v Vostočnoj Evrope IX—XI vv. In: *Izvestija Vsesojuznogo geografičeskogo obščestva CI*, Leningrad 1969, 540—545). Ausgehend von ethnographischen Feststellungen, widerspricht er der Annahme, daß der Weg von der Ostsee zum Kaspischen Meer im 8.—9. Jh. für die Ostslawen von Bedeutung gewesen ist; nach seiner Auffassung diente dieser Weg vor allem dem Handel der Wolgabulgaren sowie finnisch-ugrischer und baltischer Stämme. Unter Hinweis auf frühe Münzfunde am Ober- und Mittellauf der Düna wendet er sich außerdem gegen die Vermutung von Muguševič, daß arabische Münzen zunächst über die Ostsee in das Gebiet der Düna gelangt sind (vgl. HGBll. 83, 255). Schließlich argumentiert er zugunsten der Bedeutung des Dnjepr-Weges im 9. und der 1. Hälfte des 10. Jhs. N. A.

Henryk Wiklak, *Polnische frühmittelalterliche Fußbekleidung vom 8.—13. Jahrhundert auf der Grundlage von Ausgrabungen* (Polskie obuwie wczesnośredniowieczne z VIII—XIII w. na podstawie wykopalisk. In: *Materialy wczesnośredniowieczne* 6, 1969, 475—517, engl. Zus.fass.), hat eine von seiten der Archäologie bisher nur wenig beachtete Fundgattung aufgearbeitet: Schuhe, Stiefel und andere Fußbekleidung aus Leder, die dank der besonderen Erhaltungsbedingungen für organisches Material bei einer Reihe von polnischen Stadtkern- und Burgwallgrabungen zutage kam, samt den Funden und Befunden, die auf Schuhmacherhandwerk und -werkstätten schließen lassen. Es gelang, zeitlich und räumlich begrenzte Typen von Schuhwerk zu bestimmen und über technische und organisatorische Fragen der Fertigung Aufschlüsse zu erzielen. Die Unterschiede zwischen arm und reich zeigen sich vor allem in Lederqualität und -verzierung, weniger in unterschiedlichen Typen von Schuhwerk. Überzeugend ist der Nachweis für das frühmittelalterliche Schuhmacherhandwerk in Polen (seit 9. Jh.). Übersichtliche Tabellen und Verbreitungskarten, die Westeuropa z. T. mit einbeziehen, verdeutlichen die Argumentation. M. L.

ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN

Bearbeitet von *Herbert Schwarzwälder*,

für Mittel- und Ostdeutschland von *Hugo Weczerka*

RHEINLAND (siehe auch S. 129, 156, 168)

Günter von Roden, *Geschichte der Stadt Duisburg. I. Das alte Duisburg von den Anfängen bis 1905* (Duisburg 1970, W. Braun Verl. 424 S., 58 Abb., 2 Farbkarten in einer Umschlagtasche). — 1894 erschien die erste Geschichte der Stadt Duisburg bis zum Jahre 1666 aus der Feder von Heinrich Averdunk, dessen Werk Walter Ring 1927 bis zum Jahre 1925 fortführte und überarbeitete sowie 1949 ergänzte durch die Geschichte der neu eingemeindeten Stadtteile im

Norden und Süden. Die jetzt von Günter v. Roden vorgelegte Geschichte stellt eine Neubearbeitung dar. Der bisher erschienene 1. Band umfaßt den Zeitraum bis zum Jahre 1905 (bis zu den ersten Eingemeindungen). — Verf. beginnt mit den geographischen Grundlagen des Groß-Duisburger Raumes und seiner ersten Besiedlung. Im zweiten Kapitel, beim chronologischen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Stadt, machte er Einschnitte bei dem Jahr 1290 (Verpfändung der Reichsstadt an die Grafschaft Kleve), 1609 (jülich-klevischer Erbfolgestreit) und 1815 (Übergang zu Preußen). Diese beiden ersten Kapitel geben den räumlichen und zeitlichen Rahmen für die folgende Darstellung nach sachthematischen Gesichtspunkten: Topographie, Rechtsverhältnisse, Verfassung/Verwaltung, Wirtschaft und Soziales, wobei die Sozialgeschichte seit dem 19. Jh. getrennt von der wirtschaftlichen Entwicklung behandelt wird und dem Verkehrswesen und innerhalb dieses dem Ausbau des Duisburger Hafens entsprechend seiner Bedeutung ein besonderes Kapitel gewidmet wird. Es folgen die Armen- und Altersfürsorge mit dem Gesundheitswesen, das kirchlich-religiöse Leben, das Kultur- und Geistesleben mit eigenen Kapiteln für die Universität zwischen 1655 und 1818 und eine biographische Würdigung des großen Duisburgers Gerhard Mercator. Der Publikation beigegeben sind Aufstellungen über Münz- und Kursverhältnisse, Maße und Gewichte, eine Zeittafel sowie ein kombiniertes, sehr brauchbares Orts-, Personen- und Sachregister, wobei ins Auge fällt, daß der Buchstabe C ganz unter K eingereiht ist, womit dem Leser einige Sucharbeit infolge veränderter Schreibweisen abgenommen ist, was aber in bezug auf eindeutige Namensschreibweisen mit C (z. B. Carstanjen) nicht unproblematisch ist. — Die verkehrspolitische Überlegenheit der Stadt Duisburg am Schnittpunkt beherrschender Land- und Wasserstraßen begründete ihren wirtschaftlichen Aufschwung. Nach neueren Forschungen erfolgte der Rheindurchbruch bei Essenberg Anfang des 13. Jhs., d. h., ab da spätestens liegt Duisburg nicht mehr am Rhein. Siedlungsspuren gibt es in der Stadt schon aus keltischer Zeit, von den Franken wurde Duisburg vielleicht Mitte des 8. Jhs. schon als Stützpunkt — Königshof (?) — des ausgehenden Merowingerreiches gegründet. Urkundlich wird die Stadt zum erstenmal erwähnt in der 2. Hälfte des 9. Jhs. in Beziehungen zur Grundherrschaft Werden. Ein Fernhändlerwik bestand offenbar auch schon im 9. Jh. Unter den Sachsenkönigen wurde eine wichtige Königspfalz errichtet. Als ein Ergebnis der Schlacht von Worringen erhielt Duisburg 1288 Stadtrechte. Im Jahre 1290 verpfändete Rudolf anlässlich der Hochzeit seiner Nichte die Stadt für 2000 Mark Silber, die die Braut als Mitgift erhielt, an Graf Dietrich VII. von Kleve. Damit verlor Duisburg die Reichsunmittelbarkeit. Im Verlauf des jülich-klevischen Erbfolgestreits geriet die Stadt 1666 im Teilungsvertrag endgültig zu Kleve, d. h. Brandenburg, und die wirtschaftliche Bedeutung sank bei hoher Verschuldung im 30jährigen Krieg ständig. Mit Kleve gelangte die Stadt 1805 an Frankreich, der Kanton Duisburg gehörte zum Arrondissement Essen und zum Departement Rhein. 1815 kamen die Preußen. — Als der Rhein noch an Duisburg vorbeiführte, war die Stadt für Seeschiffe unmittelbar erreichbar. Die ersten Kaufleute waren die Friesen. Zu Beginn des 14. Jhs. war der Wein rheinabwärts der wichtigste Handelsartikel neben Bier, Getreide und Mühlsteinen. Rheinaufwärts wurden, wie aus Köln bekannt, insbesondere Fische, Obst und Tuche verfrachtet. Durch hohe Sonderzölle erreichte die Stadt im 12. Jh.

eine ähnliche Sonderstellung wie die Stapelstädte am weiteren Flußlauf des Rheins. Messen sind bis etwa zur Mitte des 14. Jhs. für Duisburg belegt. Zwischen 1300 und 1550 sind Duisburger Bürger ansässig in den Hansestädten Lübeck, Rostock, Stralsund, Danzig, Wisby, Riga, Reval u. a. Seit 1407 gehörte Duisburg der Hanse an. „Seitdem blieb die Stadt im Bunde, ohne jedoch auch nur am Niederrhein, wo sie von Wesel überflügelt wurde, eine führende Rolle zu spielen. Zu den kostspieligen Tagfahrten nach Lübeck schickte Duisburg nur selten einige Sendboten, manchmal ließ es sich nicht einmal durch andere vertreten. Ab und zu, z. B. 1522, wurde ein Hansetag des dritten Quartiers, dessen Vorort Köln war, in Duisburg abgehalten“ (155). „Seit der Mitte des 16. Jhs. hatte Wesel in Hansesachen die ausgesprochene Führerschaft der Klevischen Städte“ (156). Der Duisburger Handel wurde immer unbedeutender. 1557 erwog der Duisburger Rat daher den Austritt aus dem Bund. „Aber weil die Stadt wohl die älteste in der Hanse sei (wie man fälschlich annahm!) und die Vorfahren sich's viel hätten kosten lassen, besonders aber, weil man den Beitrag noch schuldig war (!), beschloß man dabeizubleiben“ (156). 1595 tagten Köln und Duisburg noch einmal gemeinsam in Duisburg, und bei einem der letzten Hansetage (1668) bat Duisburg infolge seiner schlechten finanziellen Lage Köln, die Stadt zu vertreten. — Die ohne Zweifel bedeutendste historische Persönlichkeit der Stadt Duisburg war der Geograph und Kosmograph Gerhard Mercator (1512—1594), der 1552 in Duisburg ansässig wurde und 1569 hier die später nach ihm benannte „Mercatorprojektion“ entwickelte, die Grundlage für die ersten brauchbaren Seekarten. — Verf. ist es gelungen, ein insgesamt ausgewogenes, anschauliches, stets klar verständliches Bild der geschichtlichen Entwicklung der Stadt zu geben, deren Archiv er seit vielen Jahren leitet. Ohne Zweifel ist das Werk als Lesebuch für einen recht breiten Interessentenkreis gedacht und an einigen Stellen etwas zu gegenwartsbezogen, z. B. wenn es heißt, daß die erste Befestigung, der Königshof, „an der heutigen Poststraße (Möbelhaus Güllles)“ mit seinem Haupteinlaß gelegen habe (29). Man wird jedoch Verf. gern attestieren, daß er stets wissenschaftlich unangreifbar, korrekt informiert und den Fachinteressenten auf die besonders in den Duisburger Forschungen und ihren Beiheften erschienenen Studien verweist. Man darf gespannt sein auf den für 1972 angekündigten 2. Band.

