

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

95. JAHRGANG



1977

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

95. JAHRGANG



1977

BÖHLAU VERLAG KÖLN WIEN

REDAKTION

Aufsatzteil: Prof. Dr. Klaus Friedland, Kiel

Umschau: Prof. Dr. Franz Irsigler, Trier

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Prof. Dr. Klaus Friedland, 23 Kiel, Schloß; Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau ab sofort nur noch an Herrn Prof. Dr. Franz Irsigler, Fachbereich III der Universität Trier, Postfach 3825, 5500 Trier-Tarforst.

Manuskripte werden in Maschinenschrift 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 Fernsendung 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.

Druck der Ashendorffschen Buchdruckerei, Münster (Westf.)

ISSN 0073-0327

INHALT

Ahasver v.Brandt †	V
------------------------------	---

Aufsätze

Kaufmann und Handel auf Island zur Sagazeit. Von Else Ebel (Bochum)	1
Das Verhältnis zum Raum bei den hansischen Bürgern im Mittelalter. Von Henryk Samsonowicz (Warschau)	27
Maß- und Gewichtsnormen im hansischen Salzhandel. Von Harald Witt- höft (W.-Obersdorf)	38
Wolter von Holstein, ein lübecker Kaufmann in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Von Marie-Louise Pelus (Montrouge/Frankreich) . . .	66

Miszelle

„Neues“ zum Thema Livland und Moskau im 16. Jahrhundert? Von Walther Kirchner (Princeton/USA)	80
--	----

Hansische Umschau

In Verbindung mit Norbert Angermann, Detlev Ellmers, Elisabeth Har- der-Gersdorff, Erich Hoffmann, Pierre Jeannin, Martin Last, George D. Ramsay, Herbert Schwarzwälder, Hugo Weczerka und anderen bear- beitet von Franz Irsigler	
Allgemeines	85
Schiffsarchäologie	115
Vorhansische Zeit	143
Zur Geschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Land- schaften	154
Westeuropa	203
Skandinavien	226
Osteuropa	239
Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften (Abkürzungsverzeichnis)	255
Autorenregister für die Umschau	259
Mitarbeiterverzeichnis für die Umschau	262

Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein

Jahresbericht 1976	263
------------------------------	-----



AHASVER v. BRANDT
1909—1977

von

KLAUS FRIEDLAND und CARL HAASE*

Am 18. März starb in Heidelberg nach zweijährigem Krankenlager im achtundsechzigsten Lebensjahr Ahasver v. Brandt.

Der Hansische Geschichtsverein hat kaum je einen Verlust beklagen müssen, der in so vielen Bereichen empfunden wird. Es ist schwer zu sagen, ob v. Brandts Bedeutung als Hansehistoriker, ob seine Leistungen als Betreuer und Förderer hansewissenschaftlicher Unternehmungen und Funktionen oder ob die Wirkung seiner Persönlichkeit im Kreise von Freunden und Kollegen voranzustellen wären.

Seit der Gründung des Vereins sind die hansegeschichtlichen Anliegen noch von keinem Mitglied so lange und in so vielfältiger Weise betrieben worden. Das betrifft nicht nur das relativ junge¹, für die unmittelbare Nachkriegsentwicklung des Vereins aber sehr wichtige Amt des Schriftführers, das Ahasver v. Brandt am längsten unter allen seinen Amtskollegen innehatte (1947—1963), sondern überhaupt die sogenannten „großen Vorstandsämter“ Schriftführer, Schatzmeister, Redakteur der Hansischen Geschichtsblätter einschließlich Abschnittsredaktionen der Hansischen Umschau und Hauptredaktion; allein Ahasver v. Brandt hat sie, z. T. nebeneinander, z. T. nacheinander, alle verwaltet.

Was äußerlich wie ein Aufstieg in der Ämterfolge, wie ein *cursus honorum* erscheinen könnte, ist in Wirklichkeit Ausdruck der Initiative in den allerwichtigsten, daseinserhaltenden Arbeitsbereichen des Vereins gewesen — der Initiative zudem des damals jüngsten Vorstandsmitgliedes. v. Brandt hat während des Vierteljahrhunderts seiner Umschaueredaktion (1950—1975) von Anfang an nicht irgendwelche, sondern die zentralen Themen der Hanseforschung betreut — die Abschnitte Geschichte der Hansestädte, der niederdeutschen Landschaften, Skandinavien. Er hat Planung und Ausführung wissenschaftlicher Vorhaben über dreißig Jahre nicht nur maßgeblich mitbestimmt, sondern sie überhaupt erst wiederaufgegriffen, nachdem sie seit den 30er Jahren brachlagen — sei es, weil die Bearbeiter durch die „neuen Vorschriften“ zu „vorgeschriebenen Geländesportkursen“ oder „Lehrgängen an der Dozentenakademie“² gezwungen wurden oder weil sie durch den Krieg zur Fortarbeit außerstandegesetzt waren. Die Zahl der Vereinsmitglieder war

* Erweiterte Form des bei der Pfingsttagung in Minden am 31. 5. 1977 vorgebrachten Nachrufs.

¹ Vgl. HGbl. 88, 1970, 74.

² HGbl. 59, 1934, 404.

durch Weltwirtschaftskrise, Kriegs- und Notjahre auf die Hälfte herabgesunken; sie stieg während der v. Brandt'schen Schriftführerjahre wieder auf die alte Höhe an und erreichte wenig später mit 671 ihren höchsten Stand überhaupt (1969)³.

v. Brandts Wirksamkeit in der hansischen Geschichtsforschung ist indessen nicht erst durch die Nachkriegsprobleme angeregt worden; sie hat auch nicht dort ihre Wurzeln. Der Beginn seiner wissenschaftlichen Laufbahn schloß sich gerade an die letzten Hanseforscher der zweiten Generation, die Waitzschüler Frensdorff († 1931) und Hagedorn († 1932), den Seerechtsexperten Max Pappenheim († 1934) und den Wirtschaftshistoriker Wilhelm Stieda († 1933) an. Für die jüngeren Hanseforscher hätte es nahegelegen, das überkommene, wesentlich nationalgeschichtliche Bild der Hanse weiter auszumalen oder etwa noch farbenfreudiger zu gestalten. Bemerkenswerterweise geschah das nicht. Kaum einer der jüngeren Gelehrten ist der damals so naheliegenden Versuchung zur Heroisierung erlegen. Ahasver v. Brandt ist dem autobiographisch nachgegangen: er hat es als ein Glück angesehen, daß ihn Fritz Rörig „höchst unreifen zeitgeschichtlichen Neigungen“ entzog und in die „heilsame methodische und denkerische Zucht der Mittelalterforschung, in die saubere Kühle der Urkundenkritik der Stadt-, Wirtschafts- und Hansegeschichte“ einführte⁴.

Es ist v. Brandts sehr eigener Weg gewesen, der ihn von diesem Ansatz der präzisen Detailforschung zu freiem und kritischem Blick brachte — so hat er selber es sehr schlicht gesagt; zur Synthese der Erkenntnisse eines engagierten Gelehrtenlebens — so dürfen es seine dankbaren Freunde und Kollegen ausdrücken⁵. In seiner ersten in den Hansischen Geschichtsblättern erschienenen Veröffentlichung hat er diesen Weg sehr klar markiert, indem er zwei Voraussetzungen für die sinnvolle Arbeit des Geschichtsforschers verlangte: die Vollständigkeit der Quellen und die Persönlichkeit dessen, der sie beherrscht⁶. Im Kreise der Hanseforscher ist bekannt, wie grundlegend diese Auffassung für seine Kritik an der Neuauflage des Buches von Karl Pagel, *Die Hanse*, gewesen ist⁷, und wie sehr sie ihn leitete, als er sich 10 Jahre später, 1964, zur Betreuung einer Übersetzung und zu der überaus sorgfältigen Überarbeitung des Buches von Philippe Dollinger, *La Hanse*, entschloß⁸.

³ HGbl. 88, 1970, 29; 380.

⁴ Antrittsrede von Herrn Ahasver v. Brandt, in: *Jahrbuch der Heidelberger Akademie der Wissenschaften 1966/67*, S. 29.

⁵ Das wissenschaftliche Werk Ahasver v. Brandts wird durch eine in Vorbereitung befindliche Gedächtnisschrift mit ausgewählten Aufsätzen und Bibliographie zugänglich gemacht und gewürdigt werden.

⁶ Besprechung von Wilhelm Reinecke, *Geschichte der Stadt Lüneburg*, in: HGbl. 59, 1934, 274–281.

⁷ Grenzen und Möglichkeiten einer hansischen Gesamtgeschichte. Bemerkungen zu dem Buch von Karl Pagel, *Die Hanse*, 2. Aufl., in: HGbl. 72, 1954, S. 91–100.

⁸ Philippe Dollinger, *Die Hanse*, 1966 (inzwischen in 2. Aufl. 1976).

Zum 100. Jubiläum 1970 hat Ahasver v. Brandt dem Hansischen Geschichtsverein einen Band von Dokumentationen und Beiträgen aus seiner und seiner Helfer Feder dargebracht. Die Krise, in die der Verein gerade damals durch erzwungenen Austritt aller seiner Mitglieder in der DDR geworfen worden war, hatte er oft und lange vorher schon befürchtet. Wieweit er ihr — im Rahmen der sehr begrenzten Handlungsmöglichkeiten eines Einzelnen — zu begegnen suchte, hat er in einer Rede am 17. Juni 1964 vor mehreren tausend Studenten auf dem Heidelberger Schloßhof bekannt, indem er die damals gängige Redensart von den „Brüdern und Schwestern in der Zone“ und zumal die Neigung zum Sortieren der guten und der bösen Brüder, je nach Funktion, als unredlich und überheblich geißelte — „Volk ist Schicksalsgemeinschaft; wenn man sie bejaht, kann man sich nicht nur den aussuchen, der einem paßt“. Aber er warnte auch, daß diese Gemeinschaft gefährdet, daß die Einheit eines Volkes zerstört werden könne, wenn man sich nicht unablässig um sie bemüht.

Als Elemente seiner Persönlichkeitsbildung hat v. Brandt das monarchistisch-patriotisch geprägte Elternhaus, die geistige Bewegtheit des Berlin der 20er Jahre und die Bündische Jugend als politisch-geistigen Katalysator gekennzeichnet, dazu die Erfahrung der 30er Jahre, daß Terror sich nie durch Selbstreinigung aufzulösen vermag. Dem entsprechen die Grundzüge seines Wesens: die Achtung vor geprägter Form und die Furcht vor allem, was sie gewaltsam zerbrechen will; die unverwandte Mühe um Aneignung und pragmatische, nüchtern vorausschauende Fortgestaltung des Überlieferten und die tiefverwurzelte Abneigung gegenüber Theoretikern und Ideologen.

Von hier aus eint sich manches scheinbar Widersprüchliche: die Neigung zu kühler Distanzierung — von den Rastlosen, Betriebsamen, Neuerern, und die Fähigkeit zu inniger Freundschaft — mit Menschen wesentlich humanistisch-heiterer Persönlichkeitsbildung; der Liebhaber der französischen, gewissermaßen klassisch strukturierten Sprache, der Freund geistreicher Gesprächsrunden, der doch andererseits wortkarg und ungesprächig wirken konnte und dessen Sensibilität sich wiederum in so überaus subtilem Sprachgefühl äußerte; v. Brandts Manuskripte waren stets bis ins letzte stilistisch ausgefeilt, seine Vortragskunst war schlechterdings brilliant. Der korrekte, auf klare und rasche Entscheidungen bedachte Pragmatiker war zugleich hingebungsvoller Naturliebhaber und Wanderer, in seiner Grundhaltung vereinten sich konservative und fortschrittlich-liberale Elemente im besten Sinne.

Wenn in der Geschichte des Hansischen Geschichtsvereins Erhaltenswertes erhalten, wenn es bis heute fortgestaltet werden konnte, so verdanken wir das dem rechten Mann zur rechten Zeit, Ahasver v. Brandt.

KAUFMANN UND HANDEL AUF ISLAND ZUR SAGAZEIT

von
ELSE EBEL

Im alten Island war es schwierig und nicht immer ungefährlich, einen Gegner vor Gericht zu laden. Dies mußte grundsätzlich als *heimanstefna*¹ durch den Kläger selbst im Hause des zu Ladenden geschehen — eine Ladung von Amts wegen gab es nicht —, und der Geladene mußte persönlich die langatmige Ladungsformel² zustimmend zur Kenntnis nehmen. Da man es als schwere Kränkung ansah, vor Gericht gezogen zu werden, kam es anstatt zu einem Ladungsdinge nicht selten zu blutigen Kämpfen. Als daher — so berichtet die *Njálssage*³ — der Isländer Gunnarr von Hlíðarendi in Sachen seiner Klientin Unn deren Schuldner, den gewalttätigen Hrútr, vor das Thing zu laden hatte, so erbat er sich zuvor den Rat des weisen Njáll. Diesem folgend verkleidete er sich als reisender Kaufmann und ritt mit zwei Knechten zum Hofe Hrúts, dort seine Waren anbietend. Der Sitte folgend lud Hrútr die Fremden ein, bei ihm zu übernachten, und beim späten Trunk veranlaßte Gunnarr den auf seine Rechtskenntnisse prahlerisch eitlen Hausherrn durch Betrug, ihm seine eigene Ladung vorzusprechen, die der vorgeblich rechtsunkundige, aber lernbegierige Gunnarr ihm Wort für Wort nachsprach. Er hielt es dann freilich für ratsam, sich in der Nacht heimlich über das Gebirge zu entfernen. Der frühmorgens zur Einsicht in seine Überhöhung gekommenen Hrútr ritt ihm zwar mit seinen Knechten nach, konnte ihn aber nicht mehr einholen. Die Vorladung war geschehen.

Uns soll hier nicht interessieren, ob eine solche durch Trug bewirkte und angeblich als Scherz ausgesprochene Ladung nach altisländischem Recht gültig war — sie war es⁴. Uns soll nur die sozial- und wirtschaftsgeschichtlich belangreiche Gestalt des reisenden Händlers angehen, den Gunnarr vorstellte, und von hier aus die — im Gegensatz zur späteren Epoche der hansisch-norwegischen Handelsbeziehungen — noch wenig untersuchte Gestaltung des Handels, wie er sich, in den Quellen stets nur beiläufig und niemals um seiner selbst willen behandelt, sondern vor-

¹ Hierzu K. Maurer, *Altisl. Strafrecht u. Gerichtswesen* (Vorlesungen über Alt-nord. Rechtsgeschichte V, Leipzig 1910), 735ff. Daneben gab es noch ein *stefna á þingi*, das im Gericht erfolgen konnte, wenn der Gegner anwesend war.

² Maurer 744f.

³ *Njála* Kap. 22—24, *Islensk fornrit* (ÍF), Reykjavík 1933ff., XII, 59 (vgl. Anhang 1).

⁴ „Ich lud mich selbst vor . . .“ klagt Hrútr während der Verfolgung; s. B. Rehfeldt in *ZSRGGA* 67 (1950), 381f.

wiegend im Zusammenhang mit dabei auftretenden Rechtsschwierigkeiten, im Island der Freistaat- und Sagazeit uns darstellt. Dieser Zeitraum umfaßt die Jahre von der Besiedlung Islands durch die Norweger, die um 950 als im Wesentlichen abgeschlossen angesehen werden kann, bis in die Mitte des 13. Jahrhunderts, als Island in Abhängigkeit von der norwegischen Krone geriet. Das Ende der Freistaatzeit — im Jahre 1262 war den Norwegern die endgültige Unterwerfung gelungen — fällt gerade in die Jahre, in denen die Lübecker die ersten Versuche machten, den Norden in ihr Wirtschaftssystem einzubeziehen. Das älteste Lübecker Privileg für den Handel in Norwegen stammt wohl aus dem Jahre 1235⁵; 1250 schloß Håkon IV. Håkonsson ein Handelsabkommen mit Lübeck⁶, und durch die Privilegien von 1279 und 1294 wurde die rechtliche Stellung des deutschen Kaufmanns in Norwegen gesichert⁷.

Islands Bedeutung für das hansische Wirtschaftssystem wird somit von Anfang an durch seine Bindung an die norwegische Krone als „Schatzland“ bestimmt. Alle Handelswege führten zunächst über Norwegen; erst im Jahre 1469 erlaubte König Christian I. von Dänemark den Deutschen die direkte Islandfahrt⁸.

Die Frage, der im Folgenden nachgegangen werden soll, ist nun: an welches Handelssystem konnten die Hansekaufleute anknüpfen, als sie in den Norwegenhandel einstiegen? Der Beitrag zur europäischen Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters, den Island liefern kann, ist zwar bescheiden, aber durch seine Besonderheiten nicht ohne Interesse. Als Erkenntnisquellen dienen uns die Sagas, in denen zumindest die Milieuschilderung von unbezweifelter Echtheit ist, nicht weniger als die gewaltige Rechtssammlung der Grágás und die Zeugnisse der eigentlichen Historie. Diese Quellen haben nicht alle denselben Aussagewert. Die hier in Betracht kommenden Sagas sind folgende auf Island von der Mitte des 12. bis in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts entstandenen erzählenden Prosawerke: die Íslendingasögur, die Konungasögur, die Sinne, die Ereignisse teils aus der Zeit der Besiedlung Islands zwischen 874 und 930, teils aus der eigentlichen Sagazeit von 930 bis 1030 be- Byskupasögur und die Sturlungasaga⁹, also die Sagaliteratur im engeren handelt, sowie Ereignisse aus der unmittelbaren Vergangenheit, wie die um 1300 zusammengestellte Sturlungasaga. Hier nun ist hervorzuheben, daß schon früh die Frage gestellt wurde¹⁰, ob die in den Íslendingasögur

⁵ Vgl. K. Pagel, Die Hanse, Oldenburg 1942, 95ff.

⁶ Hansisches Urkundenbuch I, Nr. 389.

⁷ O. A. Johnsen, Der deutsche Kaufmann in der Wiek in Norwegen im späteren Mittelalter, HGBll. 53 (1928), 66.

⁸ E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen (Forschungen zur Hamburgischen Handelsgeschichte I), Hamburg 1889, 8.

⁹ Vgl. zur Abgrenzung der Sagaliteratur K. Schier, Sagaliteratur. Sammlg. Metzler (M 78), Stuttgart 1970, 2ff.

¹⁰ A. Heusler, Das Strafrecht der Isländersagas, Leipzig 1911, 7.

geschilderten Zustände die der Sagazeit oder die einer späteren Periode bis ins 13. Jahrhundert hinein seien. Schon Heusler hebt die besondere Bedeutung der Sturlungasaga für die Beurteilung der Íslendingasögur hervor¹¹. Während er deutliche Unterschiede feststellt, ist die neuere Forschung i. a. der Überzeugung, die Íslendingasögur stellen ein Spiegelbild der Sturlungenzeit, d. h. des 13. Jahrhunderts dar. Am wahrscheinlichsten ist jedoch der von Schier¹² vorgeschlagene Kompromiß, daß sich sicher Spuren der Sturlungenzeit z. B. in den ethischen Wertmaßstäben finden, daß in vielem jedoch altertümlichere Verhältnisse dargestellt werden.

Bei den Rechtsquellen stellt sich so eine Frage nicht. Isländisches Landrecht gab es schon seit 930, zunächst in mündlicher Tradition. Mit den Aufzeichnungen des Rechts begann man, wie der isländische Geschichtsschreiber Ári inn fróði (1067/1068—1148) bezeugt, im Winter 1117 auf 1118, dazu kam dann in den Jahren 1122 bis 1133 das Christenrecht. Erhalten geblieben sind zwei Sammlungen aus den 1250er und 1260er Jahren, die Konungsbók und die Staðarhólsbók, Kompilationen größtenteils schriftlicher Stoffmassen. Zu den eigentlichen Geschichtswerken sind Áris Íslendingabók — in erster Fassung wahrscheinlich 1122/33 entstanden —, die Landnámabók von ca. 1130, sowie die isländischen Annalen, deren bald nach 1300 geschriebene überlieferte Fassung schon eine Abschrift darstellt, zu rechnen. Dabei stammen die isländischen Daten der Annalen sicher aus Áris Íslendingabók, der Hungrvaka und Sturlas Íslendingasaga¹³.

Die Besonderheiten der altisländischen Handelsverfassung nun beruhen einmal auf der dünnen Streusiedlung im Lande, zum anderen auf dem Umstand, daß die Insel fast aller natürlichen Ressourcen entbehrte¹⁴, die sie zu einem Handelspartner anderer Länder machen konnten, und ebenso fast aller Dinge, die auch der mittelalterliche Mensch zum Leben nötig fand. Nicht viel anders als heute war der Isländer in allen Kulturgütern auf Import angewiesen. An Bodenschätzen — Eisen oder Edelmetallen — fehlte es ebenso wie an Honig, Salz, Glas, Waffen, Pfeffer, Bier, Früchten, Getreide — bis auf Fisch und Schaf an nahezu allem. Geld — zumeist norwegisches — war eine Seltenheit; die meisten Geschäfte gingen im Tauschhandel vor sich, und es fragt sich, was die Isländer den Fremden zu bieten hatten. Für Fisch bestand jedenfalls bei

¹¹ Heusler, 8.

¹² Schier, 62.

¹³ Vgl. G. Storm, *Islandske Annaler indtil 1578*, Christiania 1888, LXVIII—LXXXIII.

¹⁴ Über die volkswirtschaftlichen Verhältnisse Altislands s. Jón Johannesson, *Íslendingasaga I u. II*, Reykjavík 1956, 1958. Engl. Übersetzung: *A History of the Old Icelandic Commonwealth*, von Haraldur Bessason. Univ. of Manitoba, *Icelandic Studies Vol. II*, Winnipeg 1974; mir leider nicht zugänglich. Rezension von R. Perkins, *Saga-Book* (Viking-Soc. for Northern Research), London 1975/76, 318—319.

den fischreichen Nachbarländern kaum Interesse, selbst den Wal nicht ausgenommen.