K. van Eyll

WESTFALEN (siehe auch S. 116f., 118, 123, 129f., 154, 156, 160f., 169 219)

Die *Westfälische Bibliographie zur Geschichte, Landeskunde und Volkskunde*, hrsg. von der Hist. Kommission Westfalens, erschien in der 3. Lieferung des 2. Bandes (Münster 1970, Regensburg. 128 S.). Darin ist das Schrifttum der Orte von Gütersloh bis Lippstadt enthalten (L 7040 bis 11 030).

H. Schw.

Kunst und Kultur im Weserraum 800—1600, Bd. I: *Beiträge zu Geschichte und Kunst*, 4. Aufl. (Münster 1967, Aschendorff. XXIV, 322 S., zahlr. Ktn., Zeichn. u. 6 Farbtfn. i. T., 107 Tfn. i. A.); Bd. II: *Katalog*, 3. Aufl. (Münster 1967, Aschendorff. S. 323—931, 13 Farbtfn. i. T., Tfn. 108—262 i. A.). — Unter diesem Titel fand in Corvey eine Ausstellung statt, in der Zeugnisse des Mittelalters, des Spätmittelalters und der Renaissance aus dem Weserraume einer

breiten interessierten Schicht zugänglich gemacht wurden. Während der zweite, von Hans Eichler eingeleitete Band durch die einzelnen Abteilungen der Ausstellung führt und neben einer kurzen Einführung in die einzelnen Sachgebiete eine ausführliche Beschreibung der Gegenstände gibt, bringt der erste Aufsätze zur Geschichte von Kirche, Kultur, Kunst, Politik, Verfassung, Recht und Wirtschaft im Weserraum und der Abtei Corvey. Hier seien nur jene hervorgehoben, die für den Wirtschafts- und Sozialhistoriker von Interesse sind. — Joseph Prinz verfolgt *Die geschichtliche Entwicklung des oberen Weserraumes im Mittelalter* (82—96) unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für den Ausbau der Siedlungsräume und die Organisationsformen im Bereiche von Staat, Rechtsprechung, Militär und Kirche. Hugo Weczerka, *Verkehrsgeschichtliche Grundlagen des Weserraumes* (192—202), beschreibt die Verkehrssituation und ihre Bestimmungsfaktoren während des Mittelalters und der frühen Neuzeit. Er kennzeichnet dies Gebiet als Durchgangsland mit dichtem, verzweigten Straßennetz, dessen Bedeutung in der Herstellung der unterschiedlichsten, insbesondere aber wirtschaftlicher, kultureller und missionarischer Verbindungen zunächst zwischen dem Westen und Osten/Nordosten und seit der 2. Hälfte des 13. Jhs. mit der Ausbreitung der hansischen Handelstätigkeit auch dem Norden und Süden Deutschlands und Europas lag, während die Weser selbst keine überragende Stellung als Verkehrsstrom im Mittelalter erlangt hat. In diesem Zusammenhang sei noch auf den Beitrag von Gustaf Engel, *Kölns Kampf um die Weser* (134—138), hingewiesen, der diesen stark unter dem Gesichtspunkt der Ausdehnung nach Osten sieht. Auch Heinz Stob charakterisiert *Vom Städtewesen im oberen Weserlande* (203—213) her diesen Raum als allseitig geöffnete Brückenlandschaft. In verschiedenen Schichten entfaltete sich hier in der Zeit vom 12. bis in die Mitte des 15. Jhs. ein System von mittleren, Klein- und Minderstädten, die entsprechend dem Zeitpunkt ihrer Entstehung ein recht unterschiedliches, z. T. kompliziertes topografisches Ortsbild aufweisen. Bestimmungsgründe für ihre Größe und Bedeutung waren hauptsächlich ihre Verkehrssituation, das Umland und ihre Funktionen innerhalb der Territorien. Wesentlich hat diese Städtelandschaft sich seit dem Spätmittelalter nicht verändert, neuzeitliche Formen des Städtewesens finden wir nur vereinzelt. — *Das Münzwesen* (214—222) des Weserraumes in seiner Entwicklung vom 9. Jh. bis hin zur Kipper- und Wipperzeit stellt Peter Berghaus dar. Beginnend mit dem Münzrecht, das dem Kloster Corvey 833 als erster geistlichen Institution in der Reichsgeschichte verliehen wurde, nahmen die Verleihungen von Münzrechten und die Anzahl der Münzstätten in diesem Gebiet im 10. und 11. Jh., ganz besonders aber im Laufe des 12. Jhs. stark zu. Obwohl im großen und ganzen parallel zur Entwicklung der Münzgeschichte in Deutschland verlaufend, zeigt sich gerade im Münzwesen des Raumes sehr deutlich der immer wieder hervorgehobene Charakter dieser Landschaft als Brücke und Bindeglied. Es verdeutlichen dies der fremde Einfluß in den Münzbildern, Funde verschiedenster Münzen deutscher Landschaften und Orte sowie englische, französische und niederländische Münzen und das Abwandern auch der Münzen des Weserraumes nach Norden und Osten. — *Bauherren und Förderer von Kunst und Bildung im Weserraum in der frühen Neuzeit* (272—279) waren nach Alfred Hartlieb von Wallthor geistige wie weltliche Herren. Aufgeschlossen

gegenüber den Wissenschaften und der Kunst, nicht zuletzt durch längere Aufenthalte in den Kulturzentren verschiedener europäischer Länder, ließen sie die schönsten Renaissancebauten erstellen, waren sie Sammler wertvoller Bibliotheken und Begründer von Gymnasien und Universitäten. — Durch die Vielseitigkeit der Beiträge, die Hinweise auf weiterführendes Schrifttum sowie die reichen Illustrationen entstand ein wertvolles, anregendes Werk. *F. Röhlk*

Mit dem von *Heinz Stob* herausgegebenen Forschungsband 3, *Ostwestfälische Forschungen zur Geschichtlichen Landeskunde* (Münster 1970, Aschendorff. XIV u. 416 S., 12 Tfn. mit 27 Abb., 7 z. T. mehrfarbige Ktn. als Anlage u. zahlreiche Ktn. im Text), ist die anlässlich der Ausstellung des Landes Nordrhein-Westfalen in Corvey 1966 erschienene Reihe *Kunst und Kultur im Weserraum 800—1600* abgeschlossen. In ihm sind die durch diese bedeutsame Ausstellung angeregten Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde mit allen an ihr beteiligten Disziplinen zusammengefaßt. Die 15 Beiträge stehen z. T. in engem Zusammenhang mit den Aufsätzen im Bd. 1; z. B. *G. Engel, Corvey und der Weserraum in der Politik der Erzbischöfe von Köln* (149—158). *H. Stob* untersucht *Doppelstädte, Gründungsfamilien und Stadtwüstungen im engrischen Westfalen* (113—148). In diesem Aufsatz werden zunächst die ab 1215 zur Doppelstadt vergrößerten Vororte um Diemel, Weser und oberer Lippe behandelt: die Städte Helmarshausen, Marsberg-Horhusen, Lippstadt (die älteste und beispielgebende westfälische Plangründung), Lemgo, Herford, Warburg a. d. Diemel und die beiden südlich benachbarten, bereits außerhalb des engrisch-westfälischen Bereiches liegenden Doppelstädte Korbach und Hofgeismar. Als lehrreiches Gegenbeispiel zur lippischen Gründungsfamilie und ihren Ablegern werden sodann die Städtegründungen der zwischen den politischen Mächtigkeitsgruppen schließlich zerriebenen Eversteiner Grafen dargestellt: Holzminden, Hameln, Volkmarsen und Mengerlinghausen. Hieran schließt sich eine Untersuchung der echten Stadtwüstungen (die durch Synoikismos verursachten zahlreichen Ortswüstungen im Umland neugegründeter Städte bleiben nicht unerwähnt) des nordhessischen Landsberg unter der Burg Rödersen und des paderbornischen Blankenrode. Mit dem „Sonderfall“ Höxter-Corvey schließt Verf. seinen Beitrag ab. — Neben den vor allem durch die kölnische Dukatspolitik des Erzbischofs Engelbert (1216—1225) hervorgerufenen Kämpfen findet außer der jeweiligen Verkehrs- und Wirtschaftslage die Bedeutung der frühhansischen Kaufleute für die hier behandelten Städtegründungen Beachtung. „An den Knotenpunkten der ostwestfälischen Fernwege konnten die zur Ansiedlung eingeladenen Kaufleute Bedingungen stellen und durchsetzen.“ (131) Die Erwähnung der Nikolaipatrozinien — hier wäre ergänzend noch auf die neueren Untersuchungen von *K. H. Blaschke* hinzuweisen (s. u. 204f., vgl. HGBll. 88, 222) — geben da hilfreiche Hinweise. — Zu erwähnen ist an dieser Stelle noch der Aufsatz von *G. Angermann, Die Anfänge der Weserrenaissance in ihrer Verflechtung mit sozialen, wirtschaftlichen, politischen, religiösen und allgemein-geistigen Wandlungen des 16. Jahrhunderts* (178—224). In lockerer Anlehnung an die ständische Ordnung des 16. Jhs. werden zunächst die kirchlichen Bauten (181f.), dann die Bauten der Landesherren (182—186), die Adelsbauten auf dem Lande (186—191), die städtischen Bauten (191—200) und schließlich die Bauernhäuser (200—205) behandelt. Es folgen Kapitel über

materielle Voraussetzungen (205—213) und geistige Voraussetzungen und Verbindungen (213—221). Eine Gesamtcharakteristik (221f.) schließt den sehr aufschlußreichen Beitrag ab. — Die Untersuchung unterscheidet sich insofern von bisherigen Darstellungen, als sie auch die Bauernhäuser und damit die Stein- und Holzarchitektur in gleicher Weise berücksichtigt (und warum eigentlich nicht die Innenausstattung der Häuser, von dem kostbaren Mobiliar der tonangebenden Stände bis zu den Bauerntruhen?) und nicht in erster Linie die Baumeister, sondern die Auftraggeber ins Auge faßt. Im kirchlichen Bereich und bei den Bauten des Adels erweist sich diese Fragestellung als sehr fruchtbar, bei den städtischen Bauten und den Bauernhäusern sind hingegen kaum bzw. gar keine Ergebnisse zu gewinnen. Der Finanzierung der Bauten, die z. T. ungeheure Kosten verursachten, geht Verf.in mit besonderem Interesse und viel Spürsinn nach. Zu recht weist sie neben dem Einfluß der agrarwirtschaftlichen Entwicklung auf die hervorragende Bedeutung des Kriegsdienstes, der gerade für das 16. Jh. ungewöhnliche Gewinnchancen bot. Hier wären mit Gewinn auch noch die Arbeiten von Fritz Redlich, *De praeda militari* (Beih. d. VSWG 39, 1956) und *The German military enterpriser ...* (Beih. d. VSWG 47, 1964) heranzuziehen gewesen. Die Frage, „ob nicht die westfälischen und niedersächsischen Adligen, die im sechzehnten Jahrhundert ins Baltikum zogen, in ähnlicher Weise wie ihre Vorfahren und Vorgänger im Mittelalter heimische Bauformen und Baugesinnung mitnahmen“ (221), ist bereits z. T. positiv beantwortet (vgl. z. B. Niels v. Holst, *Riga und Reval. Ein Buch der Erinnerung, Hameln 1952, 33*).

G. Philipp

Die historische Ableitung von Wappen und Siegel der Stadt Unna führt, wie Willy Timm zeigt (Führer zur Unnaer Geschichte H. 1. Hellweg Museum 1970. 12 S., einige Abb.), bis ins 13. Jh. zurück. Das Siegel von 1290 zeigt einen Torturm mit zwei Fahnen; spätere Siegel blieben — abgesehen von Geschmacksvarianten — bei diesem Bild. In der Wappenfrage gab es allerhand Diskussion, bis 1967 die Endfassung entstand. Bei der rotsilbernen Farbgebung dachte man sowohl an die Grafen von der Mark (als frühere Landesherrn) als auch an die Hanse.

H. Schw.

Helmut Lahrkamp ermittelte *Münstersche Reichskammergerichtsnotare 1549/1651* (Quellen u. Forschungen zur Gesch. der Stadt Münster NF 5, 1970, 263—271). Es handelte sich um Notare, die durch Erfahrungen und Prüfungen am Reichskammergericht in Speyer einen höheren Rang hatten. Viele von ihnen bekleideten wichtige Staatsämter. Verf. skizziert die Prüfung, der sie am RKG unterzogen wurden. In der Stadt Münster waren 25 bis 30 RKG-Notare tätig, die in einer Namensliste erfaßt sind. — Derselbe Verf. berichtet in der gleichen Veröffentlichung (S. 271—276) über *Münster im Tagebuch des Basler Bürgermeisters Wettstein*. Dieser war 1646—1648 als schweizerischer Gesandter auf den Friedensverhandlungen in Münster und hinterließ ein persönliches „Diarium“ (heute in der Universitätsbibliothek Basel). Er wohnte in einem Bürgerhaus am Prinzipalmarkt. Es ist die Rede vom Quartier und von den Wirtsleuten, von den Preisen in der Stadt und vom Aufwand der Gesandten, von Geschäften der Porträtmaler, von Ärzten, Prozessionen usw. Ein kurzweiliger und zugleich

kulturgeschichtlich aufschlußreicher Bericht! In der gleichen Veröffentlichung gibt derselbe Verf. eine Übersicht über *Alte Geschäftsbücher als Quellen zur lokalen Wirtschaftsgeschichte Münsters* (S. 290—293). Das älteste Geschäftsbuch von 1546/1571 wurde erst kürzlich erworben und stammt von einem Angehörigen der kaufmännischen Oberschicht, der sich vornehmlich im Geldhandel betätigte; viele Angehörige des Adels waren seine Schuldner. Gewinne investierte er in Grundeigentum. Die anderen Handelsbücher gehören dem 17. Jh. an und zeigen recht vielseitige und weit verzweigte Geschäfte. Auch private „Rentenbüchlein“ mit Notizen über Geldeinkünfte haben sich erhalten. *H. Schw.*

Zwinger und Neuwerk als Teile spätmittelalterlicher Befestigung von Münster sind Gegenstand einer Untersuchung von Karl-Heinz Kirchhoff (Quellen u. Forschungen zur Gesch. der Stadt Münster NF, 5, 1970, 57—94). Verf. gibt zunächst einen Überblick über die Festungswerke des 14./15. Jhs. (Außengraben und Außenwall sowie Bollwerke). Der Zwinger im Nordosten der Stadt entstand wahrscheinlich vor 1530 (vergleichbare Anlagen gab es in vielen norddeutschen Städten). Das Neuwerk beim Bisinghof wurde kurz darauf (1531—1533) gebaut. Beide Anlagen wurden nach Unterdrückung der Wiedertäufer umgebaut. Der Aufsatz bringt viel Detail über Befestigungsarbeiten und -technik des 16. Jhs. *H. Schw.*

Die pharmaziegeschichtliche Dissertation von Ursula Vierkotten *Zur Geschichte des Apothekenwesens von Stadt und Fürstbistum Münster* (Quellen und Forschungen zur Gesch. d. Stadt Münster NF 5, 1970, 95—208) führt von den Anfängen im 15. Jh. bis ins 18. Jh. Hier wie auch sonst sind in Münster die Quellen für das Mittelalter wegen der Verluste in der Wiedertäuferzeit 1534 äußerst dürftig; in der späteren Zeit fließen sie reichlich. — Offensichtlich handelte es sich schon im 15. Jh. um eine „Ratsapotheke“ mit vielseitigem Warenangebot. Wie in anderen Städten erfolgten auch Lieferungen für die Gastereien des Rates. Der Apotheker (seit 1571 sind mehrere überliefert) war Angestellter des Rates; er hatte Gesellen und Lehrlinge. Die seit dem 16. Jh. überlieferten Apothekenordnungen gaben Vorschriften über Lebenswandel, Ausbildung und Tätigkeit des Apothekers. Ein Studium war nicht vorgesehen, wohl aber Erfahrung als Gehilfe. Die Anfertigung von Arzneien mußte grundsätzlich nach dem Rezept eines Arztes erfolgen. Ausführlich wird die münstersche Medizinalgesetzgebung (mit der Arznei-Ordnung) im 17. und 18. Jh. behandelt; die soziale Stellung der Apotheker wird bis 1933 verfolgt. Den Abschluß bildet eine Geschichte der einzelnen Apotheken und Apothekerfamilien. — Die Darstellung ist weithin trockene Materialsammlung, die stellenweise im Detail den roten Faden verliert und in einer Sprache abgefaßt ist, die überall der Bearbeitung bedürfte. *H. Schw.*

Karl-Heinz Kirchhoff untersucht *Das Ende der lutherischen Bewegung in Coesfeld und Dülmen 1533* (Jb. des Vereins f. westf. Kirchengesch. 62, 1969, 43—68). In den Darstellungen zur Reformationgeschichte Westfalens treten die Vorgänge in den kleinen Städten hinter den Ereignissen in Münster weit zurück. Die Reformation trug auch hier zu Anfang lutherische Züge, geriet aber

sehr bald unter den Einfluß melchioritischer Laienprediger, die direkt oder indirekt von Bernd Rottmann in Münster beeinflußt waren. Das trifft auch für Coesfeld zu. Hier ging der Streit mit dem Bischof von Münster zunächst (1533) um Mißstände bei der Geistlichkeit und um einen vermutlich lutherisch orientierten Mönch Johann Hunse, der jedoch ohne Widerstand auf Anweisung des Bischofs die Stadt verließ; er wurde von den Laienpredigern Hermann Bispinck und Hinrich Slachtschap abgelöst. Damit geriet Coesfeld 1534 auch in das Fahrwasser der Wiedertäufer. — In Dülmen ist die Entwicklung unübersichtlicher. Der Bischof griff hier bereits im September 1533 ein; er nahm zwei Prediger und einige Bürger gefangen. Auch in den anderen kleinen Städten konnte der Bischof erfolgreich eingreifen, so daß das Wiedertäuferum in Münster weitgehend isoliert war, als der Endkampf einsetzte. Im Anhang veröffentlicht Verf. einige Schriftstücke von 1532—1533. H. Schw.