I. Formen des binnenländischen Handels

Wie die Quellen für das 10. bis 13. Jahrhundert erkennen lassen, kann man auf Island zwei Handelstypen beobachten, die sich ihrerseits wieder in je zwei Untergruppen fassen lassen. Da ist einmal der Landhändler oder Krämer (*mangari*), der im Sommer von Hof zu Hof zog, auf Packpferden seine Ware befördernd und diese — meist etwas selbst Hergestelltes wie Schmiedewaren oder Käse — in kleinem Stil anbot, und zum anderen der Kleinkaufmann, der am Zwischenhandel verdiente, indem er an den großen Schiffsanlegeplätzen einkaufte und die Ware weiter im Lande losschlug. Oft betrieb er auch Tauschhandel im alten Stil, indem er in dem einen Bezirk verkaufte, was er in dem anderen eingehandelt hatte. Die zweite Form ist der Kauf direkt vom Großkaufmann (*kaupmaðr, farmaðr*), der Überseehandel betrieb. Dort ist zu unterscheiden zwischen dem Handel, der direkt an den Schiffsanlegeplätzen zwischen den ankommenden — meist norwegischen — Kaufleuten und den isländischen Bauern stattfand, und dem Vertrieb der Ware von den Winterquartieren aus, die die ausländischen Kaufleute bei den einheimischen Bauern genommen hatten.

Wenden wir uns zunächst den Landhändlern und kleinen Kaufleuten zu: Gunnarr von Hlíðarendi — ob echt oder nicht — ist ein typischer Vertreter dieses Gewerbes. Er zog mit Schmiedewaren im Lande umher. In der *Njála* (entstanden zwischen 1270 und 1290), die sich infolge der vielfältigen Prozeßbeschreibungen als eine auch für das Handelswesen sehr aufschlußreiche Quelle erweist, findet sich noch ein weiteres Beispiel für diese Form des Hausierens. In Kapitel 49¹⁵ gibt Mörd Walgerdsson den Rat, man solle Weiber mit Kurzwaren — *smávarning* — im Bezirk herumziehen und den Bäurinnen davon schenken lassen, um zu sehen, was man ihnen zum Lohne gebe. Auch hier ist der Erzähler nicht in erster Linie an dem Handel interessiert, sondern es geht ihm um die Absicht, die dahinter steckt, nämlich Hallgerðr des Käsediebstahls zu überführen. Man sieht jedoch daraus, daß es nicht ungewöhnlich war, daß auch Frauen — arme Frauen — auf den Höfen herumzogen und Ware anboten.

Daß sich dieser Landhandel durchaus zu größerem Umfang entwickeln konnte, zeigen zwei andere Sagaberichte. Die *Hœnsa-Þóris saga* (1230—1280 entstanden) Kapitel 1¹⁶ berichtet von Þórir, daß er mit seinem Sommerhandel zwischen den Bezirken hin und her fuhr und in

¹⁵ ÍF XII, 125 (wie oben Anm. 3), vgl. Anhang 2.

¹⁶ ÍF III, 6, vgl. Anhang 3.

dem einen das verkaufte, was er in dem anderen gekauft hatte. Er beschränkte sich nicht auf bestimmte Waren. So hatte er seinen Namen „Hühner-Þórir“ dadurch erhalten, daß er einmal auf einer Fahrt nach Norden Hühner mit sich führte — einen offensichtlich nicht sehr gebräuchlichen Handelsartikel. Er wurde jedoch auf diese Weise recht schnell wohlhabend. Auch die *Bandamanna saga* (zwischen 1270 und 1290 entstanden) Kapitel 1¹⁷ gibt ein Beispiel dafür, daß der Binnenhandel den Grund zu Reichtum und damit auch zu weiteren Handelsmöglichkeiten legen konnte. Oddr, der zunächst nur Anteil an einer Fähre hatte, brachte es bald soweit, daß er eine eigene besaß, auf der er jeden Sommer mit Holz, Wal und Fischen zwischen Strönd und dem Miðfjörðr hind und her fuhr. Er kaufte seine Waren an den großen Handels- und Schiffsanlegestellen ein und verkaufte sie dann weiter im Innern des Landes. Durch diesen Zwischenhandel verdiente er soviel, daß er sich nach einiger Zeit dem Überseehandel zuwenden konnte und schließlich zwei Handelsschiffe auf Kauffahrt hatte.

Jedoch scheint diese Art von Handel nicht das Übliche gewesen zu sein. Der Häufigkeit der Sagaberichte nach zu urteilen, wurden die Handelsgeschäfte lieber unmittelbar zwischen den ankommenden Kaufleuten und den Einheimischen abgewickelt. Wie schon oben angedeutet, sind dabei zwei Verfahrensweisen zu beobachten. Da ist zunächst einmal der Handel direkt am Schiff. Sobald ein Schiff einen der Häfen angesteuert hatte, errichteten die Kaufleute Handelsbuden am Ufer und verkauften ihre Waren dort an die Leute, die aus den umliegenden Bezirken herbeigeritten kamen. Die Bezahlung — in Form von isländischer Ware, d. h. Ellen Wollstoff, kurz „Hunderte“ genannt — erhielten sie zum Teil sofort. Die meisten der Sagas, in denen von einem solchen Handel die Rede ist, nämlich *Reykðœla saga* Kapitel 9¹⁸, *Grettis saga* Kapitel 59¹⁹, *Gunnlaugs saga Ormstungu* Kapitel 2²⁰, *Laxðœla saga* Kapitel 44²¹, *Eyrbyggja saga* Kapitel 45 und 50²², *Egils saga* Kapitel 78²³, *Valla-Ljóts saga* Kapitel 5²⁴, *Gunnars Þátr Þiðrandabana* Kapitel 2²⁵, beschränken sich auf die Angabe, daß im Sommer ein Schiff ankam und an der Anlegestelle ein großer Markt stattfand. Die Wortwahl in den isländischen Texten ist recht stereotyp, die Bezeichnungen für die Abhaltung eines Marktes: *ok var þar mikil kaupstefna* (es war dort ein großer Markt) und *var þar kaupstaðr mikill* (es war dort ein

¹⁷ ÍF VII, 296f., vgl. Anhang 4.

¹⁸ ÍF X, 172, vgl. Anhang 5.

¹⁹ ÍF VII, 188, vgl. Anhang 6.

²⁰ ÍF III, 52, vgl. Anhang 7.

²¹ ÍF V, 132f., vgl. Anhang 8.

²² ÍF IV, 125 u. 137, vgl. Anhang 9 und 10.

²³ ÍF II, 243, vgl. Anhang 11.

²⁴ ÍF IX, 246, vgl. Anhang 12.

²⁵ ÍF XI, 198, vgl. Anhang 13.

großer Handelsplatz) werden etwa gleich häufig gebraucht. Außer den Namen der Anlegestellen und gelegentlich etwas über die Art der Waren, mit denen gehandelt wurde, erfahren wir nichts. Dort allerdings, wo ein Handel nicht ganz einwandfrei betrieben wurde und somit zu Rechtsstreitigkeiten führte, gehen die Sagaschreiber bisweilen etwas mehr auf Einzelheiten ein²⁶. Wird sonst nur allgemein etwas über die Art der Ware gesagt, so finden wir in der *Gísla saga* Kapitel 7²⁷ eine genaue Angabe über die Menge und Art der Bezahlung: Þorgrímr kaufte bei zwei norwegischen Kaufleuten für vier Hunderte (nämlich Ellen Wollstoff) Baumstämme und bezahlte einen Teil der Summe gleich in bar, den Rest blieb er schuldig — eine Bemerkung, die sicher nicht gemacht worden wäre, wenn sich daraus nicht später Unstimmigkeiten zwischen Käufer und Verkäufer ergeben hätten.

Auch die *Ljósvetninga saga* Kapitel 5²⁸ berichtet von einem Betrug, der zu einem Allthingsprozeß führte. Einem norwegischen Kaufmann wurden von einem isländischen Bauern, dem Thingmann eines Goden, Warenballen mit Wolle und Schaffellen angeboten. Der Norweger verließ sich darauf, daß die Ware in Ordnung war, wog sie, gab dem Bauern Leinwand und andere Dinge dafür. Später mußte er feststellen, daß Wolle und Schaffelle verfault waren. Der Gode, bei dem der Norweger überwintert hatte, ersetzte ihm den Schaden und ließ sich dafür die Klage übertragen. Er erreichte schließlich auf dem Allthing, daß der Bauer für diesen Betrug geächtet wurde.

Die zweite Art des Warenumsatzes nun ist langfristiger, und auch hier sind es wiederum Rechtshändel und andere Streitigkeiten, die uns nähere Einzelheiten über die Abwicklung der Handelsgeschäfte geben. Besonders aufschlußreich dafür sind die Schilderungen der *Valla-Ljóts saga* Kapitel 6²⁹, der *Ljósvetninga saga* Kapitel 1³⁰ und der *Vápnfirðinga saga* Kapitel 4³¹. Die ausländischen Kaufleute brachten zunächst ihre Leute bei den Bauern in der Umgebung des Hafens, in dem sie zu überwintern gedachten, unter — wie es in der *Ljósvetninga saga* Kapitel 8 (entstanden in der Periode ca. 1230—1280) heißt, war es „damals“, d. h. zur Sagazeit, Sitte, daß die Matrosen vor den Schiffsherrn Winterquartier nahmen — und suchten sich dann selbst eine Unterkunft, meist bei dem vornehmsten Bauern des Bezirkes. Sie verkauften ihre Waren im Laufe des Winters auf den einzelnen Höfen in der näheren Umgebung. Entweder zogen sie selbst von Hof zu Hof, nachdem sie sich von dem Haus-

²⁶ Vgl. *Þórðar saga hréðu* Kapitel 3 und 4, wo die Bedeutung eines solchen Ereignisses, wie es ein Markt für die Bewohner der Insel darstellte, recht augenscheinlich hervortritt (ÍF XIV, 180, vgl. Anhang 14).

²⁷ ÍF VI, 24, vgl. Anhang 15.

²⁸ ÍF X, 21ff., vgl. Anhang 16.

²⁹ ÍF IX, 248f., vgl. Anhang 17.

³⁰ ÍF X, 5, vgl. Anhang 18.

³¹ ÍF XI, 29f., vgl. Anhang 19.

herrn die besten Schuldstellen, d. h. die Höfe, auf denen sie mit einer sicheren Bezahlung ohne Schwierigkeiten rechnen konnten, hatten nennen lassen, oder die Leute kamen zu ihnen in das Quartier. Nach Weihnachten, wenn das Wetter es zuließ, pflegten sie dann die Bezahlung, die vornehmlich in isländischem Wollstoff bestand, der offensichtlich während des Winters hergestellt wurde, auf den Höfen abzuholen. Es bestand also eine Art Kreditsystem. Gelegentlich — doch das war wohl die Ausnahme, sonst hätte es schwerlich eine Erwähnung gefunden — sorgten auch die isländischen Gastgeber für den Vertrieb der Ware, so z. B. in der *Ljósvetninga saga* (nach *ÍF Vöðu-Brands Þáttur* Kapitel 1), wo Brandr norwegische Kaufleute aus Drontheim zum Winteraufenthalt auf den Hof seines Vaters geladen hatte. Die Waren der Drontheimer wurden auf das Gehöft gebracht, und Brandr selbst zog südwärts nach *Fnjóskadalr* und von dort weiter bis in den *Eyjafjörður* und setzte die Ware ab. Im Frühjahr ritt er wiederum aus, um die Bezahlung für die Norweger einzufordern.

Doch nicht nur ausländische Kaufleute, auch die isländischen Überseekaufleute bedienten sich dieses Handelsverfahrens. Ein Beispiel aus der *Fóstbrœðra saga* Kapitel 12 mag genügen: Þorgeirr Hávarssonr kam eines Sommers mit seinem Schiff nach Island und ging zum Winteraufenthalt zu Verwandten nach *Reykhólar*. Dort schlug er seine Ware los. Im Frühjahr rüstete er sein Schiff für eine weitere Auslandsfahrt; zuvor jedoch holte er sich im Westen die Bezahlung für die Waren ab, die er im Winter dort verkauft hatte.

Daß sich neben den großen Märkten an den Schiffsanlegestellen auch die Thingversammlungen eigneten als die Gelegenheiten, bei denen Handelsgeschäfte abgeschlossen wurden, mag als selbstverständlich erscheinen. In den Sagas werden diese Geschäfte jedoch nur erwähnt, wenn sich dabei Komplikationen ergaben, wie z. B. in der *Laxdœla saga* Kapitel 37, wo von dem Bauern Þorleikr erzählt wird, daß er eines Sommers während des Allthings in seiner Bude saß, als ein anderer Bauer namens Eldgrímr eintrat. Dieser wollte ihm wertvolle Zuchtpferde abkaufen. Þorleikr jedoch wollte sie ihm aus Gründen, die hier beiseite gelassen werden können, nicht verkaufen und antwortete: „Ich bin kein *mangsmáðr*, und diese Pferde bekommst du niemals.“

Die in der Sammlung *Thule* Bd. 6, S. 115 von Rudolf Meißner gegebene Übersetzung „Pferdehändler“ für das isländische *mangsmáðr* trifft nicht die genaue Bedeutung des Wortes. Unter *mangsmáðr* ist ein Kleinhändler, ein Krämer im Stile des Hühner-Þórir, zu verstehen, der Waren einkauft, um sie mit dem größtmöglichen Gewinn weiter zu verkaufen. Großes Ansehen scheint er jedoch nicht genossen zu haben, und der echte *kaupmaðr* distanzierte sich von ihm. Beide Wörter *kaupmaðr*, *mangari-mangsmáðr* sind Entlehnungen aus dem Lateinischen (lat. *caupō* — Schenkwirt, Kaufmann, lat. *mangō* — [Sklaven]händler) und

können, da Skandinavien nie dem direkten Kultureinfluß der Römer ausgesetzt war, nur über Nordwestdeutschland aus dem Süden in den Norden gelangt sein³². Während das Wort *kaupmaðr* im Norden allgemein gebräuchlich war, scheint die Bezeichnung *mangmaðr*, *mangari* zum Schimpfwort geworden zu sein. Im norwegischen Königsspiegel von ca. 1263 findet sich folgende Erläuterung: „Aber es kommt sehr darauf an, ob jemand eben denen gleicht, die rechte Kaufherrn sind (*er kaupmenn ero réttir*), oder denen, die sich den Namen des Kaufmanns (*kaupmanna nofn*) zulegen und doch nur Krämer oder gar Betrüger (*mangarar eða falsarar*) sind, unredlich verkaufen und kaufen.“ Und weiter unten: „Setze auch alle deine Waren zu gutem Preise an und doch so, daß man sie annehmen kann, und nicht übertrieben, da heißt du nicht ein Krämer (*mangari*)“³³.

Über den rein äußerlichen Ablauf des innerisländischen Handels erhält man so aus den Sagas ein ziemlich klares Bild. Wie verhält es sich jedoch mit den Angaben über die von der See her angesteuerten Häfen, die ja zugleich die Hauptumschlagplätze für die Waren bildeten, über die Art der Handelsgüter, über Preisfestsetzung und die Zahlungsmittel?

II. Die isländischen Häfen

Da die Sagaschreiber es nicht als ihr Hauptanliegen betrachteten, eine Handelsgeschichte Islands zu schreiben, wird man aus den Sagas keine vollständige Liste aller vom 10. bis zum 13. Jahrhundert angesteuerten isländischen Häfen erhalten können. Es werden nur die Häfen genannt, in deren Umgebung die Schauplätze der Saga-Handlungen liegen. Hafnarfjörður zum Beispiel, im 15. und 16. Jahrhundert Haupthafen der Hanse, wird überhaupt nicht erwähnt, obwohl er seiner günstigen Lage wegen sicher schon zur Sagazeit eine große Rolle gespielt haben dürfte³⁴. Später haben die Hamburger dort Speicher gebaut, und die im 16. Jahrhundert entstandene Kirche darf man wohl als Kaufmannskirche ansehen, die zugleich als festes Warenlager gegen Diebstahl und Brand diente³⁵.

Daß es sich bei den in den Sagas genannten Häfen nicht um irgendwelche Anlegestellen, die von den ankommenden Kaufleuten nach Belieben gewählt werden konnten, handelt, geht schon aus einer Bestim-

³² Über Zeit und Ort der Entlehnung in das Westgermanische vgl. J. Brück, Die Herkunft des Wortes „kaufen“. In: ZFDA 83 (1951/52), 92—103. B. hält die Übernahme des Wortes lat. *caupo* schon um Christi Geburt für möglich.

³³ Die Übersetzung ist entnommen aus: Der Königsspiegel, Konungsskuggsjá, übers. aus dem Altnorwegischen von R. Meißner, Halle 1944, 35, 36.

³⁴ Sigurður Skúlason, Hafnarfjörður. Ein Beitrag zur Geschichte des Islandhandels, übersetzt von Hildegard Bonde, HGbl. 63 (1938), 170—226.

³⁵ Paul Johansen, Die Kaufmannskirche. In: Visbysymposiet för historiska vetenskaper 1963 (Acta Visbyensia I), Visby 1965, Museum Gotlands Fornsal 85—134.

mung in der Grágás, der isländischen Gesetzessammlung, hervor. In Kapitel 166 heißt es: „Häfen soll man da ansteuern, wo man schon früher pflegte, Schiffe aufzusetzen, wofern man hinlangt, und man darf dort Wasser und Weide nutzen, sowohl die vom Schiff wie die Leute, die zum Kauf mit ihnen kommen. Länger als drei Nächte zusammenhängend soll ein und derselbe dort mit seinen Pferden nicht zum Kauf bleiben. Alle sollen Hafenzoll zahlen, außer den Norwegern: eine Elle Wollstoff oder ein wolliges Schaffell, wovon sechs ein Gebind machen, oder ein Lammsfließ. Dieses Geld soll der Landeigentümer bekommen, er soll aber Raum schaffen für ihr Gerät; und dazu sollen die Schiffsherren dem Landeigentümer das Aufsetzgeld entrichten, neun Ellen auf das Schiff“³⁶.

In der vorliegenden Form ist die genannte Bestimmung der Grágás sicher erst nach Ende der Freistaatzeit (nach 1262) gültig gewesen — die Norweger werden von der Entrichtung eines Hafenzolls ausgenommen, und auch in den Sagas findet sich kein Hinweis auf eine Festlegung dafür —, doch Häfen gab es schon vorher, und die Landeigentümer werden sicher nicht zugelassen haben, daß die ohnehin knappe Weide ohne Entschädigung von allen Handeltreibenden benutzt wurde³⁷.

Es sind etwa zwanzig Häfen und Märkte, die in den Sagas genannt werden³⁸. Dabei sind die Häfen des West- und Nordviertels am häufigsten vertreten, denn dort liegt auch der größte Teil der Saga-Schauplätze. Der beliebteste Schiffsanlegeplatz der Westküste scheint die Hvítá im Borgarfjörður gewesen zu sein — er wird genannt in der Laxdæla saga Kapitel 44, 48 und 70, in der Grettis saga Kapitel 17, in der Egils saga Kapitel 78, in der Fóstbrœðra saga Kapitel 12, in der Þórðar saga hréðu Kapitel 3 und 4, in der Njála Kapitel 149 und in der Bandamanna saga Kapitel 1. Von der Norðrá wird in der Fóstbrœðra saga Kapitel 8 gesagt: „... es war damals dort ein Schiffshafen“, d. h. zur Zeit der Niederschrift der Saga (1200—1240) legten dort keine auswärtigen Handelsschiffe mehr an. Weiter werden an der Westküste bezeugt: Gufuáróss, Bjarnarhöfn, Dýrafjörður, Dögurðarnes, Snæfellsnes, Breiðfjörður; auch im Winter scheinen Märkte stattgefunden zu haben: so erwähnt die Fóstbrœðra saga Kapitel 2, daß der Bauer Jöðurr im Winter mit seinen Knechten zum Mehlkauf nach Akranes zog.

Im Norden war der Eyjafjörður der Hafen, der am häufigsten besucht wurde (Valla-Ljóts saga Kapitel 5, Ljósvetninga saga Kapitel 5, Banda-

³⁶ Übersetzung von Heusler, Germanenrechte 9 (1937), 299ff.

³⁷ S. dazu auch M. Lárusson unter dem Stichwort *M a r k e d* in: Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder (KLN) XI, 543/55, der auf eine in Dipl. Isl. I, 318f. überlieferte Taxe aus der Freistaatzeit hinweist.

³⁸ Johannesson (s. Anm. 14) I, 384 nennt für das 13. Jahrh. nur zehn Häfen: Vestmannaeyjar, Eyrar, Hvítá í Borgarfirði, Dögurðarnes á Fellströnd, Dýrafjörður, Borðeyri, Kolbeinsárós í Skagafirði, Gásar í Eyjafirði, Melrakkaslétta (líklega Hraunhöfn) og ónefnd höfn í Austfjörðum, e. t. v. Gautavík í Berufirði.

manna saga Kapitel 1, Reykdœla saga Kapitel 9). Ferner sind angegeben: Húsavík, Borðeyri im Hrútafjörður, Miðfjörður und Strönd, Tjörnes im Öxarfjörður; an der Ostküste wird nur ein Hafen genannt, der Vápnafjörður (Vápnfirðinga saga Kapitel 4). Außerdem finden sich in den isländischen Annalen für eine spätere Zeit: Stafafell 1334; Eyra im Süden 1334 und 1393; Hvalfjörður an der Westküste 1387 (zweimal) und 1393; Tálknafjörður im Norden der Westküste 1393.

Im Vergleich mit den aus späterer Zeit bekannten Häfen³⁹ zeigt die gegebene Übersicht, daß zwischen der in den Sagas angeführten Zahl und der Anzahl der zur Sagazeit tatsächlich angesteuerten Häfen eine gewisse Diskrepanz bestehen muß. Wie auch Johannesson vermutet, sind wohl zeitweise tatsächlich mehr Häfen angesteuert worden als genannt werden. Hier ergibt sich also — bedingt durch die Ortsgebundenheit der Sagas — ein ungenaues Bild der damaligen Verhältnisse.