Der Aufsatz *Herford als Hansestadt* von Erhard Obermeyer erschien nunmehr mit seinem zweiten Teil (HerforderJb. 11, 1970, 10—44; zum 1. Teil vgl. HGBl. 88 T. II, 290). Hier wird nun die Zeit seit dem 16. Jh. behandelt; aber über direkte Hanse-Beziehungen läßt sich — wenn man einmal von formalen Ladungen zu Hansetagen und bedeutungslosem Schriftverkehr absieht — nichts mehr berichten. So weitet sich die Darstellung denn zu allgemeinen Betrachtungen über einzelne Kapitel der westfälischen politischen und Handelsgeschichte, besonders der Städte Herford, Lemgo und Bielefeld. Darüber wird sehr viel Detail ausgebreitet. S. 17 ist eine Textverwirrung beim Umbruch eingetreten. H. Schw.

NIEDERSACHSEN/FRIESLAND (siehe auch S. 118, 123f., 138, 143f., 150, 161f., 170f.)

Über alte Getreidemaße des niedersächsischen Raumes schreibt Heinz Ziegler (BraunschJb. 51, 1970, 203—210). Der Ursprung der einzelnen Maße, die der obrigkeitlichen Normierung vorausgingen, bleibt offen. Nicht immer sind die Getreidemaße nach bestimmten Längenmaßen ausgerichtet. Verf. stellt Listen von lokalen Getreidemaßen zusammen und bietet dazu die Umrechnung in Liter. H. Schw.

Die Ratsapotheke zu Hildesheim als Medizinalanstalt und stadteigener Handelsbetrieb von den ersten Nachrichten 1318 bis 1820 ist Gegenstand einer pharmaziegeschichtlichen Dissertation von Hanspeter Höcklin (Schriftenreihe des Stadtarchivs u. d. Stadtbibliothek Hildesheim Nr. 4. Hildesheim 1970, August Lax. 243 S., 5 Abb., 1 Stadtplan). Die Arbeit ist von allgemeiner exemplarischer Bedeutung, weil hier zum ersten Mal mit aller Gründlichkeit die Betriebsform der norddeutschen „Ratsapotheke“ untersucht wird. — Die Überlieferung bringt zunächst nur Namen von Apotheken und Nachrichten über deren Häuser. Dann tauchte im 15. Jh. eine Apotheke als Lieferantin von Wein und Feinkostspezialitäten auf. Der Apothekereid von 1438 bezog sich nur auf die Monopolstellung des zur Kramergilde gehörenden Apothekers. — Seit 1514 wird die Apotheke dann als ratseigener Betrieb erkennbar. Die Verwaltungsaufsicht

hatten die „Apothekenherren“, die paritätisch aus dem Rat, den 24 bzw. 18 Mann und der Gemeinde zusammengesetzt waren. Fachliche Visitationen erfolgten durch die Stadtärzte. Die Apotheker hatten ihre Kenntnisse als Gesellen ihres Faches, nicht aber durch ein Studium erworben; sie hatten Gesellen, Bedienstete und Lehrjungen und waren nur auf Zeit angestellt. Betriebswirtschaftliche Unterlagen der Apotheke sind seit 1552 erhalten: der Betrieb lieferte auch in starkem Maße Waren für den Rat; neben Heilmitteln waren es Gewürze, Tinte, Papier, Bindfaden, Siegelwachs usw. Für die Handelsgeschichte ist von Interesse, wie der Apotheker die Waren einkaufte: Er besorgte sie in den großen Handelsstädten Antwerpen, Amsterdam und Hamburg, seltener in Frankfurt, Nürnberg, Leipzig usw. (hier bieten Rechnungsbücher hervorragendes Material!). Wertvoll ist auch der Quellenanhang. H. Schw.

Ein Vortrag von Karl Jordan bietet einen kurzen Überblick über *Goslar und das Deutsche Reich im Wandel der Jahrhunderte* (Harz-Zeitschrift 21, 1969, 1—14). Im Mittelpunkt steht das Wechselspiel zwischen der vom Reich ausgeübten „Herrschaft“ und den von der Stadt beanspruchten Rechten der „Genossenschaft“ — ein Problem, das die Grundlage mittelalterlicher Stadtgeschichte schlechthin darstellt. Es entsprach auch den allgemeinen Verhältnissen, daß in Goslar zunächst das Gewicht der „Herrschaft“, in diesem Falle des Königs, sehr groß war. Das galt auch bei der Ausbeutung der Silberschätze im Rammelsberg. Die genossenschaftliche Komponente brachte im 12. Jh. die Entwicklung der Stadt im Rechtssinne; nahezu gleichzeitig fielen die Regalien weitgehend an den Landesherrn, mit dem sich nun auch die Stadt Goslar auseinandersetzen hatte. Die Beziehungen zum Reich schlugen sich künftig nur noch in unbedeutenden königlichen Privilegien für die Freie Reichsstadt nieder. H. Schw.

Ursula Schmidt, *Die Bedeutung des Fremdkapitals im Goslaer Bergbau um 1500* (Beiträge z. Gesch. d. Stadt Goslar, H. 27, Goslar 1970, Selbstverl. d. Gesch.- u. Heimatschutzvereins. 176 S.). — Über die Kapitalverwendung und -bewegungen in der vorindustriellen Wirtschaft gibt es bisher fast nur an einzelne Unternehmer anknüpfende Untersuchungen (z. B. Fugger). Die Verf.in versucht an Hand der gedruckten und ungedruckten Quellen Goslars die Beteiligung von stadtfremden Bürgern am wichtigsten Wirtschaftszweig der Stadt, nämlich am Bergbau, nachzuweisen. Vom ausgehenden 14. bis zur Mitte des 16. Jhs. wurden immer wieder auswärtige Kapitalgeber zur Verbesserung (Erhöhung) der Produktion herangezogen. Verbunden waren diese Beteiligungen entweder mit technischen Verbesserungen, insbesondere der Entwässerung, oder mit der Übernahme von Handelsfunktionen. Für letzteres waren die Kapitalgeber vor allem deshalb prädestiniert, weil sie meistens mit Hilfe eines umfassenden Handelskapital akkumuliert hatten. Problematisch wurden diese Beteiligungen von fremden Kapitaleignern langfristig dann, wenn der wirtschaftlichen Betätigung nicht die Niederlassung als Bürger der Stadt folgte. Der Rat der Stadt versuchte immer wieder, den Einfluß von außerhalb einzudämmen, da man glaubte, sonst keine unabhängige Politik machen zu können. Die mit den Investitionen verbundene Erhöhung der Produktion und des Absatzes begünstigte auch die städtische Wirtschaft und vor allem die städtischen Finanzen, so daß man bald die

Mittel in Händen hatte, um die auswärtigen Unternehmer wieder zu verdrängen. Die damit eintretende Isolierung Goslars macht die Verf.in mitverantwortlich für die fehlende Hilfe beim Abschluß des „schmachvollen Vertrages“ (146) von Riechenberg. — Wenn die Verf.in auch an zahlreichen Stellen versucht, über das rein Darstellende hinauszukommen, so fehlt doch eine Berücksichtigung des wirtschaftlichen Geschehens in dieser Zeit, d. h. des realgeschichtlichen Hintergrundes.

F.-W. Henning

Eine Arbeit von G u n d m a r B l u m e behandelt *Goslar und der Schmalkaldische Bund 1527/31—1547* (Beiträge zur Gesch. der Stadt Goslar H. 26. Goslar 1969, Selbstverlag d. Gesch.- u. Heimatvereins. 171 S.). Goslar brachte wesentliche politische Interessen mit ins Spiel: die Hoffnung, sich mit der Hilfe des Schmalkaldener vom Druck Heinrichs d. Jg. von Braunschweig-Wolfenbüttel zu befreien. Die fleißige und sorgfältige Untersuchung findet nur in den Arbeiten Richters und Luckes über die Beziehungen Bremens zum Schmalkaldischen Bund eine gleichwertige Parallele. Auch hier ergab sich die Stellung der Stadt aus einem gespannten Verhältnis zum Landesherrn, einem Erzbischof aus dem Hause Braunschweig-Wolfenbüttel. Nachdem die Schmalkaldener Herzog Heinrich d. Jg. 1542 ausgeschaltet hatten, kam 1547 der Rückschlag. Der Sieg der Protestanten bei der Drakenburg konnte den Schmalkaldischen Bund nicht vor der Gesamtniederlage retten. Nur Bremen und Magdeburg bewahrten als starke Festungen ihre Freiheit; Goslar unterwarf sich dem Kaiser und 1552 auch Herzog Heinrich. — Ein Anhang bringt einige wichtige Aktenstücke.