III. Zahlungsmittel und Preisfestsetzung. Der Import

Wie beim Hausierhandel bis in unsere Tage hinein üblich — und die von Hof zu Hof ziehenden Kaufleute im alten Island waren genau genommen nichts anderes als Hausierer — wurden die der Preise und des Wertes der ihnen angebotenen Waren unkundigen isländischen Bauern von den reisenden Händlern häufig genug gewaltig übervorteilt. Nur so läßt sich die in der Wirtschaftsgeschichte Europas absolut singuläre gesetzliche Preisordnung bzw. -verordnung erklären, die das isländische Allthing vermutlich im 12. Jahrhundert erlassen hat. Sie ist uns in der Grágás Kapitel 246 überliefert. Man kann sich die bitteren Erfahrungen vorstellen, welche die naiven und vertrauensseligen isländischen Bauern mit den ausländischen und einheimischen Händlern gemacht haben müssen, bis eine solche den Händlerbetrug einschränkende Gesetzgebung fällig wurde. Man denkt unwillkürlich an den Glasperlenschwindel der Europäer in Afrika und Asien während des 18. und 19. Jahrhunderts.

Dadurch, daß Kapitel 167 der Grágás den Einkauf an den Schiffen ebenfalls der Preiskontrolle durch Schätzer unterwarf, war für die Händler eine Gewinnbegrenzung gegeben.

Zunächst ein Wort zur isländischen Währung, d. h. zu den gesetzlichen Zahlungsmitteln der Grágászeit. Grágás Kapitel 221 Absatz 3 definiert gesetzliches Geld folgendermaßen: „... da zählt als gesetzliches Geld: Kühe und Mutterschafe; eine gesetzliche Unze sind auch sechs Ellen Wollstoff oder Pelzwerk derart, daß es gleichwertig dünke wie sechs Ellen Wollstoff. Ferner ist (gesetzliches Geld) gebranntes Silber, und zwar steht eine Unze davon gegen eine Mark gesetzlichen Geldes. Weiter

³⁹ Im 15. Jahrhundert wurden 38 isländische Häfen von den Deutschen angesteuert (Skúlason-Bonde, HGbl. 1938, 192).

gesetzliches Silber, das mehr Silbers Farbe hat als Messings, und das Einschnitt verträgt und gleich ist auswendig und inwendig“⁴⁰. Auch die Silberwährung ist genau festgelegt. In Kapitel 245 wird bestimmt: „Zu der Zeit, als das Christentum hier nach Island herauskam (im Jahre 1000), ging hier Silber für alle größeren Schulden: bleiches Silber, das Einschnitt ertragen und mehr als zur Hälfte aus Silber bestehen sollte, und so ausgemünzt, daß sechzig Pfennige eine gewogene Unze ausmachten; und es war da alles eins, gezählt und gewogen. Das hieß gleichviel Geld: ein Hundert (120) Silbers wie vierundzwanzig Hunderte (= 2880) Ellen Wollstoff; und es kam da auf eine halbe Mark Wollstoff eine Unze (Silbers)“⁴¹.

Von gemünztem Geld ist also nicht die Rede. Es war im 13. Jahrhundert auf Island zwar bekannt, doch in der Regel norwegischen Ursprungs. Dort rechnete man — wie auch in Dänemark — nach Gewichtsmark (ca. 240 g) zu 8 *aurar* (im Gewicht von je einer Unze = 31 g) = 24 *ertogar* = 240 penningar Silbers. Die — seltene — Goldmark stand zur Mark Silber im Verhältnis 8:1. Auch auf Island bildete die Mark zu 8 *aurar* die Grundrechnung, aber gewogenes oder gezähltes Silber war selten. So häufig auch die Grágás die sogenannte Dreimarksbuße (*útleigð*) androht, oder wie häufig nach den Sagas die Totschlagbuße von 40 Mark verfallen sein mag — mit Silber hat der isländische Bauer wohl in den seltensten Fällen gezahlt oder zahlen können, auch ehe durch das norwegische Handelsmonopol — wie Hans Kuhn sagt⁴² — „unendlich viel Armut und Leid über das isländische Volk gebracht wurde“. Ist von *aurar* oder *mork* schlechthin die Rede, so ist Wollstoff gemeint, selbstgewebter aus der eigenen Schafschur. Er bildete auch den Hauptausfuhrartikel der Isländer. Einige Beispiele aus den Sagas mögen das erläutern:

In der Grettis saga Kapitel 13 erbittet sich Ásmundr Handelsgut von seinem Vater für eine Auslandsfahrt. Þorgrímr, ein armer Bauer, konnte ihm nur etwas an loser Öre — *nokkut af flytjanda eyri* — geben. Óláfr Pfau (Laxdœla saga Kapitel 20) hat ebenfalls die Absicht, außer Landes zu fahren, um seinen Großvater in Irland aufzusuchen. Er bespricht die Beschaffung von Reisemitteln mit seiner Mutter Melkorka. Da der Besitz seines Pflegevaters mehr in Land und Vieh als in isländischer Ware besteht, ist Melkorka bereit, den Bauern Þorbjörn zu heiraten, falls dieser Óláfr das Reisegeld zur Verfügung stellt. Dieses Geld besteht in dreißig Hunderten an Ware aus der ungeteilten Masse — *þrjá tigu hundraða vöru af óskiptu* —, gemeint ist Wollstoff, und Óláfr sollte nach seiner Rückkehr nichts dafür zu bezahlen haben. Arnbjörn Ásbrandsson, der

⁴⁰ Grágás, hrsg. von Vilhjálmur Finsen, Kopenhagen 1852, II, 141. Übers. von Heusler, Germanenrechte 9 (1937), 367f.

⁴¹ Grágás II, 192; Heusler, Germanenrechte 9, 415f.

⁴² H. Kuhn, Das alte Island, Düsseldorf 1971, 49.

nach der Eyrbyggja saga Kapitel 39 mit norwegischen Kaufleuten nach Norwegen reisen will, hat in seinem Bündel 360 Ellen Fries, 12 Schaffelle und seine Reisekost — *þrjú hundruð vaðmála ok tólf vararfeldir ok farnest hans*. Auch Hrútr (Njála Kapitel 3) schenkt der norwegischen Königsmutter Gunnhildr zum Abschied 120 Ellen einfachen Kleiderstoff und 12 Schaffelle — *hundrað álna hafnarváðar ok tólf vararfeldi*. Als Grettir für friedlos erklärt wird und außer Landes fahren muß, will ihm Ásmundr für die Reise keine Ausrüstung geben, sondern nur Lebensmittel für die Überfahrt und ein wenig grobes Wollzeug (Grettis saga Kapitel 17). In der Valla-Ljóts saga Kapitel 5 kauft Ásmundr für *sex hundraða* ausländische Waren. Diese „sechs Hunderte“ werden *vara* genannt, gemeint ist auch hier Wollstoff, ebenso wie in der Rækdoela saga Kapitel 9, wo sich Steingrímur für 300 Ellen einfarbigen Fries Holz sichern läßt und auch für das bestellte Edelholz 6 Öre anzahlt.

Von Silber wird nur ein einziges Mal gesprochen, in der Ljósvetninga saga (nach ÍF Vöðu-Brands þáttur Kapitel 1). Dort fährt Brandr mit norwegischen Kaufleuten außer Landes und erhält von seinem Vater fünfzehn Hunderte (Ellen Wollstoff) als Reisemittel. In Norwegen muß er diese als Buße für einen Totschlag hinterlegen, doch einer der Norweger, der Brandr sehr schätzt, gibt ihm kurz vor der Rückreise nach Island den Wert dieses Wollstoffes zurück, und zwar in norwegischem Silber — *í norrœnan eyri*, wie er sagt.

Die isländische Währung bestand also in Wollstoff, von dem sechs Ellen — neu und ungebraucht, wie es in Kapitel 246 der Grágás heißt — auf eine Unze kommen sollte. Auch für die übrigen Waren sind, wie oben ausgeführt, die Preise festgelegt worden. Die Wert- und Preisberechnungsverordnung (Kapitel 246) unterscheidet zwei Gruppen: die taxierten Werte und die sogenannte Schätzpreisware — *metfé*. Feste Preistaxen, bzw. Wertrelationen (für den Tauschhandel) hatten vor allem das Vieh, aber auch importierte Gebrauchswaren wie Eisenkessel, Eimer usw. Die uns interessierende Verordnung hat folgenden Wortlaut: „Das ist Wertberechnung nach Allthingsverordnung: daß sechs Ellen preiswerten Wollstoffs — neu und ungebraucht — auf eine Unze kommen sollen. Auf zwei Unzen ein Stück Schafspelz, das vier Ellen lang ist und zwei breit, dreizehn Wollzotten quer über den Pelz. Wo es besseres Pelzwerk ist, das ist Preisware. Sechs Blaufuchsbälge kommen auf eine Unze. Sechs Lammsfließe auf eine Unze, sechs geschorene Hammelfelle auf eine Unze. Katzenbälge von erwachsenen Katern, zwei auf eine Unze; von sommeralten drei auf eine Unze. Von braungestreiftem Wollstoff fünf Ellen auf eine Unze. Eine Unze von Gold, das die Glut aushält, auf sechzig (Sechsell-) Unzen. Eine Mark gebrannten Silbers auf sechzig. Ein Eisenkessel, neu und noch nie über dem Feuer, im Gewicht von einer halben Last und acht Eimer fassend, auf fünfzehn Unzen. Sicheln mit Stahlschneide von einer Elle Länge, achtzehn Unzen schwer,

heil und bis zum Stahlkern geschliffen: davon sollen drei auf zwei Unzen kommen. Eine Last Gußeisen auf fünf Unzen; eine Last geschmiedetes Eisen auf sechs Unzen. Das ist ein Eimer als Kesselmaß: wenn ein Holz, eingesetzt in die Fuge des Trägers, mit dem oberen Ende zum Rande reicht bei zwölf Zoll Länge, — der Zoll gerechnet (vom vordersten Fingergelenk) zur Nagelwurzel bei einem mittleren Mann“⁴³.

Im allgemeinen sagen die Sagas über die festgelegten Preise wenig aus, weil dabei keine größeren Unstimmigkeiten unter den Käufern und Verkäufern entstehen konnten. Nur bei dem Abmessen der Elle scheint viel Betrug vorgekommen zu sein. So wird in der Páls saga⁴⁴ berichtet, auf Bischof Pauls Anraten sei um 1200 ins Gesetz aufgenommen worden, daß die Leute beim Messen Stöcke von einer Länge von zwei Ellen benutzen sollten. Die Bestimmung über die Schätzpreiswaren allerdings, bei welcher die beiden Kaufparteien je einen Schätzer wählten, der den Preis bestimmte, konnte Anlaß zu Auseinandersetzungen geben. Der Passus lautet: „Breite Leinwand, drei Ellen, auf zwei Unzen; englische Leinwand, zwiellig, zwei Ellen auf eine Unze. Zwei Mark Wachs auf eine Unze. Neue Staatskleider, zugeschnitten oder nicht; Wollstoff zum Überwurf, neu und ungebraucht; neue Überwürfe; Katzenfelle und Lammfelle, neu; flache Handwerksarbeit, neue und (sonstige) Handwerksware; Eisen in Stangen; neue Kupferkessel: das alles ist Preisware. All die Preisware, die man in Zahlung geben will, — da sollen die, die einander zu bezahlen haben, je einen Mann dazu wählen als gesetzlichen Besichtiger. Können sich die aber nicht einigen, dann sollen sie losen und d e r unter Eid schätzen, der es erlost“⁴⁵.

Doch zurück zum Handelsgeschäft. Während der isländische Export vor allem in Wollstoff bestand⁴⁶, umfaßte die Einfuhr — wie schon aus den angeführten Gesetzesbestimmungen hervorgeht — ein weitaus größeres Warensortiment. In den Sagas jedoch sind es bestimmte Waren, die immer wieder genannt werden, Waren, die lebensnotwendig waren, und mit denen sich deshalb die besten Geschäfte machen ließen. Führte der Binnenhändler alle möglichen Waren mit sich: der Kaup-Heðinn der Njála handelt mit Schmiedewaren, Oddr in der Bandamanna saga führt Holz, Wal und Fische⁴⁷, der Hühner-Þórir gar verkauft in dem einen

⁴³ Grágás II, 192ff.; Heusler, Germanenrechte 9, 416.

⁴⁴ Vgl. Anhang 20. S. dazu auch Johannesson (wie Anm. 14) I, 378f., der auf Björn M. Ólsen (Arb. fornl. 1910, 27) hinweist, welcher angibt, daß die alte gesetzl. Elle 49 cm lang war, der Stock somit 98 cm, und daß sie in Gebrauch war, bis im 15. Jahrhundert die „Hamburgerelle“ mit den Deutschen nach Island kam.

⁴⁵ Grágás II, 194 (Kap. 246); Heusler, Germanenrechte 9, 418.

⁴⁶ Johannesson I, 371f. führt als Ausfuhrartikel noch an: Pferde, Käse, Schwefel, Falken und Pelze. Es handelt sich dabei jedoch mehr um Geschenke als um Handelsgut.

⁴⁷ S. Johannesson I, 373: Die einzige Stelle, die die Ausfuhr von Fisch erwähnt, ist die Bandamanna saga. Vgl. jedoch oben S. 4/5.

Bezirk, was er in dem anderen gekauft hat, in der *Njála* ziehen Weiber mit Kurzwaren von Hof zu Hof oder, wie in der *Ljósvetninga saga* (Kapitel 18) erzählt wird, führt Rindill, als Händler verkleidet, zwei Packpferde mit sich, die mit Wolle, Frühjahrsfellen und kleinen Käsen beladen sind —, so scheint sich der Überseekaufmann, sei er nun Norweger oder Isländer, auf bestimmte Waren spezialisiert zu haben. An erster Stelle steht wohl der *Holzhandel*, der sehr lukrativ gewesen sein muß. Holz gab es auf Island nicht, und es wurde vor allem zum Schiffsbau benötigt. Ohne eigene Schiffe waren die Isländer — wie es sich in späteren Jahrhunderten zeigen sollte — vollkommen von Norwegen abhängig. Der Holzhandel wird erwähnt in der *Gísla saga* Kapitel 2, wo Þorgrímur von zwei norwegischen Kaufleuten 400 Baumstämme kauft; weiter erzählt die *Laxdœla saga* Kapitel 68, daß der Isländer Þorgils zwei Handelsschiffe auf Fahrt hatte, und jedes war mit Holz beladen; in der *Egils saga* Kapitel 78 kauft Egill Holz an einem Schiff ein, aber auch ganze Schiffe werden gekauft, so in der *Eyrbyggja saga* Kapitel 45 ein Zehnrunderer; in der *Reykðœla saga* Kapitel 9 findet ein großer Holzhandel mit norwegischen Kaufleuten statt — Beispiele lassen sich in fast allen Sagas finden. Auch als Geschenk der Norwegerkönige an Isländer, die sich am norwegischen Königshof besonders ausgezeichnet hatten, wurde Holz sehr geschätzt. In der *Laxdœla saga* Kapitel 22 erhält Óláfr Pfau von König Haraldr ein Schiff, beladen mit Bauholz, und auch Gunnarr von Hlíðarendi wird von Jarl Hákon mit einer Schiffsladung Holz und Mehl beschenkt, obwohl das Jahr nur mäßig ertragreich gewesen war — letztere Bemerkung allerdings scheint ein beliebter Zusatz zur Aufwertung des Geschenkes gewesen zu sein (*Njála* Kapitel 32).

Die zweite immer wieder genannte Handelsware war das *Mehl*. Hrútr (*Njála* Kapitel 2) schenkt Höskuldr Mehl und Holz aus der Ladung seines Onkels Özurr; er selbst erhält später, als er von einem Norwegenaufenthalt nach Island zurückkehren will, von der Königmutter Gunnhildr „Mehl soviel er haben wollte“, und dies, obwohl es eine Mißernte in Norwegen gegeben hatte (*Njála* Kapitel 6). Auch Flosi erhält von Jarl Eiríkr, als er von einer Romfahrt nach Norwegen zurück kam, viel Mehl als Ladung nach Island (*Njála* Kapitel 158). In Mehl bestand auch die norwegische Hilfe für Island, als auf Island im Jahre 1056 eine Hungersnot ausgebrochen war: König Haraldr Sigurðarson gab „vier Schiffen mit Mehl die Ausreiseerlaubnis nach Island und sagte, daß das Schiffspfund nicht teurer sein solle als 100 Ellen Wollstoff“⁴⁸. In größeren Mengen wurde auch Malz importiert; besonders die Orkneys

⁴⁸ ÍF XXVIII, 119 (*Heimskringla* III). S. dazu auch Björn Þorsteinsson unter dem Stichwort *Kornhandel* in *KLNM* (wie Anm. 37) IX, 155/56. Er weist auf eine Bestimmung in *Dipl. Isl.* II, 287, 498 hin, aus der hervorgeht, daß der Export von Nahrungsmitteln verboten war.

kamen als Lieferanten dafür in Betracht. Das Malz wurde zum Bierbrauen benötigt⁴⁹.

Neben diesen lebensnotwendigen Dingen werden auch Luxusgüter erwähnt. In der Vápnafirðinga saga will Brott-Helgi, der als sehr eitel geschildert wird, Kleinode — *góða gripi* — von einem norwegischen Kaufmann erhandeln (Kapitel 4). Ingjaldr erhält von einem Norweger, den er bei sich hat überwintern lassen, einen kostbaren Wandteppich aus dessen Ladung zum Geschenk — *skálabúnað* (Víga-Glums saga Kapitel 1), und in der Þórðar saga hréðu (Kapitel 3, 4) ist von Mänteln die Rede, die zum Verkauf angeboten werden.

Zwei recht aufschlußreiche Stellen sollen hier noch angeführt werden, die nicht direkt den Islandhandel betreffen, wo jedoch Waren aufgezählt werden, die im gesamten Norden begehrt waren. Auch sind es Isländer, die diese Waren mit sich führen. Þórólfr, der Bruder Egils, bereitet im Frühjahr von Norwegen aus eine Englandfahrt vor: „... er ließ Stockfische, Häute und Hermelinpelze (in das Schiff) hineinschaffen. Dazu größeres Rauchwerk und andere Fellwaren, die er in den Bergen gewonnen hatte. Dieses Schiff ließ er Þorgils den Schreier nach England führen, um Kleider und andere Waren, deren man bedurfte, einzutauschen. ... Sie trieben dort tüchtigen Handel, beluden das Schiff mit Weizen und Honig, Wein und Kleidern und fuhren im Herbst zurück“⁵⁰. Egill selbst erhält in England von König Aðalsteinn ein gutes Kaufschiff, beladen mit Weizen und Honig und viel anderer Ware (Egils saga Kapitel 62). Daß Wein auch nach Island kam, ist des öfteren bezeugt. In der Laxdœla saga Kapitel 78 wird berichtet, daß Þorkell *mikinn drykk* (viel Getränk) auf seinem Schiff hatte, in der Sturlunga saga heißt es, daß Gizurr (1264) viel an Trinkwaren mit herüber (nach Island) gebracht hatte, und daß den Winter über oft und stark getrunken wurde; auch die Páls saga byskups (Kapitel 5) erzählt von Festgelagen, auf denen es Wein in Hülle und Fülle gab. Später wird in den isländischen Annalen vom Jahre 1389 vermerkt: „Ívarr Krokr starb an Trunksucht. Mehr Wein kam nach Island, als die Leute vertragen konnten“⁵¹. In der eigentlichen Sagazeit scheint dieser Importartikel jedoch nicht zu den häufigsten gehört zu haben.

Wie schon oben gesagt, wurden nicht nur bestimmte Waren der Schätzpreiskontrolle unterworfen, sondern der Kauf an den Schiffen überhaupt. In Kapitel 167 der Grágás wird bestimmt: „Dies ist verordnet in unserem Gesetz, daß man ostländische Schiffsware von Seefahrern nicht teurer kaufen soll, als die drei Männer es verfügen, die dazu gewählt sind in den Grenzen eines jeden Gaves. Die Grenzen gehen ...

⁴⁹ S. dazu Magnus M. Lárússon unter dem Stichwort *Malthandel* in KLNMI XI, 308.

⁵⁰ ÍF II, 41f. Übers. Thule III, 60 (Kapitel 17, Egils saga).

⁵¹ Flateyjarbók III (1868), Annaler 573.

Die sollen den Wert festlegen von Mehl und Leinwand und Holz und Wachs und Teer; aber zwölf Mark Wollstoff sollen drauf stehen, wenn man teurer kauft, als der Wert festgelegt ist. Sie müssen den Wert festgelegt haben in dem nächsten halben Monat, nachdem das Schiff landfest geworden ist. Wird aber früher gekauft, als der Wert festgelegt ist, oder teurer gekauft, dann steht den Männern die Klage zu, die über die Käufe zu verfügen haben“⁵².

Unter diesem Aspekt sind denn auch die Bemerkungen der *Ljósvetninga saga* Kapitel 5 oder der *Gunnlaugs saga orms tungu* Kapitel 2 zu verstehen, aus denen hervorgeht, daß bestimmte Bauern stets das meiste dort zu sagen hatten, wo ein Handel stattfand⁵³.

Doch nicht immer ließen sich die norwegischen Kaufleute eine solche Preisfestsetzung durch die Isländer gefallen. In der *Hœnsa-Þóris saga* Kapitel 2 (die Saga in der vorliegenden Form ist in die Zeit zwischen 1270 und 1290 zu datieren) wird eine Auflehnung gegen die Handelsüberwachung von Seiten der Isländer geschildert⁵⁴. Da der Sagaschreiber nicht ohne Sympathie für die norwegischen Kaufleute ist, wird man wohl daraus schließen können, daß die Preisfestsetzung durch die drei Männer, die laut Gesetz dazu gewählt werden sollten, und die sicher aus den mächtigsten Familien des Bezirkes stammten, gelegentlich recht selbstherrlich gehandhabt wurde. Andererseits war die Macht der ausländischen Kaufleute im 13. Jahrhundert schon so groß, daß die isländischen Goden oft wenig dagegen unternehmen konnten⁵⁵.

IV. Auslandsreisen und Handelspartner

Wie aus den angeführten Quellen ersichtlich ist, waren es schon zur Sagazeit die Norweger, die einen großen Anteil am Islandhandel hatten. Aber auch andere Kaufleute — meist aus den umliegenden Ländern — besuchten die Insel, und die Isländer selbst unternahmen weite Handelsreisen.