H. Schw.

Umfang und Struktur des Braunschweiger Rentenmarktes 1300—1350 werden von J ü r g e n B o h m b a c h untersucht (NdSächsJb. 41/42, 1969/1970, 119—133). Bei der statistischen Erfassung wurden Käufe neuer und alter Renten sowie von Leibrenten unterschieden. Ein großer Teil konnte bestimmten Sozial- und Berufsschichten zugeordnet werden. Dabei stehen Ratsfamilien und Handwerker an der Spitze. Das Marktvolumen hat ansteigende Tendenz; Schwankungen im Rentenmarkt werden vor allem mit außenpolitischen Verhältnissen begründet. Der Zinsfuß liegt zwischen $6\frac{1}{4}$ und $8\frac{1}{3}$ ‰. Aus der Menge der Altrentenverkäufe lassen sich vor allem Krisen bzw. Umschichtungen in der Wirtschaft ablesen. Im einzelnen wird dieses Ergebnis jedoch nicht weiterverfolgt.

H. Schw.

Helga Simon gibt einen Überblick über die Entwicklung von *Wunstorf* und besonders über seine *Rechts- und Herrschaftsverhältnisse* von den Anfängen bis ins 18. Jh. (Heimatverein Wunstorf 1969. 108 S., 2 Pläne). Damit soll Ohlendorfs „Geschichte der Stadt Wunstorf“ (1957) auf einem wichtigen Sondergebiet ergänzt werden. Die Stadt entwickelte sich aus einem Klosterort. Seit dem 13. Jh. werden Einflüsse des Bischofs von Minden, des Grafen von Roden und der Wunstorfer Burgmannen deutlich. Zwar wurde 1261 vom Bischof von Minden ein Stadtrecht verliehen, und es gab auch seit dem Ende des 13. Jhs. ein Ratskollegium, aber die Stadt konnte keine politischen Eigenrechte entwickeln. Die Untersuchung wurde für die Zeit seit dem 16. Jh. vornehmlich aus Akten erarbeitet. Ihr sind zwei Karten beigegeben, die die räumliche Entwicklung von Wunstorf sowie die Ämter im 17. Jh. zeigen.

H. Schw.

Die Entstehung und die Anfänge der Stadt Uelzen waren Gegenstand eines Vortrages von Erich Woehlken (Uelzener Beiträge 3, 1970, 103—132). Verf. nimmt an, daß bei einem Stadtbrand 1315 alle älteren Urkunden vernichtet wurden, so daß die Überlieferung über die Zeit vorher äußerst dürftig ist. Als zweifellos wichtige und alte Quellen sind Namen und Grundriß anzusprechen: Ullishusen (= Uelzen) war eine Siedlung des Ullo; Keimzelle der Stadt soll Oldenstadt mit der Martinikapelle und dem Kloster gewesen sein (hier ist manches Vermutung). Um 1130 ist der Zoll im Dorf Ullishusen genannt; daraus schließt Verf. auf einen Handelsplatz. Es gibt jedoch recht unterschiedliche Arten von Zöllen; zudem sind Verleihungen von Marktzöllen überliefert, ohne daß bereits ein Markt bestand. Für Uelzen gibt es in der Mitte des 13. Jhs. sichere Hinweise auf einen Markt und auf ein Ratskollegium, 1296 wird auch von Uelzener Kaufleuten gesprochen. Bei der „stupa lapidea“ mag es sich noch am ehesten um eine Steinbank für Händler gehandelt haben, wie sie auch aus anderen Orten überliefert ist (stupa wäre dann das latinisierte mnd. Wort stope = Stufe). Im 13. Jh. (um 1250?) dürfte neben der Oldenstadt eine neue vom Grafen von Schwerin angeregte Plansiedlung entstanden sein, die sich nun zur Stadt Uelzen entwickelte, deren Grundriß überraschende Übereinstimmung mit München zeigt. Im einzelnen ist bei der frühen Entwicklung von Uelzen vieles Vermutung.

H. Schw.

Uelzen und der Fernverkehr sind Gegenstand einer Untersuchung von Bruno Ploetz (Uelzener Beiträge 3, 1970, 133—146). Sieben Karten sollen die Verkehrswege südlich Lüneburg zwischen 1200 und 1850 sichtbar machen. Kurze Texte geben Erläuterungen, aber keine Belege. Für das Mittelalter bleibt manches unsicher.

H. Schw.

Pfändung und Waage am Lüneburger Kaufhaus untersucht Harald Witthöft (LünebBl. 19/20, 1968/69, 101—117). Verf. gibt zunächst einen plastischen Überblick über die Spedition des Salzes. Dessen Menge wurde anfangs nach einem Raummaß (Tonne) berechnet, seit dem 15. Jh. aber auch nach Gewicht (Pfund, Schiffspfund). Die Tonnen wurden nunmehr „gepfundet“, d. h. offiziell festgestellt, wieviele Gewichtseinheiten (Pfund) sie faßten. Gewichtsangaben treten künftig in den Vordergrund. Es beginnt die große Zeit der öffentlichen Waagen für Massengüter, die in Lüneburg sehr bald vom Rat an die „Großträger“ im Kaufhaus übergangen. Die Apparaturen und die Praxis des Wiegens werden genau beschrieben. Der Aufsatz ist von allgemeinem Interesse, weil er eine wichtige, in allen Städten übliche, aber sonst kaum im einzelnen bekannte Tätigkeit des Handelslebens erschließt.

H. Schw.

Margarete Schindler untersucht *Das Buxtehuder Stadtwappen und seine Farben* (StadJb. 1969, 27—31). Die Deutung der gekreuzten Petruschlüssel und des „Tatzenspitzenkreuzes“, wie sie sich im Siegel finden, leuchtet ein: es sind die Symbole der geistlichen und der weltlichen Herrschaft (des Bistums Verden und des Erzbischofs von Bremen). Der erhaltene Siegelstempel aus dem Anfang des 14. Jhs. wird heute noch bei besonderen Gelegenheiten benutzt. Das Wappen ist unverändert geblieben. Umstritten sind die Farben; jedoch macht

Verf.in bis ins Ende des Jhs. wahrscheinlich, daß die Schlüssel gelb (golden), das Kreuz schwarz und der Hintergrund blau waren. H. Schw.

Walter Deeters gibt *Nachrichten zur stadischen Kirchengeschichte aus der Mitte des 15. Jahrhunderts* bekannt (StadJb. 1969, 119—123), die als Ergänzung zum Werk über die Kunstdenkmale der Stadt Stade (1960) und des Landkreises Stade (1965) gedacht sind. Sie finden sich in den Supplikenregistern des Vatikanischen Archivs in Rom. Es ergeben sich vor allem einige Einzelheiten über Priester und Kanoniker in Stade, viel weniger aber über die kirchlichen Gebäude selbst. Für St. Cosmā bleibt der Status (Kapelle oder Kirche) für die Mitte des 15. Jhs. weiterhin unklar. Beim Marienkloster befand sich auf dem Friedhof eine bisher unbekannte Andreas-Kapelle. Zudem ergibt sich, daß die Kapelle des Bischofshofes (wohl St. Nikolai) nicht 1361 zerstört wurde, sondern noch am Ende des 15. Jhs. existierte. H. Schw.

Ein wichtiger Beitrag zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des Bremer Raumes ist die Arbeit von Horst-Rüdiger Jarck über *Das Zistersienzerinnenkloster Lilienthal* (Stader Gesch.- u. Heimatverein 1969, 195 S.). Verf. untersucht die Entwicklung bis zur Mitte des 15. Jhs.; dabei stehen die Beziehungen des Klosters zum Orden und zu anderen kirchlichen Institutionen, die innere Verfassung des Klosters, das Klosterpersonal und die wirtschaftliche Grundlage im Mittelpunkt der Betrachtung. Die Frömmigkeitsideale des 13. Jhs. sowie das Bedürfnis nach Versorgungsinstituten für unverheiratete Frauen waren die Hauptimpulse für den raschen Aufschwung. Der Konvent nahm sowohl Angehörige des niederen Adels als auch des wohlhabenden Bürgertums auf; der bürgerliche Anteil stieg offenbar im 15. Jh. an. Zwei Übersichtspläne erfassen den Klosterbesitz geographisch. H. Schw.

Randergebnis der Forschungen von Bernd Ulrich Hucker über *Die Grafen von Stotel an der oberen Lune* (JbMorgenst. 50, 1969, 71—79) ist der Versuch des Bremer Domkanonikers Giselbert von Holstein, eines Bruders Gerhards des Großen, über die Vormundschaft für zwei unmündige Grafen von Stotel stärkeren Einfluß im Erzstift Bremen zu gewinnen und seine Wahl zum Erzbischof einzuleiten, ein Versuch freilich, der mißlang. Es wird dann vom Verf. versucht, die Grundherrschaft Stotel zu umreißen; dabei wird vor allem lokales Detail aufgedeckt. H. Schw.