Eine Kauffahrt war — wenn nicht ein einzelner reich genug war, um ein ganzes Schiff allein zu besitzen — i. a. so organisiert, daß ein *félag*, eine *Handelsgemeinschaft*, gebildet wurde, bei der die Partner Anteil am Schiff und an der Ladung hatten. Meist waren es zwei Leute, ein sogen. *helmingsfélag*, die ein Schiff gemeinsam besaßen. Sie wurden *stýrimenn* genannt. Ein anschauliches Bild einer solchen Fahrtgenossenschaft findet sich in der *Eyrbyggja saga* Kapitel 39: „Þorleifr kimbi begab sich im Sommer mit norwegischen Kaufleuten, die seefertig im

⁵² Grágás II, 72f.; Heusler 9, 301.

⁵³ Johannesson I, 379 glaubt, daß hier Verhältnisse des 13. Jahrhunderts auf die Sagazeit reprojiziert werden.

⁵⁴ ÍF III, 8f., vgl. Anhang 21.

⁵⁵ S. Johannesson I, 380f.

Straumfjörðr lagen, auf die Reise. Er war Tischgenosse der Schiffsbesitzer. Damals war es bei den Kaufleuten Brauch, nicht Köche auf der Fahrt mitzunehmen, vielmehr losten die Mahlteilnehmer unter sich aus, wer jeden Tag die Budenwartung (am Strand) haben sollte. (Auf der See) hatten alle Mahlgenossen das Getränk gemeinsam, und es sollte ein Faß am Mast stehen, wo das Getränk drin war, und darauf befand sich ein Verschuß. Ein Teil des Wassers befand sich in einer Tonne, und davon wurde immer in das Faß nachgefüllt, wenn dies ausgetrunken war“⁵⁶. Allerdings schien es ein besonderes Privileg gewesen zu sein, Tischgenosse der Schiffseigentümer zu werden. Oft mußten sich die Passagiere mit ihrer Verpflegung für sich halten.

Diese Handelsgemeinschaften wurden i. a. zwischen Männern geschlossen, die aus demselben Ort stammten — so ist es bei den Norwegern oft der Fall, wo der Islandhandel fast völlig in der Hand der Drontheimer liegt. Es finden sich jedoch auch Verbindungen zwischen Norwegern und Isländern oder Männern aus den umliegenden Ländern. Sie galten dann meist nur für eine Reise⁵⁷. So wird in der Laxdœla saga Kapitel 70 von einer Gemeinschaft zwischen Norwegern und dem Isländer Þorleikr Bollason gesprochen; weiter sind norwegisch-isländische Handelsgemeinschaften bezeugt in der Ljósvetninga saga Kapitel 1, in der Vápnfirðinga saga Kapitel 4 — die Eyrbyggja saga Kapitel 50 spricht sogar von Verbindungen zwischen Norwegern, Iren und Leuten von den Hebriden. Rein norwegische Handelsgemeinschaften werden genannt in der Gunnlaugs saga orms tungu Kapitel 2, der Eyrbyggja saga Kapitel 39, 40, 50, in der Njála Kapitel 149, der Víga Glums saga Kapitel 1, der Ljósvetninga saga Kapitel 8, der Reykdœla saga Kapitel 9, sowie in den isländischen Annalen.

Nicht nur in den Sagas, auch in der Grágás haben die Handelsreisen ihre Spuren hinterlassen, denn es wurde notwendig, Bestimmungen für die Regelung der Erbschaft zu erlassen für den Fall, daß ein Ausländer auf Island verstarb, oder ein Isländer im Ausland den Tod fand. Uns sollen diese Bestimmungen hier nur insofern interessieren, als sie Auskunft geben über die Herkunftsländer der Fremden, die Island besuchten, und über den Umfang der isländischen Handelsreisen ins Ausland.

In der Grágás Kapitel 97 über die Erschlagung von Ausländern auf Island werden genannt: „Dänen, Norweger und Schweden, aus der drei Könige Herrschaft, wo unsere Zunge gilt“⁵⁸, und in Kapitel 120 heißt es: „Gesetzt, hier sterben Engländer oder Leute, die hier noch fremder

⁵⁶ IF IV, 104; Übersetzung Thule VII, 96; s. dazu auch: Pappenheim, Die Speisegemeinschaften im älteren westnordischen Recht. Festschrift des deutschen Juristentages in Lübeck 1931.

⁵⁷ Zu den Bestimmungen über Teilhabergut s. Grágás Kapitel 125, I, 239; vgl. Anhang 22.

⁵⁸ Grágás I, 172; Heusler 9, 157.

sind ...“⁵⁹. Auffällig ist, daß die Stellung der Norweger auf Island gesondert behandelt wird⁶⁰.

Bei den Auslandsfahrten der Isländer stand an erster Stelle die Reise nach Norwegen. In der *Laxdœla saga* Kapitel 40 wird von zwei Isländern berichtet, die nach Norwegen segelten und nördlich von Drontheim bei Agðanes anlegten. „In dieser Zeit“ (unter Óláfr Tryggvason) — heißt es — „waren viele Isländer in Norwegen, die vornehme Leute waren; es lagen drei Schiffe vor den Landebrücken, die alle Isländern gehörten. Alle diese Männer hatten im Sommer nach Island fahren wollen, aber der König hatte über die Schiffe Fahrverbot verhängt, weil Island nicht das Christentum annehmen wollte“⁶¹. In Kapitel 68 wird von dem Isländer Þorkell Eyjólfsson gesagt, er sei so reich, daß er zwei Handelsschiffe auf See habe, die mit Holz zwischen Norwegen und Island fuhren, und auch die übrigen Sagas bringen viele Beispiele für die Norwegenreisen der Isländer. Infolge dieser engen Verbindung zwischen den beiden Ländern hatte König Óláfr der Heilige (1010—1015) den Isländern bestimmte Rechte in Norwegen eingeräumt. Nach Kapitel 248 der *Grágás* kommt den „Isländern in Norwegen das Recht des Erbbauern zu. ... Isländer haben keine Steuer in Norwegen zu zahlen, außer das Landgeld oder das an die Wächter in den Kaufstädten“⁶². Freie Mannsbilder, denen volle Rechtsbuße zukommt, sollen als Landgeld bezahlen sechs Pelzmäntel und sechs Ellen Wollstoff oder eine halbe Mark Silbers. Dann kommt es zu dieser Zahlung, wenn die Leute an die Ankerstelle kommen oder zur Vertauung der Schiffe. Den Isländern steht in Norwegen zu, Wasser und Holz zu benutzen; aber nur dort dürfen sie Holz hauen, soviel sie wollen, wo Königswald ist. ... Jedes Mannsbild darf von Island nach Norwegen fahren, wenn es gesund und rüstig ist und das Landgeld zahlen kann“⁶³.

Während nun die norwegischen Kaufleute meist nur einen Winter auf Island blieben und im Frühjahr mit der eingehandelten Ware (dem Wollstoff und den Fellen) wieder zurück nach Norwegen segelten, blieben die Isländer oft mehrere Jahre im Ausland. Anders als die *Grágás* enthält die *Jónsbók*⁶⁴ ein ausführliches Seefahrerrecht, das im allgemeinen mit dem norwegischen Stadtrecht für Bergen übereinstimmt. Ein Teil der Bestimmungen paßt, wie uns scheint, freilich weniger auf isländische Verhältnisse — so die Sätze über den Schiffsbau, da es auf Island schon damals an geeignetem Bauholz mangelte und Holz einen

⁵⁹ *Grágás* I, 172; Heusler 9, 213.

⁶⁰ Vgl. *Grágás* Kapitel 249, II, 197; vgl. Anhang 23.

⁶¹ *ÍF* V, 116; Übersetzung: Thule VI, 126.

⁶² Zu den norwegischen Kaufstädten zur Sagazeit s. A. Bugge, *Studier over de norske byers selvstyr og handel før Hanseaternes tid*. Kristiania 1899.

⁶³ *Grágás* II, 195f.; Heusler 9, 419f.

⁶⁴ *Jónsbók*, Teil 8, *Farmanna lög* (Germanenrechte N. F.: R. Meißner, Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen, 1950), 459ff.

bedeutenden Einfuhrartikel bildete. Andererseits ergeben die *Farmanna-
lög* der *Jónsbók*, daß die Isländer auch in Norwegen Handelsfahrten zu
Lande unternahmen, die sich über mehrere Jahre hinzogen. Hierauf
deutet die merkwürdige Bestimmung in den *Gulapingslög* Kapitel 200,
die von den Bußen handelt, hin: „Die Isländer haben den Bußanspruch
eines Odalsbonden — *hóldr* —, solange sie auf Handelsfahrt sind, bis sie
hier durch drei Winter gewesen sind und hier gewohnt haben, da soll
der Mann solchen Bußanspruch haben, wie er ihm nach dem Zeugnis
der Männer zusteht. Alle anderen Ausländer, die hierher zulande kom-
men, die haben den Anspruch eines Bonden, wenn sie nicht Zeugnis für
einen anderen beibringen.“ Der einfache Bußanspruch des *hóldr* betrug
(nach GL 200) drei Mark (= 24 Öre), der des einfachen Bonden 12 Öre
(= 1½ Mark), also die Hälfte. Nach Maurer⁶⁵ beruhte dieser eigentüm-
liche Vorzug der Isländer in Norwegen, d. h. im 12. Jahrhundert, zur
Freistaatzeit Islands, auf einem besonderen Vertrag.

Über Reisen in andere Länder gibt Kapitel 125 der *Grágás* — über Erb-
schaftsregelungen im Ausland — Aufschluß. Dort heißt es in Absatz 3:
„Stirbt ein Landsmann von uns im Osten, dann sollen das Gut nehmen
Nachgeschwisterkinder oder Nähere ...“ Absatz 4: „Stirbt jemand im
Sachsenland oder noch weiter nach Süden, dann soll man dieses Gut
nicht schätzen lassen, ehe es nach Dänemark kommt; besteht aber dort
Gefahr für Leben und Gut, dann soll es in Norwegen geschehen. Stirbt
jemand in England oder auf den Inseln im Westen oder in Dublin:
dieses Gut soll man nicht schätzen, ehe man wohin kommt, wo keine
Gefahr besteht für Gut oder Leben ...“⁶⁶. Für diese Reisen lassen sich
ebenfalls in den Sagas zahlreiche Parallelen finden. Sehr beliebt war da-
mals die Fahrt nach Dublin. In der *Egils saga* Kapitel 32 fordert
Brynjólfr seinen Sohn auf, mit dem Kaufschiff und der Ware, die er
ihm geben will, eine Handelsfahrt zu unternehmen, denn er will ver-
hindern, daß sich der Sohn auf unüberlegte Kriegsfahrt begibt; er rät
ihm: *farðu síðan til Dyflinnar; sú er nú ferð frægst*, d. h. die Fahrt nach
Dublin ist die Reise, von der man jetzt am meisten spricht. Auch die
Fahrten nach England waren sehr in Mode (vgl. *Egils saga* Kapitel 17
und 22). Die Orkneys und die Färöer werden ebenfalls wiederholt als
Reiseziel genannt (*Bandamanna saga* Kapitel 11, *Óláfs saga helga* Ka-
pitel 135, *Færeyinga saga* Kapitel 8), von dort wurde Wolle nach Nor-
wegen gebracht, und auch die in der *Grágás* Kapitel 259, 3 erwähnten
Fahrten nach Rußland haben ihren Niederschlag gefunden: in der
Færeyinga saga Kapitel 8 wird von einem Norweger erzählt, der wegen
seiner regelmäßigen Fahrten nach *Hólmgarðr* den Beinamen *Hólm-
garðsfari* erhalten habe. Ungefährlich waren diese Reisen, vor allem in

⁶⁵ Vorlesungen über altnordische Rechtsgeschichte IV, Leipzig 1909, 213. Maurer
weist noch auf die *Konungsbók* 248/195 und die *Skinnastaðarbók* 464 hin.

⁶⁶ *Grágás* I, 239; Heusler 9, 221ff.

den Osten, sicher nicht. In der *Fóstbrœðra saga* Kapitel 8 ist zu einer dieser Kauffahrten der Zusatz enthalten: „Þorgeirr fuhr auf Kauffahrt nach Vendland, und es herrschte zu dieser Zeit wenig Frieden für die Kaufleute aus den nördlichen Ländern.“ Trotzdem unternahm er diese Reise sechsmal und wurde dadurch sehr wohlhabend.

In den isländischen Annalen werden ferner die Grönlandfahrten des öfteren vermerkt, sowie Fahrten nach Schottland und den Inseln im Westen. Einmal, unter der Jahreszahl 1347, wird sogar eine Handelsfahrt nach Markland/Nordamerika erwähnt. Wieweit sich der Islandhandel nach Süden ausdehnte und wie beliebt die isländische Ware offenbar auch dort war, zeigt schließlich eine Rechnung aus dem Jahre 1198, die dem englischen König in seiner Eigenschaft als Herzog der Normandie für den Verkauf von isländischer Wolle und eines isländischen Schiffes ausgestellt wurde, und zwar in Rouen ⁶⁷.

Wie nun zu erkennen ist, begann sich im Norden schon frühzeitig ein regelrechter Kaufmannsstand herauszubilden. Waren es zu Beginn der Wikingerzeit Raubfahrten nach Westen, Süden und Osten, die teilweise mit Handel verbunden waren, so gehen diese Fahrten doch schon bald in friedliche Handelsunternehmen über. Wenn Island als Handelsland auch nicht mit den süd- und mitteleuropäischen Ländern zu vergleichen ist, so lassen die angeführten Zeugnisse entgegen der herrschenden Meinung ⁶⁸ erkennen, daß dort schon früh echte Märkte vorhanden waren, und daß neben der Einfuhr aller lebensnotwendigen Waren und vieler Luxusgüter eine Spezialisierung auf ganz bestimmte Artikel stattgefunden hat (vgl. oben S. 13f.).

Bis zum Jahre 1264 hatten die Isländer neben den norwegischen Kaufleuten, meist Händlern aus Drontheim, den Hauptanteil am Islandhandel. Mit der Unterwerfung unter die norwegische Herrschaft änderte sich die Lage jedoch grundlegend. § 4 des *Gamli sáttmáli* räumte den norwegischen Königen die Oberaufsicht über den gesamten Islandhandel ein ⁶⁹. Es durften jährlich nur noch sechs Seeschiffe nach Island fahren, „falls nichts dazwischen kommt“ ⁷⁰. In der Gesetzesreform von 1302 hatte der König anderen als den Norwegern den Handel nordwärts von Bergen verboten ⁷¹.

Wie aus den isländischen Annalen ersichtlich ist, kam oft überhaupt kein Schiff im Sommer von Norwegen nach Island. Die katastrophalen Folgen für die isländische Bevölkerung sind auszurechnen. Es ist anzunehmen, daß dort auch die Gründe für das rätselhafte Aussterben der

⁶⁷ Dipl. Isl. I, 718—719, Nr. 2. 1198; vgl. Anhang 24.

⁶⁸ Vgl. Kuhn 65ff.; P. Enemark, Artikel „Handel“ in: KLN M 6, Sp. 115, 1971 und Johannesson I, 388.

⁶⁹ S. dazu den oben angeführten Aufsatz von Skúlason in: HGbl. 63 (1938), 170—226.

⁷⁰ Dipl. Isl. I, Nr. 153 und 156.

⁷¹ Dipl. Isl. II, Nr. 176 und 522.

grönländischen Ansiedler liegen, denn Grönland war von dieser Regelung mitbetroffen.

Zu Anfang des 15. Jahrhunderts begann ein verstärkter Handel mit England⁷². Kurz nach 1420 unternahmen auch die hansischen Kaufleute Handelsfahrten nach Island⁷³. Am 28. 3. 1490 stieg Holland mit Erlaubnis des Dänenkönigs in den Islandhandel ein. Der Handel der Hansekaufleute dauerte bis zum Jahre 1602, dann wurde der Monopolhandel der Dänen gesetzlich eingeführt.

A n h a n g

[Die Übersetzungen der Sagaausschnitte stammen z. T. aus der Sammlung Thule, Altnord. Dichtung und Prosa. Jena 1922ff.]

1) Njála Kap. 22:

Jetzt sollst du von zuhause wegreiten mit zwei Leuten; du sollst über der Kleidung einen Regenmantel tragen und darunter einen braungestreiften Wollrock. Darunter sollst du deine gute Kleidung haben und in der Hand eine Handaxt. Jeder von euch soll zwei Pferde haben, ein fettes und ein mageres. Du sollst von hier Schmiedeware mitnehmen. Ihr sollt morgens von hier wegreiten, und wenn ihr westlich über die Hvítá gekommen seid, zieh deinen Hut tief ins Gesicht. Dann wird gefragt werden, wer der große Mann sei. Deine Begleiter sollen sagen, daß er der große Kaup-Heðinn sei, ein Mann aus dem Eyjafjord, und daß er mit Schmiedeware reise; er ist ein unverträglicher und geschwätziger Mann und bildet sich ein, allein alles zu wissen; er widerruft oftmals einen Verkauf und geht auf die Menschen los, wenn nicht alles nach seinem Willen verläuft.

2) Njála Kap. 49:

Er (Mörd Walgerdsson) gab den Rat, daß Frauen mit Kurzwaren herumziehen sollten und den Hausfrauen davon anbieten sollten, und man sollte sehen, wie sie bezahlt würden. — „Deshalb, weil alle gerne das am ehesten weggeben, was gestohlen ist, wenn sie so etwas in Besitz haben. Und so wird es auch hier gehen, wenn Leute daran schuld sind.“

3) Hœnsa Þóris saga Kap. 1:

Þórir hieß ein Mann; er war geizig und nicht sehr beliebt bei den Leuten. Er machte das zu seiner Gewohnheit, daß er mit dem Sommerhandel zwischen den Bezirken hin und her fuhr, und das in dem einen verkaufte, was er in dem anderen gekauft hatte, und er wurde schnell reich bei seinem Handel. Und einmal, als Þórir nach Norden über die Heide fuhr, hatte er Hühner mit sich und verkaufte sie mit anderen Waren, und deshalb wurde er der Hühner-Þórir genannt.

⁷² Dazu ausführlich: B. Þorsteinsson, *Enska öldin í sögu Íslendinga*, Reykjavík 1970; Jón Johannesson, *Íslendinga saga II (Fyrirlestrar og Ritgerðir um tímabilið 1262—1550)*, Reykjavík 1958.

⁷³ S. K. Friedland, *Der Hansische Shetlandhandel*. In: *Stadt und Land in der Geschichte des Ostseeraums*, Lübeck 1973, 68; K. Forstreuter, *HGbl.* 85 (1967), 111ff. und 86 (1968), 77ff.

4) Bandamanna saga Kap. 1:

Oddr war bei seinen Genossen beliebt. Dann kommt es so, daß er sich zur Reise nach Strönd im Norden rüstet, und er hat Anteil an einer Fähre, und bringt seine Ladung nach Norden, Holz und Wal und Fische; Er wurde nun reich. So geht es eine Weile. Als er auf die Landzunge kam, war er zwölf Jahre alt, jetzt war er fünfzehn Jahre. Sein Reichtum wuchs nun so schnell, daß er alleine eine Fähre besaß, und er fährt nun jeden Sommer zwischen dem Miöfjord und Strönd hin und her. Aber jetzt wurde ihm diese Tätigkeit langweilig. Nun kauft er sich Dorsch und fährt hinaus, und es ließ sich gut an, und er wurde reich an Geld und Glück. Dieser Beschäftigung ging er nun eine Weile nach, und dann konnte er es sich leisten, ein Handelsschiff zu besitzen und den größten Teil der Ladung. Er befindet sich nun auf Kauffahrten und wurde ein sehr reicher und angesehener Mann, und er hält sich sehr oft bei reichen Leuten auf und ist außer Landes gut angesehen. Und so kommt es, daß er zwei Handelsschiffe auf Fahrt hat.

5) Reykdœla saga Kap. 9:

Das ist nun zu berichten, daß einst ein Schiff in dem Inselfjord einlief und am Koggenstrand anlegte; dies Schiff war zum größten Teil mit Holz befrachtet. Und ein anderes Schiff lief am Gänsestrand an, etwa zur selben Zeit wie das erste. Herjolf von Mückensee und sein Bruder Vemund kamen zum Markt. Herjolf hatte einen Schuppen auf der Wiese und wollte dazu gutes Bauholz kaufen und gab Vemund dafür die Vollmacht. Der ging und handelte für Herjolf mit dem Norweger um das Holz. Dabei war nun auch ein Stoß ausgesucht edles Holz. Das wollte er kaufen. Überhaupt war alles Holz gut. Aber nun sagte der Norweger, Steingrim vom Buckel habe sich schon für dreihundert Ellen einfarbigen Fries das Holz sichern lassen und habe auch für das Edelholz bereits sechs Öre angezahlt.

6) Grettis saga Kap. 59:

Ein Mann hieß Gísli; er war der Sohn Thorsteins, den der Gode Snorri hatte erschlagen lassen. Gísli war ein großer Mann und stark und etwas angeberisch in Waffen und Kleidung, spielte sich sehr auf und war recht selbstgerecht. Er war ein Seemann und kam in diesem Sommer hinaus in die Hvítá, als Grettir einen Winter in den Bergen gewesen war. Þórðr Kolbeinsson ritt zum Schiff. Gísli empfing ihn gut und bot ihm seine Waren an, soviel er wollte. Þórðr ging darauf ein und sie kamen ins Gespräch.

7) Gunnlaugs saga ormstungu Kap. 2:

Eines Sommers wird erzählt, daß ein Schiff vom Meer in die Gufumündung kam; Bergfinnr wird der Steuermann des Schiffes genannt, ein Norweger, sehr reich und schon ziemlich betagt. Er war ein weiser Mann. Der Bauer Þorsteinn ritt zum Schiff und er hatte immer am meisten dort zu sagen, wo ein Handel stattfand, und so war es auch jetzt.