Ein Beitrag zur Geschichte des schwedisch-dänischen Machtkampfes im 17. Jh. ist die Arbeit von Gottfried Lorenz mit dem Titel *Das Erzstift Bremen und der Administrator Friedrich während des Westfälischen Friedenskongresses* (= Schriftenreihe der Vereinigung zur Erforschung der neueren Geschichte e. V. Bd. 4. Münster 1969, Aschendorff. 262 S.). Die Arbeit beruht vor allem auf Akten des Rigsarkivet in Kopenhagen; das Niedersächsische Staatsarchiv in Stade bot einige Ergänzungen. Ungedrucktes Material schwedischer und anderer Archive wurde nicht herangezogen. Verf. weist nach, daß sich das Interesse Schwedens am Erzstift Bremen aus den Bemühungen ergab, die Expansion Dänemarks in Norddeutschland zu verhindern (Koadjutor und dann Administrator des Erz-

stifts war seit 1621 der dänische Prinz — seit 1648 König — Friedrich von Holstein). Verf. skizziert das Verhältnis zwischen den beiden nordischen Staaten während des 30jährigen Krieges. Schweden entschied die Interessenkollision im Erzstift zunächst seit 1644 militärisch und dann im Westfälischen Frieden auch diplomatisch zu seinen Gunsten — eine Lösung, die sich als besonders gefährlich für die Stadt Bremen erweisen sollte. Besondere Aufmerksamkeit widmete Verf. dem Vertreter des Erzstifts bei den Friedensverhandlungen, Dietrich Reinkingk.

H. Schw.

Waldemar Reinhardt, *Untersuchungen zur Stadtkernforschung in Emden* (Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 9, 1970, 101—111), bietet mit seinem Bericht über die im Jahre 1959 unternommenen archäologischen Untersuchungen und Bohrungen am Rande der Emdener Stadtwarf (im Bereich von Pelzer- und Emsmauerstraße) wichtige Ergänzungen zu den Forschungen W. Haarnagels (1951/53). In der notwendig kleinen Grabungsfläche ließ sich eine in der Karolingerzeit einsetzende kontinuierliche Besiedlung nachweisen, zunächst auf dem Uferwall der Ems, dann in der Abfolge von Wachstumsphasen der Stadtwarf. Die Ausrichtung der Häuser auf die Pelzerstraße — parallel oder senkrecht — blieb dabei erhalten. Die Bohrungen zeigen, daß der mittelalterliche Hafen nicht an der Ems, in unmittelbarer Nähe der Warf, sondern augenscheinlich von jeher am Rats-Delft gelegen hat.

M. L.

Im Auftrage der Niederemsischen Deichacht und ihrer Rechtsnachfolgerin, der Deichacht Krummhörn, gab Jannes Ohling ein repräsentatives Werk unter dem Titel *Ostfriesland im Schutze des Deiches* heraus (Selbstverlag der Deichacht 1969). Bisher erschienen die Bände 1 (516 S., 131 Abb.) und 4 (212 S., 104 Abb.). Im Aufbau wirkt störend, daß Anmerkungen und Literaturverzeichnis jeweils hinter den Einzelbeiträgen eingeordnet sind. Das Register beschränkt sich auf Orts- und Personennamen. In Bd. 1 finden sich Arbeiten über die Geologie (von K. H. Sindowski, H. Voigt und G. Roeschmann), die vor- und frühgeschichtliche Besiedlung (von Peter Schmid), die Orts- und Flurformen (W. Reinhardt) und die Wirtschafts- und Sozialgeschichte (von Harm Wiemann). Alle Beiträge stammen von hervorragenden Sachkennern und sind streng wissenschaftlich abgefaßt; vor allem die letztgenannte Arbeit ist für den Hanse-Historiker von Bedeutung, denn sie berücksichtigt auch den Küsten- und Binnenhandel bis ins 18. Jh. — Bd. 4 enthält eine Darstellung über *Ostfriesische Kunst* von Gottfried Kiesow. Dabei handelt es sich nicht um ein Inventar, sondern um eine Darstellung der Entwicklung von Architektur, Plastik und Malerei in den einzelnen Stilepochen, wobei naturgemäß auf einige der wichtigsten Kunstwerke exemplarisch Bezug genommen wird. Der Anhang des 4. Bandes enthält unter dem Titel *500 Jahre Verwaltung in Stadt und Land zwischen Ems und Jade* lediglich Listen von Amtsträgern, keinen darstellenden Text.

H. Schw.

HANSESTÄDTE (siehe auch S. 111, 116, 118—120, 124, 130f., 149, 152f., 162f., 165)

Auf Grund der Pfahlkammerbücher Danzigs aus der zweiten Hälfte des 15. Jhs. und der Lübecker Pfundzollbücher von 1492—1496 sucht Walter Stark in seinem Aufsatz *Der Salzhandel von Lübeck nach Preußen am Ende des 15. Jahr-*

hunderts (WissZsGreifswald, Ges.- u. sprachwiss. Reihe, XVIII, 1969, 3/4, Teil I, 177—186) den Anteil der Salzausfuhr am Lübecker Gesamtexport in die Ostsee (hier nach Preußen) und die Rolle des Travensalzes nach dem Aufkommen des Baiensalzes auf dem Danziger Salzmarkt zu bestimmen. Dem Wert nach erreichte die Salzausfuhr Lübecks nach Danzig 1492 15,3 % und nach Königsberg 52,6 % der jeweiligen Gesamtausfuhr Lübecks in diese beiden Städte; für 1493 betragen die entsprechenden Werte für Danzig 10,8 % und für Königsberg 64,4 %, obwohl der absolute Wert des Lübecker Exports dorthin zurückgegangen war. Allerdings sind diese Werte keineswegs repräsentativ, da wegen Übergriffen dänischer Auslieger der Sundverkehr ruhte und Kriegswirren in der Nordsee und im Kanal zur Einstellung der Baienfahrt geführt hatten. — Transport und Vertrieb des Lüneburger Salzes lagen in den Händen der „Salzfahrer“. Ihnen gelang es im Laufe der zweiten Hälfte des 15. Jhs. wohl durch die Kontrolle des Transports auf dem Stecknitzkanal gegenüber den Lüneburger Sulfmeistern ein Monopol auszubilden. So konnten sie nicht nur bei ungünstiger Absatzlage am Lübecker Salzmarkt die Einkaufspreise in Lüneburg drücken, sondern auch die in Lübeck angebotenen Mengen setzen und Mindestverkaufspreise festlegen. Am Ende des 15. Jhs. bestanden neun Gesellschaften aus Lüneburger und Lübecker Salzfahrern, die in Lübeck je einen Beauftragten für den Salzverkauf hatten. Diese neun standen unter Aufsicht von zwei Delegierten der Salzfahrer (aus Lübeck und Lüneburg), welche die Einhaltung der Verkaufspreise und Zahlungsbedingungen überwachten. Sieht man auf die ökonomische Wirkung dieses Zusammenschlusses, dann muß man von einem Syndikat sprechen. Allein die Konkurrenz des Baiensalzes auf den übrigen Absatzmärkten an der Ostsee beschnitt diese Monopolstellung am Lübecker Salzmarkt. — Nachdem die Höhe der Lübecker Salzausfuhr nach Preußen und die Anteile der einzelnen Salzfahrer tabellarisch gefaßt und besprochen sind, wird ausführlicher auf die Konkurrenz des Baiensalzes eingegangen. In der Regel löste das plötzliche und massive Angebot von Baiensalz auf den Märkten an der Ostsee einen starken Preisfall aus. Daraufhin hielten sich die Lübecker und Lüneburger Salzfahrer mit ihrem Angebot zurück, wurden kulanter in ihren Zahlungsbedingungen sowie ihren Verkaufspreisen und drückten derweilen den Lüneburger Sulfmeistern die Preise. Da man wegen der Güte des Lüneburger Salzes nur schwer auf es verzichten konnte, führte dieses Marktverhalten zu endlosen Streitigkeiten zwischen den Städten des preußischen Quartiers und Lübeck-Lüneburg. Dabei spielten auch die Gewichtsmaße eine beträchtliche Rolle. Um nicht durch die unregelmäßige Zufuhr des Baiensalzes auf Gedeih und Verderb dem Syndikat am Lübecker Salzmarkt ausgeliefert zu sein, gingen einige Kaufleute dazu über, selbst Salz sieden zu lassen und dieses Salz, in Lüneburger Buchentonnen verpackt, als Travensalz zu verkaufen. Die Salzraffination des Baiensalzes wurde zuerst in den Niederlanden und bald auch in Danzig selbst geübt. Danzig wurde unter all diesen Umständen als Stapelplatz des Baiensalzes in der Ostsee zum wichtigsten Konkurrenten Lübecks und Lüneburgs im Salzhandel.

E. Westermann

Lübeck und Danzig sind Gegenstand einer Übersicht von Claus-Jürgen Grzan (Der Wagen 1970, 71—83). Seit der Gründung waren die Interessen Lübecker Kaufleute in Danzig sehr stark vertreten; auch kamen viele Einwan-

derer von der Trave. Starke Kontakte ergaben sich aus den gemeinsamen, oft auch gegensätzlichen Hanse-Beziehungen. Verf. schildert sie knapp, ohne sie im einzelnen zu belegen. Im Streit Danzigs mit dem Deutschen Ritterorden im 15. Jh. versuchte Lübeck vergebens zu vermitteln. Im Anfang des 16. Jhs. kritisierte Danzig die Bekämpfung des holländischen Ostseehandels durch Lübeck. Nur gegen Dänemark hielt man zunächst noch zusammen; dann aber stand der Danziger Rat auf der Seite der Dänen gegen Jürgen Wullenwever. Der rege Hollandhandel Danzigs berührte Lübeck künftig nicht mehr; dennoch standen beide Städte lange Zeit auch weiterhin in wirtschaftlichem Kontakt, der freilich nicht immer einen freundlichen Charakter trug. Die Rolle, die die Reichsfreiheit Lübecks seit 1226 und Danzigs Freiheit vom Ordensstaat seit 1454 für die wirtschaftliche Blüte der Städte spielte, wird wohl überschätzt. *H. Schw.*

Wilhelm Kruse setzt seine Arbeit über *Bornholm als Lübecks Lehnbesitz 1225—1576* mit einem zweiten Teil für die Jahre 1543 bis 1576 fort (ZVLGA 50, 1970, 5—68; vgl. HGBll. 88, T. II, 294). So ruhig die Zeit im ganzen gesehen auch war, so reich war sie an aufregendem Detail: schweren Schatzungen des Dänenkönigs, einem Giftmordversuch gegen den Vogt Blasius v. Wickede, Protesten gegen Abgaben an die Lübecker Verwaltung. Seit 1551 zeigt sich, daß der Dänenkönig versuchte, über seine Kirchenhoheit, das Jagdrecht und den Beisitz im Gericht stärkeren Einfluß zu gewinnen. Besondere Schwierigkeiten ergaben sich immer wieder dadurch, daß die „Freileute“ nach den Exemptionsrechten des Adels strebten. Im dänisch-schwedischen Krieg 1563—1570 stand Lübeck auf Dänemarks Seite; Bornholm blieb jedoch im großen und ganzen vor Kriegsgreueln bewahrt, so grausam die Aktionen in den Gewässern um die Insel auch waren. Zur gleichen Zeit machten einige Hansestädte an der Ostsee gute Geschäfte mit den Schweden — ein deutliches Zeichen dafür, daß die Interessen der einzelnen Stadt über die von Lübeck vertretenen hansischen Belange gestellt wurden. Der Vogt auf Bornholm war in dieser turbulenten Zeit Schweder Ketting, ein geschickter und energischer Sachwalter Lübecks, der jedoch nach dem Frieden von Stettin 1570 von seiner Vaterstadt auf dänischen Druck geopfert wurde. 1576 nahm Dänemark Bornholm wieder in eigene Verwaltung; Lübeck war nicht mehr imstande, seine Rechtsansprüche durchzusetzen. *H. Schw.*

Werner Neugebauer untersucht *Die mittelalterliche Landwehr der Hansestadt Lübeck* (Der Wagen 1969, 74—78). Die Darstellung beruht auf einer neuen Vermessung der Anlage, die sich heute auf lange Strecken als Erdwall oder als Wasserlauf in der Landschaft darstellt („Landgraben“). Der Hauptschutz der Landwehr bestand im Mittelalter freilich nicht aus Wällen und Gräben, sondern aus undurchdringlichem Bewuchs. Die bewehrten Durchlässe sind auch aus späterer Zeit noch bekannt. *H. Schw.*

Günther H. Jaacks lenkt die Aufmerksamkeit auf *Technische Kulturdenkmale in Lübeck* (Der Wagen 1969, 63—73) und beklagt sich mit Recht darüber, daß die Erhaltung alter Bauwerke im allgemeinen nicht durch ihre zivilisationsgeschichtliche Bedeutung, sondern durch ihren Stellenwert in der Kunstgeschichte bestimmt wird. Technische Einrichtungen werden abgebaut, wenn sie aufhören nützlich zu sein. Ihr Umfang erschwert oft eine Aufnahme ins Museum.

— In Lübeck haben sich vor allem mehrere Bauwerke erhalten, die mit dem Wasser zusammenhängen: Leuchtfeuer und Nordmole in Travemünde, der Stau der Wakenitz mit den zugehörigen Mühlen, die Überreste des Stecknitzkanals mit den Schleusen usw. Alte Kräne, Brücken, Waagen, Werften, Schiffe haben sich nicht erhalten und sind nur aus Abbildungen bekannt. *H. Schw.*

Zum Verhältnis Staat-Kirche im Lübeck des 17. Jahrhunderts schrieb Wolf-Dieter Hauschild eine Untersuchung (ZVLGA 50, 1970, 69—91), die gewissermaßen eine Bilanz der Reformation zieht. Diese wurde zunächst auf den Druck der Bürgerschaft gegen die Mehrheit der Ratsherren durchgesetzt. Die Kirchenordnung von 1531 versuchte eine Art Gleichgewicht zwischen Gemeinde und Obrigkeit zu etablieren; erst der Sturz Wullenwevers verschob das Gewicht eindeutig zugunsten der Obrigkeit. Die Einsetzung des Superintendenten und die Anstellung der Pastoren wurde vom Rat vorgenommen; auch das gesamte kirchliche Leben wurde vom Rat geregelt. Freilich ging das nicht ohne Streit zwischen städtischer Obrigkeit und geistlichem Ministerium ab. Um das aufzuzeigen, dienen zwei Schriftwechsel von 1633 und 1640 als bezeichnende Beispiele. 1633 billigte der Rat gegen den Protest des Ministeriums einem Calvinisten ein ordentliches Begräbnis zu. Das führte zur Forderung der Geistlichen, daß sie und die Gemeinden in allen grundsätzlichen kirchlichen Fragen gehört werden müßten. Der Rat leitete seine übergeordneten Rechte aus der Übernahme des *ius episcopale* ab. Der theologische und kirchenrechtliche Hintergrund dieses Streites wird sorgfältig untersucht und dargestellt. — Der Konflikt von 1640 wurde durch eine Katechismus-Predigt des Superintendenten Nikolaus Hunnius ausgelöst. In ihr übte der Theologe heftige öffentliche Kritik am Sittenverfall in Lübeck. Der Rat rügte ihn, der Theologe verteidigte sich — die Angelegenheit wurde zum Politikum. Der Superintendent beanspruchte für sich das Amt eines Wächters von Recht und Sitte; die gleichen Ansprüche stellte der Rat. Das Staatskirchentum des Rats konnte sich trotz aller Proteste behaupten. *H. Schw.*

Joachim Köhn schrieb gemeinverständlich über *Die Possehl-Stiftung* (Der Wagen 1970, 32—41), die sich ja auch für die Hanse-Forschung immer wieder als hilfreich erwies. Das Verhältnis der Stiftung zum verzweigten Unternehmen L. Possehl & Co. wird dargestellt: die Stiftung ist einziger Gesellschafter der „Konzernobergesellschaft“. Die kurze Firmengeschichte bringt für die Zeit bis 1919 nichts Neues. Die Stiftung trat 1919 mit dem Tode des Senators Emil Possehl in Kraft. Sie übernahm damals die Führung von vier Gesellschaften, die allerdings in den folgenden Jahren den größten Teil ihrer Vermögenswerte verloren. Schließlich blieb der Stiftung seit 1928 nur noch die Firma L. Possehl & Co., bis dann 1932 der noch heute bestehende Konzern gegründet wurde. Das „Dritte Reich“ erzwang eine weitgehende „Gleichschaltung“ der Stiftung (Ernennung der Vorstandsmitglieder durch Staatsorgane). Der Zweite Weltkrieg brachte schwere Verluste (bes. in der DDR), aber der Konzernrest gedieh in der Sonne des Wirtschaftswunders (jährliche Ausschüttungen der Stiftung 1,5 Mill. DM). *H. Schw.*

Horst Göldner gibt einen kurzen Überblick über *Die neue Kirchenverfassung der evangelisch-lutherischen Kirche in Lübeck* (Der Wagen, 1970, 49—53). Sie löste 1969 die Verfassung von 1948 ab. Dargestellt sind die Präliminarien

seit 1965. Die Verfassung brachte manches, was dem „Zug der Zeit“ entspricht: u. a. Herabsetzung des Wahlalters, stärkere Verselbständigung der einzelnen Gemeinden, Stärkung der Gemeindeversammlungen und des Laieneinflusses. Die Synode wurde verkleinert und dadurch arbeitsfähiger, die bisherige „Erweiterte Kirchenleitung“ entfiel. Das Geistliche Ministerium ist nun beschränkt auf die Beratung in Fragen über Lehre und Leben der Kirche, wählt aber auch die Pfarrvertreter für die Kirchenorgane. Die Hoffnung für die Zukunft richtet sich auf den Zusammenschluß mit bekenntnisgleichen Kirchen zu einer „Nordelbischen Kirche“.