8) Laxdœla saga Kap. 44:

Kjartan, Kálfr und ihre Leute segelten nun aufs Meer. Sie hatten guten Fahrtwind und waren nur kurze Zeit unterwegs. Sie landeten in der Hvítá im Borgarfjord ... Kjartan hielt sich den Sommer über am Schiff auf.

9) Eyrbyggja saga Kap. 45:

In dem Sommer vor dem Kampf im Álptafjord war ein Schiff nach Dögurðarnes gekommen, wie vorher schon gesagt wurde; dort hatte sich Steinþórr aus Eyrr einen guten Zehnruderer am Schiff gekauft.

10) Eyrbyggja saga Kap. 50:

In dem Sommer, in dem das Christentum durch Gesetz auf Island eingeführt wurde, kam ein Schiff vom Meer nach Snæfellsnes; es kam aus Dublin; es befanden sich Iren und Leute von den Hebriden auf ihm und wenige Norweger. Sie lagen bis lange in den Sommer hinein bei Rif und warteten auf Fahrwind, um in den Fjord nach Dögurðarnes hinein zu segeln, und viele Leute von Nes kamen zum Kauf dorthin.

11) Egils saga Skallagrímssonar Kap. 78:

Eines Sommers war ein Schiff in der Hvítá, und es fand dort ein lebhafter Handel statt. Egill hatte dort viel Holz gekauft und ließ es auf einem Schiffe heimführen.

12) Valla-Ljóts saga Kap. 5:

Ein Schiff kam heraus im Sommer in den Eyjafjord, und es fand dort ein großer Markt statt.

13) Gunnars þátr Þiðrandabana Kap. 2:

In demselben Sommer kam ein Schiff in die Breiðabucht — die liegt zwischen der Húsabucht und dem Borgarfjord —, und von den beiden Kapitänen hieß einer Gunnarr und der andere Þormóðr. Die Leute trieben dort Handel, und sie beabsichtigten, sich hier aufzuhalten.

14) Þorðar saga hreðu Kap. 4:

Sie ritten nun ihres Weges, bis sie in das Hvítátal kamen; dort war der Markt in vollem Gange. Jón und Auðólfr gingen zwischen den Buden umher. Sie kamen an die Bude des Mannes, der Þórir der Reiche hieß, und sie wollten ihm einen Mantel abkaufen, wenn er einen hätte. . . . Dann wird gesagt, daß Þórðr und Eiðr zwischen den Buden umher gingen und Ware einhandelten. Sie kamen in die Bude Þórir's des Reichen und wollten ihm den Mantel abkaufen.

15) Gísla saga Súrssonar Kap. 7:

Das wurde im Sommer bekannt, daß ein Schiff in den Dýrafjord gekommen war, das gehörte zwei Brüdern, Norwegern; der eine hieß Þórir und der andere Þórarinn, sie stammten aus Vík. Þorgrímr ritt zum Schiff und kaufte für vier Hundert Holz, und bezahlte etwas davon gleich in bar, und den Rest auf Kredit.

16) Ljósvetninga saga Kap. 5:

Ingjaldr hieß ein Mann. Er war Kaufmann. Er kam mit seinem Schiff in den Eyjafjord. Und Guðmundr war gewöhnt, als erster von allen Leuten zum Schiff zu kommen. Er war ein reicher Mann. Guðmundr war es gewöhnt, über den Handel zu bestimmen und die Leute zu sich einzuladen. Und so geschah es; Ingjaldr fuhr zu Guðmundr und blieb den Winter über bei ihm. Und es war ruhig

den Winter über. Und im Frühjahr schieden sie als Freunde, und er fuhr zum Schiff. Er war ein reicher Mann und ein tüchtiger Bursche. Er rüstete sein Schiff. Þorgils hieß ein Mann. Er war Thingmann Þórir. Er wohnte in Akrar im Horgártal und wurde Akrakerl genannt, er war nicht sehr beliebt und zuverlässig beim Handel. Er fuhr eines Tages zum Schiff mit Packen, und das waren Wolle und Schaffelle. Er bot sie Ingjaldr an. Dieser hatte gerade viel zu tun. Er wog die Wolle und die Schaffelle und sah nicht nach, wie die Ware beschaffen war, und gab ihm Leinwand und andere Dinge, über die sie sich einig wurden. Und Þorgils fuhr fort. Und als der Norweger die Ware genau besah, waren sowohl die Wolle als auch die Schaffelle verfault. Ihn verdroß das, und er fuhr zu Guðmundr und sagte es ihm. Guðmundr sagte: „Viele Wohltaten hast du mir erwiesen, jedoch keine größere als diese. Übertrage mir die Klage, und ich will dir soviel zahlen, als dir von ihm zusteht.“ Nun übernahm er die Rechtssache und gab ihm Geschenke, und sie schieden als Freunde. Der Norweger fuhr außer Landes, und jetzt ist er aus der Saga.

17) Valla-Ljóts saga Kap. 6:

Ein Schiff kam im Sommer, und es befanden sich darauf Þoðvarr Sigurðarson und Bersi Hallason. Sie trafen sehr schnell Guðmundr . . . Und im Winter, als Guðmundr nicht zuhause war, kamen Leute aus dem Óláfsfjord von Kvíabekk zum Handel. Ihr Anführer hieß Ásmundr, und er kaufte für sechs Hunderte und sagte, er würde alles bezahlen. Þoðvarr sagte, daß er wünsche, daß Guðmundr ihm gute Schuldstellen an die Hand gäbe. Ásmundr antwortet: „Es wird bekannt sein, daß wir unsere Schulden bezahlen.“ Þoðvarr antwortet: „Dann will ich, daß du das Geld hierherbringst.“ Aber Ásmundr sagte, er wünsche, daß Þoðvarr die Ware abhole, und es endet so, daß der Handel stattfindet, und darauf fahren sie weg. Guðmundr kam nach Hause; sie erzählten ihm von dem Handel. Er antwortet: „Dieser Handel hätte nicht stattgefunden, wenn ich zuhause geblieben wäre.“

Nun vergehen die Weihnachtstage, und das Wetter ist gut. Da bat Þoðvarr Bersi und seine Leute, die Waren abzuholen, aber Guðmundr sagte, daß es unratsam sei, sich in die Nähe der Svarftaler zu begeben, — „und ich meine, daß es nicht gut geht“. Sie fuhren nun zu viert, und als sie in den Óláfsfjord kamen, da war die Ware nicht bereit, denn viele hatten gekauft, aber er (Ásmundr) allein haftete dafür.

18) Ljósvetninga saga Kap. 1:

Dann kam Hallvarðr heraus, der Sohn Arnórs, nach Húsavík, und Sigurðr hieß der Mann, der mit ihm zusammen das Schiff besaß, ein Norweger. Die Norweger hielten sich den Winter über dort auf, und Sigurðr überwinterte bei Forni in Hagi. Er verkaufte seine Ware im Laufe des Winters, und Forni sagte ihm, wo die besten Schuldstellen seien. Der Norweger machte sich auf den Weg, und es trug sich zu, daß er hinunter zum Hofe des Sölmund kam, und er führt sein Pferd zur Quelle. Sölmund sah das und ging dorthin und lud ihn zu sich ein und handelte Ware von ihm und versprach ihm die Bezahlung. Der Norweger kehrte nach Hause zurück und sagte Forni, daß er Sölmund die Ware verkauft habe. Aber Forni äußerte sich negativ darüber und sagte, daß jener schlecht bezahlen würde. Nun war es ruhig den Winter über. Im Frühjahr zog der Norweger aus, um den Wert der Waren einzufordern. Aber Sölmund gab ihm üble Antwort und sagte, daß die Ware verfault gewesen sei, und wollte nicht bezahlen. Der Norweger fuhr zurück. Und kurz darauf luden sie Sölmund vor Gericht, Forni und Arnórr. Sie waren zusammen fünfzehn.

19) Vápnfirðinga saga Kap. 4:

... Dem Norweger wurde ein Schuppen eingeräumt zum Verstauen seiner Ware. Er verkaufte die Ware nach und nach. Als es zu den Winternächten kam (14. Oktober = erster Wintertag), hatten die Egilssöhne ein Herbstgelage, und Brodd-Helgi und Geitir waren beide dort, und Helgi ging vor und saß weit drinnen, denn er war ein großer Angeber ... Im Winter fanden gut besuchte Spiele auf dem Hofe statt, der auf Hagi heißt, nicht weit vom Hof. Brodd-Helgi war dort. Geitir überredete den Norweger, zu diesem Treffen zu gehen, und sagte, daß er dort viele seiner Schuldner treffen würde. Und sie fuhren dorthin und hatten viel über die Schulden zu sprechen.

20) Páls saga byskups Kap. 9:

Zu Zeiten Bischof Pauls, als Gizurr Hallsson Gesetzessprecher war, wurde sowohl von Ausländern als auch von Isländern viel Betrug mit dem Ellenmaß betrieben. Damals gab Bischof Paul den Rat, daß die Leute Stöcke benutzen sollten, die zwei Ellen lang waren. Andere Häuptlinge unterstützten den Bischof dabei, Gizurr und seine Söhne Þorvaldr, Hallr und Magnus, ebenso seine Brüder, Sæmundr, der der vornehmste Mann auf ganz Island war, und Ormr, der sich in den Gesetzen auskannte und auch sonst sehr verständig war, und alle anderen Häuptlinge. Später wurde das in das Gesetz aufgenommen, und man hielt sich seitdem daran.

21) Hænsa Þóris saga Kap. 3:

Eines Sommers geschah es, daß ein Schiff von der hohen See in die Borgförðe einlief, und sie steuerten nicht in die Flußmündung hinein, sondern weiter außen in den Hafen. Der Schiffsherr hieß Örn. Er war beliebt und ein hochangesehener Kaufmann. Odd erfuhr die Ankunft des Schiffes. Er war es gewohnt, früher als andere zu den Kaufstellen zu kommen und den Kaufpreis der Waren zu bestimmen; denn er war der Leiter des Bezirkes; keiner fand es geraten, eher zu kaufen, als bis man wußte, wie Odd es zu halten wünschte. Odd traf die Kaufleute und erkundigte sich, wie sie es mit ihrer Fahrt vorhätten, und wie bald sie zum Verkauf schreiten wollten; er erklärte, es sei Brauch, daß er den Kaufpreis der Waren bestimme. Örn antwortete: „Über unser Eigentum gedenken wir selbst zu schalten, denn du hast keinen Pfennig in unserer Ware stecken; über Worte wirst du wohl diesmal nicht hinauskommen.“ Odd erwiderte: „Mir schwant, das wird dir schlimmer bekommen als mir. Gut denn. Ich tue hiermit kund, daß ich jedermann untersage, bei euch zu kaufen oder euch und eure Fracht von der Stelle zu bringen. Ich werde von denen eine Geldbuße erheben, die euch irgendwelche Hilfe zuwenden. Aber das weiß ich, daß ihr euch vor der nächsten Hochflut beim Neumond nicht aus dem Hafen hinaus schafft.“ Örn antwortete: „Mit deinen Reden kannst du es halten, wie du willst, wir lassen uns darum doch nicht vergewaltigen.“ Odd ritt heim, die Norweger aber lagen dort im Hafen mit ihren Schiffen fest.

22) Grágás Kap. 125 (Ausschnitt):

(Vom Teilhabergut)

Schließen Leute hierzulande Teilhaberschaft und ziehen dann fort und der eine stirbt, dann soll der andere die Teilhaberschaft nicht auflösen, ehe er den Erben (des Verstorbenen) trifft. Genießen darf er von der vereinigten Habe, wie es ausbedungen war.

23) Grágás Kap. 249 (Ausschnitt):

Stirbt hier bei uns ein Norweger, der hier keine Blutsfreunde hat, dann darf sein Teilhaber das Erbe nehmen, wofern sie die Teilhaberschaft schlossen, daß der, der der unvernünftiger war, all sein Gut hineinsteckte, das er auf dieser Fahrt mithatte. Ist ein solcher nicht da, so kommt es dem Tischgenossen zu, der am öftesten mit ihm das Essen teilte. Taten sie das alle gleich oft, so kommt es dem Herrn des Schiffes zu. Sind deren mehrere, dann sollen sie unter sich so teilen, wie ihrem Anteil am Schiff entspricht. Besaß der Verstorbene allein das Schiff und hatte keinen Teilhaber noch Tischgenossen, dann kommt es dem Goden zu, mit dem der Mann im Ding steht, dem das Land gehört, worauf sie landfest wurden. Stirbt der Norweger in der Herberge, dann kommt es dem Bauern zu, der ihm Herberge gewährte, wofern kein Teilhaber da ist. . . .

. . . Kommen später Erben hier heraus, die von dänischer Zunge sind, dann dürfen sie die Erbschaft — und die Buße, wenn es solche gibt — nehmen, doch ohne Zuwachs . . .

24) Dipl. Isl. I, S. 718f.:

Matthias Grossus Major Rothomagensis, Radolfus Groinnetus und Radolfus de Kailli erhalten für sich und die Gemeinde Rouen . . . eine Abschlagsleistung auf eine Schuld von 80 Mark Silbers, umgerechnet 213 Pfund, 6 Schillinge, 8 Pfennige (*de CC. libris. XIII libris. VI. solidis, VIII. denariis pro quatuor XX marcis argenti*) für den Verkauf von 17 Sack Wolle (*de venta XVII saccis lane de remanente navis Islandiae*), sowie von 21 Mark Silbers, umgerechnet 56 Pfund, für den Verkauf dieses selben isländischen Schiffes (*de LVI. libris pro XXI marcis argenti de venta eiusdem navis*).

DAS VERHÄLTNISS ZUM RAUM
BEI DEN HANSISCHEN BÜRGERN
IM MITTELALTER

von
HENRYK SAMSONOWICZ

Die Frage des Verhältnisses des Menschen zum Raum kann unter mindestens zwei Gesichtspunkten erörtert werden. Der eine betrifft die Philosophie, die Theorie, die den Bau des Weltalls und den Platz des Menschen in ihm erläutert. Im Lichte der theologischen Betrachtungen Thomas' von Aquino oder der literarischen Vision Dantes war der mittelalterliche Kosmos eine unteilbare geistig-materielle Einheit ohne Anfang und ohne Ende. Ein Vakuum existierte weder im Mikro- noch im Makrokosmos, die Welt war in jeder Dimension die gleiche, sie enthielt in sich geistige und materielle Elemente. Sie konnte nur unter dem Gesichtspunkt der Entfernung von Gut und Böse geteilt und beurteilt werden ¹.

Der zweite Aspekt des Verhältnisses zum Raum betrifft den Menschen selbst und wird in seinen praktischen Handlungen erkennbar. Dem Raum gegenüber kann der Mensch Vertrauen haben oder ihn fürchten, er kann ihn kennen oder nicht kennen, ihn seinen Anforderungen gemäß gestalten oder ihm unterliegen, er kann ihn in zwei oder drei, ja sogar in vier Dimensionen sehen, wenn ihn Gebilde seiner eigenen Phantasie und übernatürliche Erscheinungen bevölkern.

Gewissermaßen eine Brücke zwischen der Philosophie und dem menschlichen Geist war die Kunst. Ihre größten Werke waren Ausdruck der theoretischen Konzeption des Raums. Die großen französischen, deutschen und niederländischen Bauwerke sollten eine Vorstellung von der idealen Bauordnung der Welt Gottes geben ². Die in den Bildhauerwerken und in der Malerei wiedergegebenen Inhalte sprachen ebenfalls vom Platz des Menschen im Raum. Es waren Werke, die entweder direkt

¹ A. J. Gurevič, *Kategorii srednevekovoj kultury*, Moskva 1972, 44, 72, 82. B. Geremek, Rezension der zitierten Arbeit, in: *Kwartalnik Historyczny* 3, 1973, 103. — H. Samsonowicz, *La conception de l'espace dans la cité médiévale*, *Quaestiones Medii Aevii*, 1, 1977; vgl. auch U. Ruberg, *Raum und Zeit*, in *Prosa-Lancelot, Medium Aevium* 9, München 1965. *Literarische Vision des Weltalls bei Dante, La divina commedia*; vgl. A. Dupront, *Espace et humanisme*, *Bibliothèque d'Humanisme et de Renaissance*, VIII, Paris 1946, M. Whiteman, *Philosophy of Space and Time*, London 1967.

² E. Panofsky, *Gothic architecture and Scholasticism*, 2. Aufl., New York 1957, 44ff.

oder durch zahlreiche einfachere und bescheidenere Repliken allgemein bekannt waren. Es bleibe dahingestellt, ob sie auch allgemein verstanden wurden; vermutlich nicht.

Die Auffassung von Raum war — so wie auch später — von der sozialen Herkunft des Menschen, seinem Beruf, seiner Bildung und seiner persönlichen geistigen Veranlagung abhängig. Im Raum erblickte man verschiedene Erscheinungen, materielle und immaterielle, die sich schwer erklären ließen und im Mittelalter überwiegend Furcht weckten³. Das bekannte Weltall war begrenzt und konnte nur auf dieselbe Weise erkannt werden, wie es vorher viele menschliche Generationen getan hatten⁴. Wandlungen auf diesem Gebiet traten mit der Fortentwicklung der europäischen Gesellschaft ein, mit der Herausbildung der „offenen Kultur“, die vor allem von den Städten repräsentiert wurde. Das Problem der städtischen Vorstellung vom Raum, wie es sich bei den Hansestädten darstellt, bildet den Inhalt dieser Betrachtungen.

Das Verhältnis des Menschen zum Raum hat die Begriffsbestimmung des Raums zur Voraussetzung. Die Definition beruht am häufigsten auf der Festsetzung der Grenze⁵, die einen bestimmten Teil des Raums von der übrigen Welt trennt, und auf der Bestimmung eines Merkmals, das für diesen Teil kennzeichnend ist. Dieses Merkmal ist konträr zu dem Merkmal, das den benachbarten Teil des Raums charakterisiert. Was für Merkmale haben die Aufteilung des Raumes im frühen Mittelalter charakterisiert? Die Gottheit oder ihr Sitz, der Herrscher, der Besitzer, zuweilen die Bewohner definierten das Gebiet. Allerdings haben weder der Staat des Obotritenfürsten Nakon noch das Gebiet der *civitas* Płock genaue und deutliche Grenzen im Sinne linearer Absonderung bestimmter Merkmale des Rechts, der Sprache oder des Glaubens besessen⁶.

Es wurde zutreffend darauf hingewiesen, daß die Welt, wie ein Mitteleuropäer sie sah, aus einem Archipel isolierter Inseln⁷ bestand, die im Meer der niemand gehörenden und wenig bekannten Gebiete zerstreut waren. Dieser Sachverhalt hing mit den Bevölkerungsverhältnissen Europas im 10.—13. Jh. eng zusammen. Monographische Untersuchungen in Meißen und Obersachsen haben gezeigt, daß um 1100 sehr wahrscheinlich Anhäufungen von Siedlungen bestanden, sich erst allmählich

³ F. Denis, *Le monde enchanté; cosmographie et histoire naturelle fantastique du moyen-âge*, Paris 1845.

⁴ W. Kula, *Miary i ludzie (Maße und Menschen)*, Warszawa 1970, 48.

⁵ S. Czarnowski, *Podział przestrzeni i jej ograniczenie w religii i magii (Verteilung des Raumes und seine Begrenzung in der Religion und Magie)*. *Przegląd Socjologiczny VII*, 1—2, 1939, 7.

⁶ Ibrahim ibn Jaqub, *Relacja o Słowianach (Bericht über die Slawen)*, Hrsg. T. Kowalski, Kraków, 1946; *Zbiór ogólny przywilejów i spominków mazowieckich (Allgemeine Sammlung der masowischen Privilegien)*, hg. von J. K. Kochanowski, Warszawa 1919, Nr. 362. Vgl. auch B. Guenée, *Espace et Etat dans la France du Bas Moyen-Age*, *Annales E. S. C.* 23, Nr. 4, 1968, 747.

⁷ A. Borst, *Lebensformen im Mittelalter*, Frankfurt/Main 1973, 133.

ausbreiteten und nähere gegenseitige Kontakte aufnahmen sowie die entweder menschenleeren oder nur schwach bevölkerten Gebiete füllten⁸. In der Praxis war Raum ein ausgesondertes, mikrokosmisch geordnetes Teilstück des bedrohlichen und unbekanntem Weltganzen — zumindest seit der Karolingerzeit. Die Pläne der Klostergärten zu Sankt Gallen sind hier ein lehrreiches Beispiel⁹, insofern sie zeigen, daß die Vorstellungen von der herrschenden Weltordnung nur in geringem Grad mit der alltäglichen Wirklichkeit verbunden waren.

Neue Raumbegriffe in den Gebieten der Hanse des 13. Jahrhunderts begannen sich unter Bedingungen einer neuartigen, aber noch sehr allgemeinen Einstellung zur Umwelt herauszubilden. Heinrich von Lettland¹⁰ spezifizierte bereits Einzeltypen: *castrum, civitas, mons, domus*; desgleichen Peter von Dusburg, der in seiner Chronik die von ihm selbst oder seinen Informanten gemachten Beobachtungen als Beziehungspunkt annahm: *pauca quae vidi, alia que audivi ab his qui viderunt*¹¹. Die Vergleichsskala war daher nicht groß, die Definition des Raums erfolgte laut bekannten, aber nicht quantifizierten Determinanten. Zu diesen gehörten auch Sümpfe, Urwälder, Flußübergänge¹², ebenfalls Burgen und Städte, die zwar auf eine für die damaligen Menschen ausreichende Weise, aber ohne objektive Präzision bezeichnet wurden. *Ubi nunc situm est* wurden Thorn, Kulm oder andere Städte gegründet¹³. Es wurden selbstredend auch präzisere Begriffe angewandt, so *terra*¹⁴ für die von Letten, Barten oder Natangen bewohnten Länder; es gab deutsche und slawische Sprachgebiete, doch ohne genaue Bestimmung ihrer Grenzen. Der von Heinrich von Lettland am häufigsten angewandte räumliche Begriff ist die Wendung *in circuitu* (ringsumher, rundum)¹⁵, und die genaueste Beschreibung des Raums bei Peter von Dusburg ist die aus den Sprüchen Salomonis (9, 1) geschöpfte Analogie zwischen dem Haus der Weisheit und dem Deutschen Orden¹⁶. In diesem Fall wie auch in der Beschreibung des Einzugs der Pilger ins Himmelreich ähnlich dem Einzug der Kaufleute in Riga bildet der immaterielle Raum eine Analogie

⁸ K. H. Blaschke, Bevölkerungsgeschichte von Sachsen bis zur industriellen Revolution, Weimar 1967, 24, 40, vgl. Karte.

⁹ L. Behling, Die Pflanzen in der mittelalterlichen Tafelmalerei, Weimar 1953; C. Gebhardt, Der Meister des Paradiesesgartens, Repertorium für Kunstwissenschaft, Bd. 28, Berlin 1905, 28; vgl. ebenfalls Dr. L. Gothein, Geschichte der Gartenkunst, Bd. 1/2, Jena 1914.

¹⁰ Henrici Chronicon Livoniae, Hg. L. Arbusow, A. Bauer, Darmstadt 1959, 96, 110, 116, 228 und XIII, 1, XIV, 4, 5, 6, XXVI, 10.

¹¹ Scriptores Rerum Prussicarum, Hg. M. Toeppen, Bd. I, Leipzig 1861, 24 (Peter von Dusburgs Chronik).

¹² Ebenda Bd. III, c. 55, 298, 308, 315, 337.

¹³ Ebenda Bd. III, c. 1, 8, 9, 16 u. 72.

¹⁴ Henrici XII, 6, XIII, 4, Peter von Dusburg III, c. 114—117, 119.

¹⁵ Henrici X, XII, c. 6, S. 92, 94, XXVI, c. 4.

¹⁶ M. Pollakówna, Kronika Piotra z Dusburga (Peter von Dusburgs Chronik), Wrocław 1968, 179.

zum Materiellen. Diese Einheit des Raums zeugt jedoch nicht von seiner hinlänglich präzisen Meßbarkeit.

Dieses Verhältnis zum Raum begann sich mit der Entwicklung der Hansestädte zu verändern. Das vollzog sich unter zwei Gesichtspunkten: der Erweiterung und gleichzeitig Konkretisierung des geographischen Horizonts und dem Entstehen und zunehmend besseren Funktionieren städtischer Räume. Die Stadt selbst war ein schon sehr deutlich von der Umgebung abgegrenztes Gebiet. Die Stadtmauern waren seit dem 13. Jh. ein ständiges Element im baltischen Landschaftsbild. Der städtische Raum war ein gefahrloses, organisiertes Gebiet. Nicht ohne Grund hat Meister Bertram von Minden das 1379—1383 in Hamburg gemalte Paradies mit Stadtmauern und Türmen umgeben und darin die Symbole der guten Arbeit, des Reichtums und der Wohlhabenheit in Erscheinung treten lassen¹⁷. In der hansischen Welt war die Pfarrkirche der Mittelpunkt städtischen sozialen Lebens, das *sacrum* des städtischen Territoriums. Doch schon im 13. Jh. traten andere Determinanten des Zentrums auf, die die Bedeutung der Kirche nicht negierten, aber praktisch-säkularer Natur waren. Sie hingen zusammen mit dem Problem, den Raum zu organisieren und so zu ordnen, daß die verschiedenartigen Anforderungen an das Bürgertum Rücksicht fanden. Unabhängig von der Kirche mußten der Hafen, der Markt, die reicheren Krämerläden funktionieren, schließlich war der Sitz der Stadtbehörden, das Rathaus, wichtig. Mit der räumlichen Gestaltung ging im Laufe der zunehmenden Anforderungen an die Gemeinde die Notwendigkeit einher, neue Verkehrswege abzustecken und entsprechende Flächen für die verschiedenen Institutionen und städtischen Organisationen zu projektieren. Der Marktplatz war Versammlungsort und die günstigste Stelle für die Durchführung von Handelsgeschäften, für die Verkündung von Urteilen, die Vollziehung von Strafen, für die kirchlichen Prozessionen und sonstigen Feierlichkeiten¹⁸. Das weltliche Zentrum des städtischen Raumes war im Gegensatz zur Kirche gewissermaßen abstrakt, aber es materialisierte sich, sobald die Stadt zu einem Gebiet wurde, in welchem eine bestimmte, ausgesonderte Macht wirkte. Die Souveränität kam u. a. in der Beherrschung des Raumes, in seiner Organisation und sogar in seiner Bezeichnung zum Ausdruck. Ein grundsätzliches Attribut der Souveräni-

¹⁷ Behling 119, Taf. VII.

¹⁸ Vgl. die reiche Literatur zu diesem Gegenstand, unter welcher hervorzuheben sind: S. Rietschel, Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis, Leipzig 1897; F. Rösig, Der Markt von Lübeck, Lübische Forschungen, Lübeck 1921, 157ff. — Vgl. auch J. Dhont, De vroege topografie van Brugge, Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Nieuwe reeks XI, 1957, 3ff. — E. Keyser, Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittelalter, Remagen/Rhein 1958; H. Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter, Köln—Graz 1954. Einschlägige Literatur auch in: Annales E. S. C. 25, 1970, Histoire et urbanisation.

tät waren die metrologischen Monopole¹⁹. Das war auch in der vorstädtischen Periode eine Selbstverständlichkeit. Wenn Veränderungen eintraten, so müssen sie mit den grundsätzlichen Wandlungen im späten Mittelalter in Zusammenhang gebracht werden: mit der Entwicklung des Siedlungswesens, der Entwicklung der Geldwirtschaft und im Ergebnis der Differentialrente. Das hatte zwei unmittelbare Folgen in der Gestaltung des städtischen Raumes: erstens verursachte der Mangel an freiem, „herrenlosem“ Boden die Notwendigkeit einer strengen Berechnung des Besitzstandes, zweitens mußte es zu einer möglichst präzisen Bestimmung des Wertes der benutzten Teile des Raums kommen. Das eine wie das andere konnte auch in der vorstädtischen Zeit geschehen. In der Stadt war es jedoch die Regel; aus dem Mangel an frei verfügbarem Raum ergab sich die Notwendigkeit eines Raumordnungsplanes, der den hansischen Bürgern wiederum reichhaltige Möglichkeiten für die praktische Anwendung theoretischer Voraussetzungen bot. Der Plan von Lübeck, in Elbing kopiert, hob die Rolle des Hafengeländes hervor, die Pläne der nach Magdeburger Recht angelegten Städte exponierten den Marktplatz als Stätte des Binnenhandels.

Die Verwirklichung planerischer Überlegungen hatte demgemäß eine wichtige Eigentümlichkeit des städtischen Raumes zur Voraussetzung: die Veränderlichkeit seiner Funktion und seines Wertes. Obwohl die Raumgliederung älterer Städte sich in wesentlichen Zügen zuweilen bis heute erhalten hat, unterlag die Bedeutung der Stadtviertel und Plätze ständigen Wandlungen. Die Entwicklung des Handels führte zu einer erhöhten Bedeutung der peripher zum Stadtzentrum liegenden Plätze. Die Vorstädte — Wohngebiet so der armen wie der reichen Stadtbevölkerung — gewannen in manchen Fällen den Charakter vollwertiger Stadtviertel²⁰. In den Städten formten sich, ständig und spontan, Anhäufungen von Menschen ähnlicher Gruppenzugehörigkeit: In Lübeck und Reval, desgleichen in Thorn und Danzig, hatten soziale und Berufsgruppen der reichen Handwerker und des Patriziats ganze Stadtviertel inne²¹. Aber im Laufe des 13.—15. Jh. hat sich die gesellschaftliche Topographie mit den Wandlungen, die im wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Leben der Stadt eintraten, geändert. Die Wandlungen in der Funktion des Raumes setzten schöpferische Kräfte frei. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß der Raum gemäß den Anforderungen des

¹⁹ W. Kula 36, 42 (vgl. Anm. 4).

²⁰ H. Samsonowicz, *Życie miasta średniowiecznego* (Das Leben der mittelalterlichen Stadt), Warszawa 1970, 88.

²¹ A. v. Brandt, Die Lübecker Knochenhaueraufstände von 1380/84 und ihre Voraussetzungen. *Lübisches Mittelalter*, ZVLG 39, 1959, 176—177. — P. Johansen — H. v. zur Mühlen, *Deutsch und Undeutsch im mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Reval*, Köln/Wien 1973, 110. — E. Keyser, *Die Baugeschichte der Stadt Danzig*, Köln 1972. Vgl. auch B. Geremek, *Les marginaux parisiens aux XIV^e et XV^es*. Paris 1976, 79ff.

Menschen modelliert werden kann. Ufermauern, Kanäle, Dämme und Hochwasserdeiche²² wurden zu einem festen Element des hansischen Landschaftsbildes. Im Winter 1322—23 war die Ostsee mit einer sehr starken Eisdecke bedeckt und *uppe der see weren tavernen unde krughe buwet, dar se ere beer selleden unde ere spise. Ok voren de koplude do sulven van der see staden in Prutzen unde Lifland unde dar weren ok tavernen uppe maked*²³. Die Änderungen im Charakter des Raumes ermöglichten seine Ausnutzung, so wie die zahlreichen Investitionen und die vielen Aufwendungen für Bauzwecke und Kanalisation die Qualität und die Funktionen der Grundstücke veränderten²⁴.

Innerhalb der Stadtmauern war die Teilbarkeit des Raumes ein Merkmal, das noch heute beim Beschauen irgendeines Stadtbildes die Aufmerksamkeit auf sich lenkt²⁵. Parzellen, Gärten, Plätze, Straßen, Hinterhöfe — in der dichtgedrängten Bebauung gab es keinen „herrenlosen“ Boden. Vermessung und Schätzung des Bodens waren eine Notwendigkeit: *limitacione terrae* und *quantitate valoris* — wie es in der kirchlichen Gesetzgebung des 15. Jahrhunderts lapidar hieß²⁶ — wurden Grundstücke allgemein nach Größe und Wert bestimmt. Die Genauigkeit in der Beschreibung der Städte ging mit der Präzision der Notierungen in den Grund- und Steuerbüchern einher²⁷. Der Raum begann einen genau und scharf bestimmten, obgleich veränderlichen Wert zu haben. Den Raum erkennen, bedeutete soviel, wie ihn abschätzen, seinen Wert erkennen. Die Gesetzgebung der Hansestädte widmete nicht grundlos den Problemen des Grundbesitzes so viel Platz²⁸. Unter solchen Bedingungen begannen kleine Maßeinheiten zu zählen: eine halbe Elle (nicht von Webstoffen, sondern Bodens) oder eine rechtlos umgepflügte Furche waren Gegenstand von Gerichtsverhandlungen und wirkten sich auf Hypotheken aus²⁹. Der Raum begann auch vieldimensional teilbar zu

²² Beispielsweise: Aufzeichnungen eines Unbekannten vom Jahre 1320, Chroniken der Deutschen Städte, Leipzig 1899, 336. Johann Lindau, Geschichte des 13jährigen Krieges, *Scriptores Rerum Prussicarum*, IV, 626—27; Caspar Weinreich, Danziger Chronik, ebenda, 799.

²³ Stralsunder Chroniken, Hg. F. Mohnicke, E. H. Zober, Stralsund 1933, 162, 312.

²⁴ Z. B. *Cracovia artificum*, Hg. M. Friedberg, Kraków 1936, Nr. 18, 32, 128.

²⁵ H. Schedel, *Liber chronicarum . . . Norimbergae*, 1493, G. Braun — F. Hogenberg, Beschreibung und Contrafactur der vornembster Stät der Welt, Köln 1572.

²⁶ Statuty synodalne wieluńsko-kaliskie Mikołaja Trąby z r. 1420 (Statuten der Synoden in Wieluń und Kalisz von Mikołaj Trąba vom Jahre 1420), Hg. J. Fijałek, A. Vetulani, Kraków 1951, 75.

²⁷ Die Chroniken der deutschen Städte: Cöln, I, 2, Göttingen 1968, 365.

²⁸ Lübecker Ratsurteile, Hg. W. Ebel, Bd. I, Göttingen 1955, Nr. 8, 117, 236, 480, 491, 512, 632, 748, 795 u. a. Das Posner Buch der Magdeburger und Meißner Rechte, Hg. W. Maisel, Wrocław 1964, 18, 19.

²⁹ Caspar Weinreichs Chronik 745; *Cracovia artificum*, Nr. 32; *Ortyłe sądów wyższych miast Wielkopolski z XVI i XV w.* (Urteile der Oberhöfe in Großpolen im 16. und 15. Jh.), Hg. W. Maisel, Wrocław 1959, Nr. 36; vgl. H. Samsonowicz, Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der 2. Hälfte des 15. Jh., Weimar 1969, 89.

werden. Der Besitz eines Teils von einem Hause bedeutete nicht immer eine Aufteilung in der Ebene. Manchmal handelte es sich um Teile der Häuser im abstrakten Sinne, um Teile der Bodenrente, zuweilen waren es bestimmte Räume, die den Bürgern rechtlich zustanden, zuweilen ganze Stockwerke oder Kellergeschosse³⁰. Der um 1540 von S. Serlio formulierte Grundsatz vom Recht des Menschen auf eine eigene Wohnung³¹ war schon im 14. und 15. Jh. in den Stadtbüchern gebräuchlich³². Wo noch die älteren topographischen und Reisebeschreibungen meist nur die Oberfläche betrafen, so traten in der Praxis der hansischen Bürger weitere Begriffe auf, die den Raum anbelangten. Die Höhe der Meereswellen³³ wurde mit dem Tiefgang der Schiffe³⁴ und der Tiefe der Hafenbecken in Beziehung gebracht³⁵. Die Bezeichnung der Breite und Tiefe der städtischen Parzellen führte dazu, daß man mit Quadratmaßen zu operieren begann³⁶. Die Fläche hörte auf, etwas Anonymes, Allgemeines zu sein. Man begann, alle ihre besonderen Merkmale aufzuzählen, etwa topographische, kulturelle und quantitative; sie betrafen die Fläche *auf lannd, auf wasser*, die dem Menschen rechtlich gehörte, ganz unabhängig von den Schwierigkeiten und Sorgen, die ihm ihre Beherrschung bereiten mochte³⁷. In Danzig waren die objektiven Attribute des Raumes schon am Ende des 15. Jh. in allgemeinem Gebrauch. Caspar Weinreich bezeichnete die Richtung einer Straße öfters nach dem Ziel, zu welchem sie führte, etwa dem Namen einer Stadt oder auch eines Landes; doch viel häufiger gab er einfach die Himmelsrichtungen — West, Süd, Nord — an³⁸. Das Bedürfnis nach genauerer Bezeichnung des Raumes machte es notwendig, seine Grenzen zu bestimmen. Genaue Beschreibung staatlicher oder territorialer Grenzverläufe³⁹ ging dabei Hand in Hand mit der Unterstreichung der Bedeutung einer Privatgrenze —

³⁰ Das Verfassungsbuch der Stadt Stralsund, Hg. O. Francke, Halle 1875, Nr. 176 (cippus); Księga ławnicza Nowego miasta Torunia, 1387—1450 (Schöffnenbuch der Neustadt Thorn, 1387—1450), Hg. K. Ciesielska, Warszawa 1973, Nr. 2229 (*kamer hinter dem herde*), ebenfalls 915, 1372, 2028, 2219 u. a. — Cracovia artificum, Nr. 7, 29, 76 Nr. 8 (*inferius in terra*). Das Posner Buch, 162 (*Eyn stock*).

³¹ S. Serlio, Sesto libro delle abitazioni di tutti le gradi degli uomini, ed. Milano 1966.

³² *in irer kamer, in irer rawm — syne erbelunge*, Księga ławnicza, op. cit., Nr. 21, 26, 36, 37, 141, 316, 608.

³³ *in altitudinem 7 cubitorum* MGH, SS XVI, Annales Lubicensis vom Jahre 1320, 428.

³⁴ *dat also diep ginghe*: Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku (Ältester Text des Seerechts in Danzig), Hg. B. Janik, Gdańsk 1961, 119, vom Jahre 1407.

³⁵ Ebenda 103.

³⁶ Księga długów (Schuldbuch), 207, vgl. Akta Stanów Prus Królewskich (Acta Statuum Terrarum Prussiae Regalis), Hg. K. Górski, M. Biskup, Bd. III, 240.

³⁷ Księga długów . . . 17, 266; Iura Masovia, Hg. J. Sawicki, II, Nr. 136, 154.

³⁸ Caspar Weinreichs Chronik, 751, 771, 777, 783, 788, 793.

³⁹ Iura Masovia, I, Nr. 9, II, Nr. 83.

Zaun, Tor, Mauer⁴⁰, zuweilen sogar einer Wand, die zwei Stuben in demselben Gebäude trennte⁴¹.

Zerstückelung des Raumes lief auf recht komplizierte Eigentumsverhältnisse hinaus, besonders dann, wenn ein Haus, eine Parzelle, ein Landgut oder ein anderes raumhaltendes Gut mehreren Personen gehörte⁴², vermietet und unter Umständen aftervermietet wurde. In manchen Fällen handelte es sich um abstrakte Teile des Raums. Im Falle von Schiffseigentum entfiel oftmals ein Bruchteil, bis zu $\frac{1}{32}$, eines Schiffes auf einen Eigentümer, was mit keinem konkreten, materiellen Teil des Fahrzeugs gleichzusetzen war. Die im Norden Europas üblichen *scheepsparten* bedeuteten einen zwar meßbaren, aber unbestimmten, abstrakten Besitz⁴³. Im weiteren Umfang wurden jetzt auch solche Räume begrifflich gefaßt, die den Wirkungsbereich eines Unternehmens oder ein Interessengebiet bildeten oder bilden sollten. Als „Ostlandfahrer“ oder „Schonenfahrer“ wurden Menschen bezeichnet, die beruflich im Rahmen eines bestimmten Raumes tätig waren⁴⁴. Über den Einflußbereich diskutierten die Vertreter der Hanse, wenn sie dem Eindringen der Engländer und Holländer in ihr Gebiet — *in terra Prusia et aliis locis hanze* — entgegentraten⁴⁵. Die Entwicklung des Handels und die Herausbildung neuer Eigentumsformen führten zu Zusammenhängen im Raum, die schon weit über die Eigentumsverhältnisse hinausgingen. Es entstanden gemeinsame Interessensphären, in denen sich eigene Berufssprache, eigenes Informationssystem und eigene Jurisdiktion ausbildeten. Es ist kein Zufall, daß sich die Grenze der gotischen Architektur im Nordosten Europas annähernd mit dem Gebiet deckt, in dem die Kaufleute aus Lübeck, Danzig und Krakau durch direkte Kontakte miteinander Verbindung hatten⁴⁶. Es lassen sich auch nähere geographische Beziehungen zwischen dem Bereich der romanischen Kunst in Polen und dem Gebiet des deutschen Rechts im 13. Jh. feststellen.

Ein weiteres sehr wichtiges Problem ist es, wie sich am Ausgang des

⁴⁰ *Iura Prutenorum*, Hg. J. Matuszewski, Toruń 1963, cap. 46.

⁴¹ *Księga ławnicza* . . . , Nr. 351, 370.

⁴² G. Génard, *Dénombrement des foyers ou familles à Anvers*, Antwerpsch Archiefblad, 14, 1887, 179, weist auf Grund einer Erhebung vom Jahre 1526 nach, daß fast 20% aller Wohnhäuser in der Stadt von mehr als einer Familie belegt waren.

⁴³ Lübecker Ratsurteile, Nr. 3, 78, 283, 696; Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter*, *Zschr. Westpr. Gesch.-V.* 1922, 141. G. Asaert, *De Antwerpse scheepvaart in de XV^e eeuw*, Brüssel 1973, 146.

⁴⁴ Vgl. E. Baasch, *Die Lübecker Schonenfahrer*, Lübeck 1922, 1, 142.

⁴⁵ HR II 7, 342, 343 (für 1474). Ähnlich *in civitatem Gdanensem et alias anze Teutonice ibi et alibi civitates*, ebenda, III, 267. Am häufigsten wurde übrigens der Raum als hanseatische Gemeinschaft bezeichnet, HR III 8, 19, 59, 66, 75, 81 u. ö.

⁴⁶ H. Samsonowicz, *Die Bedeutung des Großhandels für die Entwicklung der polnischen Kultur bis zu Beginn des 16. Jh.* In: *Studia Historiae Oeconomicae* 5, 1970, 98.

Mittelalters der Horizont des den Hanseaten bekannten Raumes erweiterte. Es handelt sich dabei nicht erst um den Zuwachs an Kenntnissen von anderen Erdteilen, wie man sie seit den portugiesischen Entdeckungen erwarb. Man darf annehmen, daß um das Jahr 1000 für den gebildeten Einwohner Westeuropas der geographische Horizont bis 20 Millionen km² umfaßte; im Jahre 1300 erweiterte er sich um die Länder Asiens und Afrikas auf 50 Millionen km², um schließlich im Jahre 1500 ca. 110 Millionen km² zu betragen⁴⁷. Die Auffassung der Welt war nicht von ihrer Größe abhängig. Im 15. Jh. dauerte eine Reise von Danzig nach Lübeck, Riga oder Thorn 2—5 Tage, eine Reise nach Rom knapp 3 Monate und eine Reise über Portugal nach Indien 7—9 Monate⁴⁸. Der mit Hilfe der Zeit gemessene Raum erweiterte und komplizierte sich, was in den Gebieten der Hanse an zwei Aspekten erkennbar ist. Erstens: die Verbindungen zwischen den Städten — und mit ihnen die Informationsmöglichkeiten — wurden zahlreicher. Von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts sind in den Hanserezessen nur 350 Städte erwähnt, im folgenden Jahrhundert ist ihre Zahl auf über 850 gestiegen⁴⁹. Eine Zunahme der geographischen Angaben ergibt sich bei einem Vergleich der Chronik Detmars mit denen seiner Nachfolger vom Ende des 14. Jh. und der 1. Hälfte des 15. Jh.⁵⁰. Bekundet man anfangs Interesse für Länder wie Portugal, Aragonien, Gascogne und Italien, so treten im 15. Jh. immer mehr Angaben auf, die Litauen, die Susdaler Rus, Armenien, Syrien, Tunis, Tripolitanien und die Balkanhalbinsel betreffen. Zweitens: die auf den Raum bezogene Nomenklatur wurde komplizierter, indem sie jetzt verschiedenartige Kriterien einbezog. Im 13. Jh. dominierten solche Begriffe wie Christentum, Königreich, *civitas*, *terra* (Land)⁵¹. Im 15. Jh. traten neben der Christenheit und dem Himmelreich⁵² weitere räumliche Begriffe auf, wie Vaterland (väterliches Erbe), Staat im weiteren (*Corona Regni*)⁵³ und engeren Sinne (Land), Gebiete der sprachlichen (z. B. der deutschen⁵⁴), der juristischen und der Selbstverwaltungsgemeinschaft⁵⁵, auch der räumlich

⁴⁷ Derselbe, *Europa i Polska w dobie Kopernika* (Europa und Polen in Kopernikus' Zeit), in: *Ekonomista*, 1973, Nr. 4, 793/4.