H. Schw.

Anregungen *Zur statistischen Auswertung der ersten Hamburger Stadtbücher* gibt Rolf Sprandel (ZVHG 56, 1970, 1—24). Es handelt sich dabei vornehmlich um das Erbe-, das Schuld- und das Rentenbuch. Verf. beschränkt seine Untersuchungen auf die Zeit von 1248 bis 1292. Zunächst skizziert er die rechtlichen und politischen Verhältnisse, dann folgen statistische Angaben über die Zahl, die Bauweise bzw. den Zweck der Gebäude; Lücken — etwa im St.-Petri-Kirchenspiel — werden durch Auswertung späterer Quellen geschlossen. Es zeigt sich, daß sich seit dem 13. Jh. bis zum 18. Jh. die Zahl der Grundstücke im Nikolai-Kirchspiel verdoppelt, die Zahl der Häuser verdreifacht hat (Teilungen, Ausbau von Querstraßen und Hinterhöfen); eine ähnliche Entwicklung zeigt sich auch in den anderen Kirchspielen. Eine sozialstatistische Auswertung muß etwas einseitig auf die Oberschicht und die gewerbliche Mittelschicht beschränkt bleiben, da nur sie in den Stadtbüchern auftraten. Verf. untersucht zunächst die Sozialstruktur des Rates; dabei wird zwischen dem „Traditionsrat“ und dem „jungen Rat“ unterschieden. Das Hauseigentum des Traditionsrates verminderte sich stark, die Zins- und Rententitel nahmen dagegen erheblich zu (nach 1274 erfolgten dann Rückschläge). Der junge Rat gab sein Hauseigentum nicht auf und erwarb zudem — wenn auch in geringerem Maße als der Traditionsrat — Rentenansprüche (auch nach 1274!). — Bei den Gewerbetreibenden wird man kaum von einer totalen Erfassung sprechen können, so daß die statistischen Werte wohl nur einen Trend widerspiegeln. Das Hauseigentum der Gewerbetreibenden nahm zu, die Belastungen durch Renten nahmen ab. Die Wirtschaftslage des Handwerks verbesserte sich etwa im Gegensatz zu der des Traditionsrates. — Der Geldmarkt (Geld-gegen-Geld-Geschäft) hatte im betrachteten Zeitraum nur ein geringes Volumen (vor 1274 etwa 210 Lüb. Mark); er sank nach 1274 auf einen Jahresdurchschnitt von 83 Lüb. Mark. Die Krise nach 1274 wird vor allem mit einem gespannten Verhältnis zum Grafen von Holstein begründet.

H. Schw.

Hermann Rückleben ordnete *Die Niederwerfung der hamburgischen Ratsgewalt in Kirchliche Bewegungen und bürgerliche Unruhen im ausgehenden 17. Jahrhundert* ein (Beitr. z. Gesch. Hamburgs Bd. 2. Hamburg 1970, Hans Christians. 398 S.). Im Hintergrund stehen das offene Problem der landesherrlichen Ansprüche Holsteins (bzw. Dänemarks) und der latente Gegensatz zwischen dem Rat als Inhaber des *ius episcopale* und dem Geistlichen Ministerium. Ähnliche offene Fragen gab es in fast allen norddeutschen Städten; sie spielten überall bereits bei den Unruhen im 16. Jh. eine beträchtliche Rolle. Weniger bekannt ist jedoch, daß sie auch im 17. Jh. noch zu Krisen der absoluten Ratsgewalt führ-

ten. Verf. zieht für seine Untersuchung bisher unerschlossene Quellengruppen (etwa Relationen von Gesandten, Inquisitionsprotokolle des Ministeriums und Briefe) heran. Er geht mit Recht von der Prämisse aus, daß es niemals eine absolute Ratsgewalt gab, sondern daß immer verschiedene Interessengruppen ein Gegengewicht bildeten. Formaljuristisches Denken der Rechtshistoriker hat das bisweilen übersehen und stellte dann Reibungen des Rates mit einzelnen Gruppen als Erschütterung einer bisher allmächtigen Ratsgewalt dar, die es in Wirklichkeit nicht gab. — Verf. schildert zunächst die innenpolitische Situation (heimlicher Widerstand der Bürgerschaft gegen den Rat und das Geistliche Ministerium), dann die außenpolitische Stellung (Streben nach Neutralität und Unabhängigkeit von Dänemark) seit 1686. Besondere Aufmerksamkeit wird nun der Religionsfrage (Pietismus und Separatismus) gewidmet: Ausgangspunkte waren der Feldzug einiger Pastoren gegen das Theaterspiel, also eine Frage öffentlicher Kontrolle der Moral, und die Maßnahmen gegen separatistische (also von der öffentlichen Kirche unabhängige) Konventikel. Besonders aufschlußreich ist die sorgfältig untersuchte Personalstruktur des Rates und der Oberalten: der Rat hatte den Charakter eines geschlossenen Patriziats und war z. T. mit Oberalten verschwägert, die in ihrer Personalstruktur labiler waren. Der Verfassungsstreit seit 1693 hatte seinen Ursprung in theologischen Problemen, zu denen schließlich die Gemeinden, die Oberalten und der Rat Stellung nehmen mußten. Sehr bald standen die letzten beiden Korporationen in Defensive gegen die Zünfte mit ihren Meistern und Gesellen, die das „demokratische“ Organ der 180er weitgehend beherrschten; schließlich formierte sich der Widerstand in großen Bürgerversammlungen. Dänemark schürte im eigenen Interesse den Zwist, der Kaiser versuchte ihn beizulegen. Schließlich schwenkten die Oberalten 1695 in die Opposition gegen den Rat ein, der dann 1699 total kapitulierte. H. Schw.

Horst Adamietz, bis vor kurzem Senats-Pressechef in Bremen, untersucht *Das Herz einer Stadt, das Rathaus in Bremen* (Bremen 1970, H. M. Hauschild. 199 S., zahlreiche Abb.). Verf. benutzt mit Umsicht die wissenschaftliche Literatur, und so ist die Darstellung im großen und ganzen recht zuverlässig. Zugleich ist sie durch den gewandten Stil, die Anschaulichkeit und manches anekdotische Detail gut lesbar. Freilich darf man nicht alles — etwa das Sprengen der Kettensperre in der Weser 1220 (S. 13f.) — als historisches Faktum nehmen. Daß ein Gutteil bremischer Geschichte mitbehandelt wird, versteht sich bei dem Thema von selbst; das Buch will ja nicht die Architekturgeschichte eines Gebäudes sein. Natürlich wird manches berichtet, was noch ungeklärt ist, etwa die Rolle Bürgermeister Hemelings bei der Abfassung der Stadtchronik sowie bei der Fälschung wichtiger Diplome (S. 19f.), die räumliche Entwicklung des Marktplatzes (S. 24) oder die Burg südlich vom Dom (S. 24f.); Verf. kann in diesen Fällen auch nur berichten, was die bisherige Forschung darüber vermutet hat, es bleiben darum aber doch nur Vermutungen. Es muß besonders darauf hingewiesen werden, daß die Betätigung Lüder von Bentheims als Architekt des Leidener Rathauses (S. 100f.) auch von Rudolf Stein nicht „nachgewiesen“ werden konnte. — Einen großen Teil des Buches nimmt eine Art Führer durch das Alte und Neue Rathaus ein. Dabei werden auch wichtige Ereignisse der neueren Zeit, soweit sie sich in diesen Gebäuden abspielten, kurz geschildert. H. Schw.

S o z i o l o g i e

**Jakobus
Wössner**

**Einführung und
Grundlegung**

2. durchgesehene Auflage. 1971. 300 Seiten, Skizzen und Tabellen im Text, Personen- und Sachverzeichnis. Broschiert DM 20,—.

Die Soziologie hat nicht nur an den Universitäten und Hochschulen als eigenständige Wissenschaft Eingang gefunden, sie stößt auch in der Öffentlichkeit auf immer größeres Interesse. Bisher fehlten jedoch Werke, die eine erste und systematische Kontaktaufnahme mit dieser Wissenschaft ermöglicht hätten — ein Mangel, dem durch dieses Buch abgeholfen wird.

... Wössner ... beschäftigt sich mit grundlegenden Fragen und gerät, sehr zum Nutzen der Leser, nirgends in eine schwierige oder gar unverständliche Sprache.

Finanznachrichten, Wien

Böhlau Verlag Köln Wien

Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte

Neue Folge

Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein

Band XIII:

Hansische Handelsstraßen

Auf Grund von Vorarbeiten von Friedrich Bruns † bearbeitet von Hugo Weczerka.

Atlas. 1962. VIII Seiten, 60 Karten. Lw. DM 35,—

Textband. 1967. XIV, 792 Seiten, 4 Karten. Lw. DM 56,—

Registerband. Bearbeitet von Evamaria Engel und Hugo Weczerka unter Mitarbeit von Ilse Bongardt. 1968. 116 Seiten. Lw. DM 10,—

Band XIV:

Das Zweite Wismarsche Stadtbuch 1272-1297

Liber vel de impignoratione vel emptione seu venditione hereditatum vel aliorum bonorum. Bearbeitet von Lotte Knabe unter Mitwirkung von Anneliese Düsing. 1966.

Text. 409 Seiten, 4 Tafeln und 1 Falttafel. Brosch. DM 33,80

Register. 199 Seiten mit 4 Stammtafeln. Brosch. DM 25,—

Band XV:

Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Orléron

Von Karl-Friedrich Krieger. 1970. X, 167 Seiten. Brosch. DM 22,—

Band XVI:

Hansestädte und Landesfürsten

Die wendischen Hansestädte in der Auseinandersetzung mit den Fürstentümern Oldenburg und Mecklenburg während der zweiten Hälfte des 15. Jahrh. Von Hans Sauer. 1971. X, 218 Seiten. Brosch. DM 34,—

Band XVII:

Bergen —

Handelszentrum des beginnenden Spätmittelalters

1971. VIII, 55 Seiten. Brosch. DM 13,80

Böhlau Verlag Köln Wien