⁴⁸ J. Heers, *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau?* In: *Les grandes voies maritimes*, Paris 1965, 16. H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast hanzeatycznych* (Das späte Mittelalter der hansischen Städte), Warszawa 1968, 220.

⁴⁹ Auf Grund von HR I, Bände 1—8.

⁵⁰ Die Chroniken der niederdeutschen Städte: Lübeck, Leipzig 1899.

⁵¹ HR I 1, Nr. 1, 3, Stralsunder Chroniken 25.

⁵² Chroniken der deutschen Städte: Cöln, 22, 23, 58.

⁵³ Akta Stanów Prus Królewskich, III, Nr. 275, 385, 410, 451, 480, 527, 528.

⁵⁴ Die Chroniken . . . : Lübeck, 274, 305, HR III, 66, 186, 189, 190, 277; *Cracovia artificum*, Nr. 58 Korrespondenz in deutscher Sprache zwischen Krakau und Thorn. P. Johansen — H. v. zur Mühlen, Deutsch und Undeutsch 6.

⁵⁵ Akta Stanów III, Nr. 369; Das Posnerbuch 150; P. Johansen — H. v. zur Mühlen 4.

differenzierenden (z. B. *oppidum*, bestehend aus *civitas* und den als *circuli* bezeichneten Vorstädten oder Suburbien) ⁵⁶.

Der Fortschritt in den Informationen über die Welt begünstigt nicht die Konzeptionen, die ihre Einheit verkündeten. Der immer besser erkannte und immer stärker differenzierte Raum barg immer mehr Möglichkeiten zur Bereicherung oder zur Karriere in sich. Das frühmittelalterliche Grausen vor dem Unbekannten machte der Neugier Platz und der Hoffnung, neue Werte zu finden. Dieser Rückgang der Furcht wird in den Berichten über fremde, ungewöhnliche und interessante Länder erkennbar ⁵⁷; er läßt sich auch in dem langsamen Anwachsen des Realismus in der bürgerlichen Kunst wahrnehmen. Es kam selbstverständlich nicht dazu, die übersinnliche Welt aus dem Raum zu eliminieren. Die Einführung des goldenen Hintergrunds in die Malerei des polnischen Bürgertums im 15. Jh. übertrug die Ereignisse aus der Heiligen Schrift in viele Dimensionen der Wirklichkeit ⁵⁸. Die herrliche Blüte der flämischen und westfälischen Malerei führt zu einer noch exakteren Darstellung der Szenen. Die „Madonna des Kanzlers Rolin“ ⁵⁹ zeigt einen überraschenden Fernblick durch Säulenbogen auf eine realistische, wenn auch phantastische Welt: die Berge, die Bäume, den schiffbaren Fluß und — ein häufiges Motiv im gotischen Landschaftsbild — die Stadt. Städte sind, sei es auf den kleinen Bildern in Mikuszowa und Warta oder auf den großen Gemälden der flämischen Meister oder auch in den Miniaturen des Behem-Codex, auf eine ähnliche Weise dargestellt. Sie sind entfernt, etwas verwischt und erfreuen das Auge durch die emporstrebenden Kirchtürme, die starken Mauern und die Fülle der Häuser. Diese konventionellen Abbildungen werden zum Symbol der Reise, sie drücken die Sehnsucht des Menschen nach neuen unbekanntem und schönen Ländern aus ⁶⁰. Auf den Bildern des niederländischen Malers Memling, aber auch auf dem ersten Plan der Miniaturen im Behem-Codex, findet die Stadt mit ihren ungepflasterten Straßen, ihrem Schmutz und ihren zerkratzten Häuserwänden eine realistische Darstellung. Aber sie liegt im Vordergrund einer Landschaft, die mit ihrer Schönheit und ihrem Reichtum Abenteuer verspricht. Im weiteren kosmischen Raum steht auch künftig das Symbol neben der realen Welt. Aber der irrealen, unbekanntem Raum flößt dem Menschen nicht mehr lediglich Angst ein, sondern er lockt ihn auch.

⁵⁶ *Visitationes bonorum archiepiscopatus nec non capituli Gnesnensis*, ed. B. Ulanowski, Cracoviae 1920, 2.

⁵⁷ J. Dworzaczkowa, *Dziejopisarstwo gdańskie do poł. XVI w.* (Danziger Geschichtsschreibung bis Mitte des 16. Jh.), Gdańsk 1962, 170; vgl. J. Kieniewicz, *Złoto, korzenie i krew* (Gold, Gewürz und Blut), Warszawa 1971, 13.

⁵⁸ M. Walicki, *Złoty widnokrąg* (Goldener Horizont), Warszawa 1965, 39.

⁵⁹ „Madonna des Kanzlers Rolin“, Jan van Eyck, um 1435, Louvre. Vgl. E. Panofsky, *Spiritualia sub metaphoris corporalium*, *Early Netherlandish Painting I*, 276.

⁶⁰ P. Lavedan, *Représentation des villes dans l'art du Moyen-Age*, Paris 1954, 9.

Zusammenfassend kann folgendes festgestellt werden. Die städtische Kultur, und zwar nicht nur in Nordeuropa, hat ihre eigene Vorstellung vom Raum entwickelt. Materielle Existenz und geistiges Sein trennten sich zum Teil. Daher vereinfachte sich einerseits die räumliche Vorstellung von der Welt, während andererseits die Dimensionen des Raumes kleiner und von Grund auf komplizierter wurden. Neue Grenz- und Trennlinien teilten den Raum nach verschiedenartigen Gesichtspunkten auf. Sie überschnitten sich gegenseitig und schufen eine Vielheit der räumlichen Systeme, die ständigen Wandlungen in der Zeit unterlagen. In den Hansestädten des 14.—15. Jh. hörte der Raum auf, einen allgemeinen Begriff darzustellen, er wurde zu einem Konkretum, dessen Erkennen für die Menschen der anbrechenden Renaissance notwendig war.

MASS- UND GEWICHTSNORMEN IM HANSISCHEN SALZHANDEL

von
HARALD WITTHÖFT

Der Untersuchung liegt die Annahme zugrunde, daß die Kaufleute des Mittelalters ein Maß- und Gewichtswesen zur Verfügung hatten, das logisch aufgebaut und überschaubar war. Schon eine flüchtige Beschäftigung mit der Handels- und Wirtschaftsgeschichte einer Stadt oder eines begrenzten Raumes läßt die Bindung von bestimmten Waren an ebenso bestimmte Maße als Strukturprinzip erkennen. Es ist eine noch nicht beantwortete Frage, ob dieses Prinzip auch den Maßbräuchen für eine Ware entlang einer etablierten Handelsroute zugrunde lag — die mit einem derartigen Gut verbundenen Maßeinheiten verschiedener Wirtschaftsgebiete und Städte müßten dann vergleichbar und nach festen Relationen berechenbar sein. Es ist nicht weniger offen, ob die für eine Ware zu entdeckenden Maßstrukturen auf andere Waren übertragbar sind — ein solches Verfahren müßte voraussetzen, daß sich aus der Analyse der Warenmaße eines einzelnen Gutes die Grundelemente des mittelalterlichen Maßwesens herausarbeiten lassen. Wenn es sie gab, dann sind sie bisher für Mittel- und Nordeuropa noch nicht beschrieben worden.

Die Fragen sind komplex. Es soll versucht werden, durch die Analyse der Maßbräuche im Salzhandel auf der hansischen Route zwischen Lissabon im Westen und Novgorod im Osten ein wenig Licht in die Zusammenhänge zu bringen. Das Salz und die hansische Route wurden gewählt, weil die Überlieferung relativ dicht ist und Aufschluß verspricht. Das Salz bot sich als Untersuchungsobjekt aber auch deshalb an, weil den zahlreichen Produktionsstätten des westlichen Europa ein ungedeckter Bedarf im Osten gegenüberstand, so daß sich relativ früh ein überregionaler Salzhandel entwickeln konnte. Schon seit der Zeit um 600 n. Chr. lassen sich Salzschiffe auf Rhein, Mosel und Donau nachweisen. „Die Sagas kennen Salzschiffe ohne Segel im kleinen Küstenverkehr Skandinaviens.“ Vor allem Salz und Getreide, aber auch Wein, Fisch und Holz war die Hauptfracht der frühen Schifffahrt bis um die Jahrtausendwende. Detlev Ellmers ist der Ansicht, daß schon sehr früh eine Spezialisierung der Binnenhandelsbetriebe und in deren Gefolge auch der Schifffahrt für die wichtigsten Ausführprodukte einer Land-

schaft eingesetzt habe¹. Eine derartige Spezialisierung muß auch für das Maß- und Gewichtswesen bedeutsam gewesen sein, ohne daß wir dieser Perspektive hier weiter nachgehen können.

Im engeren Untersuchungsgebiet — den wendischen, preußischen und livländischen Städten der Hanse — besaß Lüneburg die dominierende Saline, übernahm Lübeck die Marktfunktionen für das Produkt im Ostseehandel und waren Danzig, Elbing, Königsberg, Riga, Visby und Reval die wichtigsten Stapelplätze². Das Lüneburger Monopol hatte bis zum Eindringen größerer Seesalzimporte aus dem Westen gegen Ende des 14. Jahrhunderts Bestand. Die Exporte über Lübeck nahmen noch bis in die 40er Jahre des 16. Jahrhunderts zu, fielen jedoch seit den 70er Jahren dieses Jahrhunderts rapide zurück. Der Lüneburger Landhandel nach Hamburg, Schleswig-Holstein und Dänemark, nach Friesland, in die Wesergebiete, nach Mecklenburg oder Brandenburg war davon jedoch nicht betroffen. Seine bis in die 20er Jahre des 17. Jahrhunderts anhaltende Blüte glich die Verluste des Lübeckhandels mehr als aus³. Man darf unter diesen Umständen davon ausgehen, daß die Monopolzeit im Handel mit Lüneburger Salz lange genug gedauert hat, um feste Maß- und Gewichtsbräuche auch über größere Entfernungen hin entstehen zu lassen. Es fehlten nahezu gänzlich Zentren minderer Bedeutung, die diese Entwicklung hätten stören können⁴.

Das konkurrierende Seesalz kam aus den Niederlanden, Frankreich, Spanien, Portugal und Schottland. Danzig, Riga und vor allem auch Reval wurden zu Hauptorten des Handels mit den westlichen Importen⁵. Da sie weiterhin auch Lüneburger Salz vertrieben, ist zu vermuten, daß sich im Maßwesen dieser Städte Anhaltspunkte zu einem Vergleich der verschiedenen Systeme finden lassen. Unsere Kenntnis geht bis heute über grobe Relationen zwischen der „hansischen“ Last und dem west-

¹ D. Ellmers, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972 (Offa-Bücher, Bd. 28), 260.

² Vgl. H. Witthöft, Struktur und Kapazität der Lüneburger Saline seit dem 12. Jahrhundert, in: VSWG 1/1976 (Bd. 63), 1ff. — Vgl. dort auch die relevante Literatur.

³ Witthöft, Struktur, Kap. III.

⁴ Oldesloe, Kolberg oder die offenbar völlig unbedeutenden preußischen Salzgewinnungsstätten traten gegenüber Lüneburg im Fernhandel kaum in Erscheinung, und die Inlandsalinen wie Halle oder Wieliczka erreichten mit ihrem Absatzgebiet den Ostseeraum nicht.

⁵ Vgl. dazu für die Auswirkungen auf Lübeck und Lüneburg: A. Braun, Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts, Hamburg 1926 (Diss. rer. pol.). Für Danzig ist jetzt heranzuziehen W. Stark, Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Weimar 1973 (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgesch. 11), und für Preußen und Livland insgesamt A. Attmann, The Russian and Polish markets in international trade 1500—1650, Göteborg 1973 (Publications of the Institute of Economic History of Gothenburg University 26). Einen Überblick über die englischen Verhältnisse gibt A. R. Bridbury, England and the salt trade in the later middle ages, Oxford 1955, der sich zugleich mit den Festlandsalinen Westeuropas auseinandersetzt.

lichen „Hundert“ der Salzrechnung in Seeland, der Baie, von Brouage oder Lissabon nicht hinaus⁶.

Es wird im folgenden nachzuweisen sein, daß es im Handel mit Lüneburger und mit Seesalz festliegende und überregional gebräuchliche Normen gegeben hat, die auch noch im 19. Jahrhundert bekannt und offensichtlich unverändert gebräuchlich waren. Eine Analyse der wichtigsten Einheiten präzisiert diese Normen. Zum Schluß steht das Fundament des Systems zur Diskussion. Bei diesem Vorgehen ist nicht zu vermeiden, daß zu Beginn der Untersuchung Thesen aufgestellt und Begriffe gebraucht werden, deren Berechtigung und Sinn sich erst im Fortgang der Ableitung verdeutlichen lassen.

I. Die Überlieferung der Normen vom Messen, Wiegen und Pfünden bis zum 15. Jahrhundert

Es gibt keinen Zweifel, daß der See- und Landhandel die transportierten Lasten mit festliegenden Maßeinheiten zu bezeichnen in der Lage waren. In einem Privileg des Fürsten Wizlaw I. von Rügen für Lübeck wurden 1224 die Schiffe nach Gruppen bis 12 Last, bis 18 Last und darüber eingeteilt. Als Zoll zahlte man außer einem Geldbetrag jeweils ein *punt* Salz⁷. In einer Zollrolle der Herzöge von Sachsen-Lauenburg für Lüneburg aus dem Jahre 1278 bemaß man die Abgabe für ein *kor* Salz mit $7\frac{1}{2}$ d., für einen Prahm von 32 Chor Salz mit 36 s. und für ein *Normanorum pondus* an verschiedensten Gütern mit $2\frac{1}{2}$ d.⁸

Das *punt* auf Rügen und das *pondus Normanorum* in Lauenburg müssen in derselben Größenordnung gesucht werden wie das *schippunt*, mit dem um 1338 in Livland Salz gepfündet und Güter gewogen wurden. Eine Ordnung des livländischen Deutschordensmeisters und der Stadt Riga bestimmte für den deutschen Kaufmann in Polozk und für den russischen in Riga, das Salz mit *eme pundere* zu wiegen, d. h. zu pfünden. Die fällige Gebühr wurde *van deme schippunde* erhoben. Anderes Gut — wohl vor allem Wachs, wog man sowohl in Polozk als in Riga auf Schalwaagen. Beim Wiegen war vorgeschrieben, daß *dat gud schal dat lode dorthien*, d. h. die aufgesetzten Gewichtsstücke mußten

⁶ Z. B. A. Agats, *Der hansische Baienhandel*, Leipzig 1910 (Abhandlungen zur Mittl. u. Neueren Gesch. 21); Th. Hirsch, *Danzigs Handels- und Gewerbe-geschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig 1858; oder auch Stark. Die Aufsätze von K. Koppmann, *Das Gewichtsverhältnis zwischen Thorn, Flandern und Lübeck*, in: HGBll. 1893, 117ff., sowie ders., *Die lübische Last*, in: HGBll. 1894, 145ff., kamen dem Kern des Problems noch nicht nahe.

⁷ K. Höhlbaum (Hg.), *Hansisches Urkundenbuch (HansUB)*, I 1876, Nr. 174: 1224 September 14.

⁸ W. F. Volger (Hg.), *Urkundenbuch der Stadt Lüneburg*, I 1872, Nr. 126: 1278 März 20.

durch das Warengewicht auf der anderen Schale austariert werden. Der Wäger mußte jedermann *vul gheve* — Gewichtsabschläge waren damit untersagt. Allerdings sollte das Schiffpfund der Polozker Schalwaage *enes halven livespundes swarer wesen . . . den dat Rigesche schippfund*⁹.

Damit sind die wichtigsten Elemente unserer Erörterung genannt: Last — Chor — Schiffpfund — Liespfund sowie Waagen und Pfänder, d. h. gleicharmige Schalwaagen und ungleicharmige Schnellwaagen. Für Lüneburg muß man berücksichtigen, daß zwar seit dem frühen 13. Jahrhundert die Tonnenfüllung gestattet war, daß sich jedoch gegenüber dem Handel mit losem bzw. Sacksalz der Tonnenhandel erst im Laufe des 14. Jahrhunderts dominierend durchsetzte¹⁰. Die folgenden Analysen vor allem des Maßwesens im Seesalzhandel stützen die Vermutung, daß auch die frühen Hohlmaße im Handel mit losem Salz gewichtsorientiert gewesen sind.

Es ist keine Frage, daß eine Gewichtskontrolle im Salzhandel älter war als unsere Nachricht aus der Zeit um 1338. Über gewichtsbezogene Hohlmaße konnte eine solche Kontrolle auch dort wirksam sein, wo nicht gewogen oder gepfündet wurde. Für diese Tradition ist in unserem Untersuchungsraum ein sehr hohes Alter anzunehmen. Wenn wir diesem Problem auch nicht auf den Grund gehen können, so läßt sich doch an einigen Quellenstücken zeigen, welche Rolle die Maß- und Gewichtsfragen im hansischen Handel des 13. Jahrhunderts bereits gespielt haben.

Gewichte, Waagen und Pfänder wurden schon in den deutsch-russischen Handelsverträgen von 1229, 1259 und 1268/69 für Smolensk, den Volok und für Novgorod ausführlich normiert¹¹. Im Westen erhielten die Kölner in einem Privileg für den Handel in Damme Zusicherungen für Schalen und Gewichte im Jahre 1252¹². Die Forderung nach Schalwaagen und nach der Abschaffung der *einser* oder *ponder* gehörte 1281 und 1282 zu den Bedingungen, die die hansischen Kaufleute an die Zurückverlegung ihres Stapels von Aardenburg nach Brügge knüpften¹³.

Als Erzbischof Adolf I. von Köln den Kaufleuten von Dinant im Jahre 1203 ihre *a temporibus Karoli regis* stammenden Zollsätze bestätigte, die sie für den Handel nach Köln und für die Durchfahrt über den Rhein und weiter nach Goslar besaßen, da war die Rede von *pondere, quod vulgo pundere dicitur*. Die in Köln erworbenen Güter wurden nach *centenarii* (Kupfer) oder nach der *libra* (ungenti) verzollt¹⁴.

⁹ HansUB II, Nr. 631: ca. 1338.

¹⁰ Vgl. H. Heineken, Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts, Berlin 1908 (Hist. Studien 63), 102.

¹¹ L. K. Goetz, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, Hamburg 1916 (Abh. d. Hamburg. Kolonialinstituts 37), 76ff.

¹² HansUB I, Nr. 428: 1252 April 15.

¹³ HansUB I, Nr. 891: ca. 1281 Ende.

¹⁴ HansUB I, Nr. 61: 1203 Februar 13.

Es muß einer noch ausstehenden Untersuchung überlassen bleiben, nach früheren Spuren dieser Maß- und Gewichtsbräuche zu suchen. Aus meinen Forschungen drängt sich mir jedoch die Vermutung auf, daß alle Bemühungen um korrektes Wiegen und um Normierung der Tonnen nach Inhalt oder Verpackung, die sich im 13., 14. oder auch noch im 15. und späteren Jahrhunderten nachweisen lassen, auf die Bewahrung älterer Praktiken und nicht etwa auf die Errichtung gänzlich neuer Normen zielte. Daraus folgt, daß die erfaßbaren frühen Normierungsbestrebungen uns — wenn auch verschlüsselt — Aufschluß über erheblich ältere Verhältnisse geben können. Wie sahen die Normen im Salzhandel der Hansezeit aus?

Im Jahre 1385 verhandelten die preußischen Städte über das Wiegen und Füllen der Lüneburger Salztonnen, ohne daß wir Näheres erfahren¹⁵. 1386 aber vereinbarten sie, *das man das saltz wege, und sla drye Lybeisch punt abe vor das holtz*¹⁶. 1392 folgte ein Beschluß, die Lüneburger Salztonnen überall im Lande nach dem Wiegen auf gleiche Art zu kennzeichnen. Elbing sollte die Zeichen anfertigen und im Lande verteilen lassen. Danzig übernahm es, an Lübeck und die anderen (Hanse-)Städte zu schreiben¹⁷. 1411 wurde auf einem Hansetag zu Wismar über das Lüneburger Salz verhandelt und beschlossen, die Tonne Salz mit dem Holz *uppe 23 Livessche punt* zu wiegen — *3 Livessche punt to rekende vor dat holt, also schal dat solt holden 20 Livessche punt*. Den preußischen Abgesandten wollte man *de wicht van deme soltponde mede don, dor ane to vorwarende, wor dat gebreke an sy*¹⁸. Schließlich kamen im darauffolgenden Jahr die Sendeboten der Städte Elbing, Danzig, Visby und Riga mit dem Rat der Stadt Lübeck überein, von allem in Lübeck zum Verkauf gelangenden Lüneburger Tonnensalz *dre Lyvessch punt* für das Holzgewicht abzuziehen und die Tonnen allgemein *bi der wicht* zu handeln¹⁹.

Es ist nicht weniger aufschlußreich, daß im Jahre 1402 auf einem livländischen Städtetag in Dorpat russische Abgesandte klagten, daß die Säcke zu klein und zu leicht *unde nicht en weren, alse van oldinges plegen to wesene*. Sie wünschten, daß *se ene wichte maken, beyde to den honige unde to den solte*. Die livländischen Städte, die dies noch im gleichen Jahr nach Lübeck berichteten, wehrten sich gegen ein Eingehen

¹⁵ K. Koppmann (Hg.), Die Recesse und andere Akten der Hansetage, I. Abteilung (HR I), Leipzig 1870ff., Bd. 2 Nr. 312: 1385 Dezember 13. Ich verdanke den Hinweis auf dieses und die folgenden Quellenstücke Heinz Ziegler, der mir freundlicherweise Einblick in sein Ms. über „Maß und Gewicht im hansischen Verkehr“ gewährte (vgl. H. Ziegler, Alte Gewichte und Maße im Lande Braunschweig, in: Braunschweigisches Jahrbuch 50, 1969, 129).

¹⁶ HR I, 2 Nr. 313: 1386 Februar 6 — Hervorhebungen hier und im Folgenden vom Verfasser.

¹⁷ HR I, 4 Nr. 124: 1392 November 24.

¹⁸ HR I, 6 Nr. 50: 1411 November 1.

¹⁹ HR I, 6 Nr. 71: 1412 Mai 18.

auf die russischen Forderungen, da *dat seer tegen den coepman weer unde nywerlde van oldinges geweset is*²⁰. Als 1407 Lübeck Gerüchte über Mängel *an der wichte* im livländischen Salzhandel zu Ohren kamen, schrieb es, daß man dem Kaufmann ausrichten möge, *dat den Russen vul schee unde ok deme kopmanne* nach der alten Übung²¹.

Diese Vorgänge zeigen auf der einen Seite, wie Abstimmungen über Maßfragen innerhalb der Hanse zustandekamen und welche langwierige Prozedur mit der Festlegung von Handlungsgewichtseinheiten und Gewichtsrelationen verbunden war. Das Ergebnis war die offenbare Übereinkunft über eine Relation von 20 : 23 Liespfund zwischen dem Netto- und dem Bruttogewicht der Lüneburger Salztonne. Dabei spielte kennzeichnenderweise der Lüneburger Rat keine Rolle. An der Einigung waren Lübeck und die Ostseestädte beteiligt. Über die Bedeutung dieser Gruppierung wird noch zu sprechen sein. Die Rezesse und Schriftwechsel belegen auf der anderen Seite, daß eindeutiges und überprüfbares Gewicht als Privileg verstanden wurde. Die livländischen Städte waren nicht bereit, sich gegenüber den russischen Abnehmern des Vorteils zu begeben, die Maßrelationen zu setzen.

Die russischen Klagen und die preußischen Normierungsbestrebungen hatten vermutlich ein und denselben Anlaß — sie waren eine Reaktion auf das verstärkte Eindringen von Seesalzimporten in den Ostseeraum. Mit den Schiffsladungen aus den Niederlanden oder aus Frankreich verbanden sich andere Gewichte und Relationen als mit dem Lüneburger Salz. Das Seesalz besaß allem Anschein nach auch eine andere Qualität und ein anderes Schüttgewicht. Für die Händler bot die Gewichtskontrolle einerseits eine Möglichkeit, Rückschlüsse auf Herkunft und Güte der Sendung zu ziehen. Nur über das Pfünden und Wiegen waren Mißverständnisse im Umgang mit dem Gewicht von Salz verschiedenen Ursprungs auszuschließen. Andererseits lag in einer Zeit sich umschichtender Handelsbeziehungen und sich verästelnder Warenmaße für die Zwischenhändler die Versuchung nahe, nach den alten Relationen, aber nach den kleineren westlichen Einheiten zu kalkulieren. Auf jeden Fall reißen die Klagen über Mängel am Salzgewicht im deutsch-russischen Handel nicht mehr ab, und sie könnten beliebig um Beschwerden über Maßmißbräuche im Wachs-, Herings-, Wein- oder auch Tuchhandel ergänzt werden, die sich die Partner gegenseitig vorhielten²². Gleichartige Beschwerden wurden von Danzig und Lübeck auch gegenüber Lüneburg laut²³.

²⁰ HR I, 5 Nr. 61: 1402 Februar 19, und HR I, 5 Nr. 66: 1402 Februar 19.

²¹ HR I, 5 Nr. 477: 1407 Oktober 8 (Lübeck an Riga).

²² Vgl. L. K. Goetz, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, Lübeck 1922 (Hans. Geschichtsquellen, Bd. 5, NF.).

²³ Vgl. z. B. HR I, 7 Nr. 267: 1420 September 24, oder ein Kopiar der Lüneburger Saline aus dem 16. Jh. (Ms. 2 der Salinaria im Museum f. d. Fst. Lüneburg).

Für den Zeitpunkt der in Preußen einsetzenden Normierungsbestrebungen im Salzhandel gibt es noch eine weitere Erklärung. Er scheint mit der Einführung einer besonderen Lüneburger Salztonne übereinzustimmen. In Lüneburg war Salz zuerst in große und ein wenig später auch in kleinere Tonnen gepackt und so gehandelt worden. Seit dem späten 14. Jahrhundert lassen die Quellen nur noch den Gebrauch einer Tonne erkennen. Aus dem sogenannten Tonnenprivileg Kaiser Maximilians II. aus dem Jahre 1571 für die Stadt Lüneburg erfahren wir, daß vor 150 bis 200 Jahren eine Tonne von besonderer Form durch den Rat mit Bedacht eingeführt worden sei²⁴. Es liegt nahe, diese Veränderung als Lüneburger Reaktion auf die verstärkt spürbar werdende Konkurrenz des Seesalzes zu verstehen. Eine deutlich abweichende Tonnenform war die Voraussetzung für die Effektivität der angestrebten Durchfuhr- und Handelsverbote für fremde, vor allem westliche Seesalzimporte. In späterer Zeit verstand man diese Tonne zugleich als Markenzeichen für das — wie man behauptete — qualitativ bessere Lüneburger Salz. Das kaiserliche Privileg machte sich diese Argumentation zu eigen und belegt das Vorhandensein derartiger Rechtsvorstellungen im deutschen Handel. Die Lüneburger Tonne war bauchig, während im Zusammenhang mit dem Seesalz stets von schmalen Tonnen die Rede ist²⁵. Über die Form ihrer Vorgänger läßt sich nichts aussagen.

Für diese Interpretation der Lüneburger Überlieferung sprechen wichtige Indizien. Das älteste Lüneburger Stadtbuch enthält aus der Zeit um 1382/83 am Ende einer Aufzählung von Warengewichten eine Formel, die die Relation von Schiffpfund — Zentner — Liespfund — Markpfund herstellt und die die Nachrichten aus den preußischen Quellen bestätigt: 1 Schiffpfund = 20 Liespfund²⁶. Sie gewinnt ihre besondere Bedeutung, wenn man sie mit der Gewichtsnorm der neuen Lüneburger Salztonne in Verbindung bringt. Dazu geben uns zwei erhaltene Gewichtsstücke dieser Zeit aus einem Satz des Rates — ein Einpfund und ein Zweipfund — die absolute Bezugsgröße an die Hand²⁷.

²⁴ L. A. Gebhardi, *Collectanea — Auszüge und Abschriften von Urkunden und Handschriften, welche das Herzogtum Lüneburg betreffen*, Bd. 10 (1762—1798), 292 (Xerokopie des Originals der Nds. Landesbibliothek Hannover in der Ratsbücherei Lüneburg).

²⁵ Vgl. z. B. AB 6¹, fol. 83v.: 1495 August 5 (bei Signaturen ohne weiteren Zusatz handelt es sich um Bestände des Stadtarchivs Lüneburg); vgl. auch Stark, 55.

²⁶ W. Reinecke, *Lüneburgs ältestes Stadtbuch und Verfestungsregister*, Hannover 1903 (Qu. u. Darst. z. Gesch. Niedersachsens 8), 240. Zur Datierung vgl. H. Witthöft, *Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung — Maß und Gewicht in Stadt und Land Lüneburg, im Hanseraum und im Kurfürstentum/Königreich Hannover vom 13. bis zum 19. Jahrhundert*, Göttingen 1977/78 (i. Druck) (Veröff. d. Max-Planck-Instituts f. Geschichte 60), (zit.: Maß und Gewicht).

²⁷ Barbara Hoffmann, *Maße und Gewichte in Lüneburg*, 1968, 42ff. (masch.-schr. Ms. im Museum f. d. Fst. Lüneburg), und G. Körner, *Die Kapazität der Lüneburger Saline*, in: *Lüneburger Blätter* 13, 1962, 127 (Abb.). Zum Gewicht dieses Pfundes vgl. auch H. Witthöft, *Konstanz und Variation eines Ratspfundes*

Die aus dieser Formel ableitbaren Gewichte bildeten bis zum Jahre 1836 die Basis des Lüneburger Gewichtswesens und waren seit 1692 auch die Grundlage des Landesgewichts im Herzogtum bzw. später im Kurfürstentum und Königreich Hannover²⁸. Bei der Bedeutung des Salzhandels für die Geschichte Lüneburgs ist es nicht überraschend, daß ein „Salzpfund“ zum Ratspfund wurde.

Der älteste Hinweis auf die besondere Lüneburger Tonne ist uns aus dem Jahre 1405 erhalten. Der Rat beklagte sich bei den Städten Elbing, Danzig und Königsberg, daß Tonnen der Lüneburger Art — *na unser tunnen ghetacht unde under unsem bande* — außerhalb Lüneburgs angefertigt, mit fremdem Salz gefüllt und schließlich auch noch als Lüneburger Produkt verkauft würden. Er fürchtete überdies, daß auf Schonen die leeren Lüneburger Salztonnen zu dem gleichen Zwecke mißbraucht und mit Seesalz wieder in den Handel gebracht wurden, und bat um Hilfe gegen diese Praxis²⁹. Dabei ist zu bedenken, daß die Wiederverwendung leerer Tonnen gang und gäbe war und daß noch im 14. Jahrhundert das lose abgefahrene Lüneburger Salz u. a. erst auf dem Wege zwischen Lüneburg und Lübeck in Tonnen verpackt wurde, die nicht in Lüneburg hergestellt waren.

Es übersteigt die Möglichkeiten dieser Analyse, den politischen und wirtschaftlichen Hintergründen der Sorgen und Bemühungen um ein bestimmtes Tonnenmaß weiter nachzugehen oder die metrologischen Zusammenhänge in Preußen oder Livland genauer unter die Lupe zu nehmen. Aber ein Hinweis auf parallele Entwicklungen in Lüneburg und Bremen ist erlaubt, weil er unserer Untersuchung den Blick auf die Mittlerstellung Lüneburgs öffnet. „Bremen, dessen Kaufleute sich, wohl seit dem Ende des 13. Jahrhunderts, der Gemeinschaft ferngehalten hatten“, erbat und erhielt im Jahre 1358 „zu sehr schweren Bedingungen“ die Wiederaufnahme in die Hanse³⁰. Lüneburg wurde gleichfalls erst 1360 erstmals Mitglied einer Friedenseinung sächsischer Städte und zählte seit 1381 zum wendischen Münzverein, obwohl die Stadt bereits 1294/95 zusammen mit 23 anderen niederdeutschen Städten den Beschluß ihrer Kaufleute gebilligt hatte, „künftig Lübeck als Appellationsinstanz des Novgoroder Gerichts zu akzeptieren“³¹.

Es ist vorerst nur eine These, die der Erhärtung in einer weiteren Untersuchung bedarf, daß Lüneburg sehr alte und enge politische und Handelsbeziehungen zu Bremen und dem Bremer Hinterland besaß und daß seine Hinwendung zur aktiven Beteiligung am hansischen Bündnis

zwischen dem 14. und 19. Jahrhundert, in: Zlatko Herkov (Hg.), *Travaux du 1er Congres International de la Métrologie Historique* 2, Zagreb 1975, 300ff.

²⁸ Vgl. Witthöft, *Maß und Gewicht*, und Ziegler 160ff.

²⁹ HR I, 8 Nr. 1041: 1405 September 2.

³⁰ Ph. Dollinger, *Die Hanse*, Stuttgart 1966, 95.

³¹ Helga Böse, *Lüneburgs politische Stellung im wendischen Quartier der Hanse in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts*, Lüneburg 1971, 6ff.

als Parallele zum Bremer Entschluß verstanden werden darf. Unzweifelhaft war dieser Schritt um 1360 ein Stück Handelspolitik und ganz auf der Linie der immer weiter über die Stadt- und Landesgrenzen hinausgreifenden Sicherungen der eigenen Interessen — vor allem im Salz- und im Speditionshandel³². Was lag näher als bei einer Veränderung der Tonne auch das Normgewicht dieses Handelszuges zu wählen und sich an den Verkehrs-, Handels- und Maßbräuchen des Kernraumes zwischen Seeland im Westen und Danzig/Elbing im Osten zu orientieren. Auch wenn Salz in Lüneburg weiter zugemessen und nicht zugewogen wurde, bedeutete diese Normierung, daß die Hohlmaße wie z. B. der Scheffel nunmehr mit dem Schiffpfundgewicht der neuen Tonne abgestimmt waren. Allem Anschein nach vollzog Lüneburg diese Anpassung nicht allein, sondern gemeinsam mit Bremen. Das heute verschollene Halbpfund aus dem Gewichtssatz des Rates, d. h. das Markgewicht, trug die Umschrift: *dit is ein half punt dem Rade to Luneborch unde Bremer* — es wog 243,0 g³³.

Die überlieferte Gewichtsformel von 1382/83 und das erhaltene Markpfund aus derselben Zeit geben uns für alle weiteren Umrechnungen die metrischen Äquivalente an die Hand³⁴:

	1 Markpfund	=	0,486 kg
<i>En livespunt holt 14 markpunt</i>		=	6,804 kg
<i>En sintener holt achte lyvespunt</i>		=	54,432 kg
<i>En schippunt holt twintigh lyvespunt</i>		=	136,080 kg.

Bemühungen Lüneburger Salzhändler, nach dem Dreißigjährigen Kriege die Nettonorm zu mindern, wurden 1679 unterbunden³⁵. Die aus dem 14. Jahrhundert bekannte Norm von 20 Liespfund blieb bis ins 19. Jahrhundert unangetastet erhalten. Nelkenbrechers Handbuch der Maß- und Gewichtskunde gibt in der Auflage von 1828 für Lübeck dieselbe Füllung an: 1 Schiffpfund oder 20 Liespfund à 14 Pfund oder 280 Pfund³⁶. Für Lüneburg nennt Nelkenbrecher 320 Pfund Lüneburger Handelsgewicht und damit die Bruttonorm³⁷. Von 23 Liespfund ist nicht mehr die Rede.

Anders als die Nettonorm wies die Bruttonorm eine gewisse Bandbreite auf — jedenfalls in den erhobenen Ansprüchen und im Vergleich der Überlieferung aus verschiedenen Städten. Noch 1577 klagten die

³² Vgl. dazu Böse, 11ff., auch H. Witthöft, Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumschatz bis zum Jahre 1637, Lüneburg 1962, 18ff., und K. Friedland, Der Kampf der Stadt Lüneburg mit ihren Landesherren, Hildesheim 1953, 2ff. (Qu. u. Darst. z. Gesch. Niedersachsens 53).

³³ H. Buchenau, Lüneburg-Bremer Gewichte, in: Blätter für Münzfreunde 15, 89f. Die Lübecker Mark hielt nach Grote 242,135 g (Buchenau, 90), Ziegler, 130, gibt 242,35 g an.

³⁴ Reinecke, Stadtbuch, 240.

³⁵ Vgl. Witthöft, Maß und Gewicht.

³⁶ J. C. Nelkenbrecher, Allgemeines Taschenbuch der Münz-, Maß- und Gewichtskunde . . . , Berlin 1828 (14. Aufl.), 220ff.

³⁷ Nelkenbrecher, 223.

Lüneburger Tonnenböttcher, daß das von Lübeck geforderte Holzgewicht von 3 Liespfund nicht zu erreichen sei³⁸. Zur gleichen Zeit aber schloß die Stadt Lüneburg einen Salzkontrakt mit dem Kurfürsten von Brandenburg (1582), in dem ein Bruttogewicht von 22¹/₂ Liespfund vorgesehen war³⁹. Das im 15. und 16. Jahrhundert stark gestiegene Salzhandelsvolumen und die dadurch bedingte Nachfrage nach Tonnenholz hatten — so stellten es jedenfalls die Lüneburger Böttcher dar — zu einer nachlassenden Qualität des verfügbaren Rohmaterials geführt⁴⁰. Ihre Argumente klingen glaubhaft, obwohl weiter unten eine andere Ursache für die Differenz im Holzgewicht verantwortlich gemacht werden kann. In jedem Falle stimmen die Lüneburger Angaben darin überein, daß das optimale Holzgewicht bei 34 oder 35 Pfund, d. h. bei 2¹/₂ Liespfund gelegen hat⁴¹. Ein Gewicht von 3 Liespfund läßt sich aus der Lüneburger Praxis nicht nachweisen. Auch hier ist zu beachten, daß die erwähnten Übereinkünfte aus der Zeit von 1385 bis 1412 preußische Regelungen oder Abmachungen mit Lübeck waren, die eine Lüneburger Beteiligung nicht erkennen lassen.

Ein Bericht über die Salzpfündung in Hamburg aus dem Jahre 1565 gewährt uns einen Bilck auf die praktische Handhabung der Tonnenorm. Man rechnete auch jene Tonnen noch für voll, an denen bis zu 8 oder 9 Markpfund fehlten, *denn ein half lißpundt konnte man an dem punder so genaue nicht wegen*. Die Friesen ließen im übrigen in Hamburg Tonnen mit Übergewicht oft liegen, *dann se besorgten sich, das es nas oder unreine were*⁴². Es ist zu einfach, die Toleranz von einem halben Liespfund auf die Mängel der Pfänder oder auf die hygroskopischen Eigenschaften des Salzes zurückzuführen, denn eine gleiche Marge hat sich beispielsweise auch weiter oben schon für die Schalwaagen in Riga und Polozk nachweisen lassen. Es ist vielmehr zu vermuten, daß hier kaufmännische Bräuche anderer Art eine Rolle spielten: z. B. die grundlegend um dieses Gewicht abweichende Bruttonorm verschiedener Maßsysteme. Da Pfänder nur in einem festgelegten System auswiegen konnten, hat man sich im Umgang mit Gewichtseinheiten eines anderen

³⁸ Vgl. Kopiar der Saline aus dem 16. Jh. (Salinaria, Ms. 2, Museum f. d. Fst. Lüneburg).

³⁹ Gebhardi, Bd. 10, 312.

⁴⁰ Vgl. Witthöft, Maß und Gewicht (nach Salinaria, Ms. 2, Museum f. d. Fst. Lüneburg).

⁴¹ Vgl. Witthöft, Maß und Gewicht. In einer Böttcherrolle von 1543 wird erwähnt, daß dem Kaufmann dadurch Schaden entsteht, daß einerseits die Tonnen nicht einmal 2 Lpfd. wiegen, sie andererseits aber in Lübeck und Hamburg mit *dre lizpundt afgeschlagen werden*. Die Auflage des Rates war vorsichtig formuliert: man ermahnte die Böttcher und die *holtlude*, das Holz künftig so zu schlagen, *dat de tunnen darna to orer geborliken wicht mochten gemaket werden*. Ich sehe in dieser Formulierung keine Anhaltspunkte für die Annahme, daß das Holzgewicht der Tonne in Lüneburg mit 3 Lpfd. gerechnet worden ist (AB 559a, 87ff.: 1543 Januar 17).

⁴² AB 6¹, fol. 236f.

Systems möglicherweise mit der Tolerierung gewisser Schwankungsbreiten beholfen. Die Anschaffung eines zweiten Pfünders hätte diesen Mangel beheben können, ist aber in Hamburg offenbar nicht für nötig erachtet worden. Es paßt in dieses Bild, daß die friesländische Tonne Butter mit ca. 139 kg netto um etwa ein halbes Liespfund schwerer war als die Lüneburger Tonne Salz⁴³.

Die aus dieser Praxis abzuleitende These ist, daß die Lüneburger Tonne mit 20 Liespfund Salz und 2¹/₂ Liespfund Holz insgesamt nur 22¹/₂ Liespfund auf die Waage brachte und daß dies seit der Einführung der besonderen Tonnenform in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts konstant so gewesen ist. Möglicherweise war die ältere Tonne dieser Größenordnung um ein Geringes schwerer. Ob sie jedoch das Füllgewicht der friesischen Buttertonne und mit Verpackung die in Preußen geforderte Norm erreichte, bleibt offen. Beide Parteien könnten also im Recht gewesen sein. Auf jeden Fall richteten sich die preußischen Städte nach einer überkommenen *Brutto*norm, als sie beschlossen, die Lüneburger Salztonnen nach Gewicht zu handeln, während die Lüneburger ihre neue Tonne offenbar nach der *Netto*norm von 20 Liespfund eichten, die von den preußischen Städten gleichfalls anerkannt war. Der Streit ging folglich primär um das Pfünde- und nicht, bzw. erst in zweiter Linie, um das Warengewicht. Allen Klagen lagen ältere, preußische Pfündebräuche zugrunde, mit denen die neue Tonne nicht übereinstimmend zu haben scheint. Daran konnte offenbar auch das Gewicht *van deme soltponde* nicht sogleich etwas ändern, das die preußischen Abgesandten 1411 mit nach Hause nahmen. In Lüneburg benutzte man im 17. Jahrhundert nachweislich unterschiedliche Pfänder für die Tonnenversendung auf verschiedenen Routen. Möglicherweise erhielt Lübeck zeitweilig oder sogar über Jahrhunderte hin eine höhere Salzfüllung auch in den neuen Tonnen, d. h. mehr als die Füllnorm von 20 Liespfund Salz pro Tonne⁴⁴.

Daß die abweichenden Nachrichten vom Holzgewicht der Tonnen auf unterschiedliche Pfündebräuche zurückgehen, wird dadurch erhärtet, daß sich im preußischen und im livländischen Handel der Brauch nachweisen läßt, Seesalz mit einer Relation von 16 : 18 für die Füllung und für das Gesamtgewicht zu rechnen⁴⁵. Diese Relation entspricht exakt

⁴³ Vgl. Witthöft, Maß und Gewicht.

⁴⁴ Zu den verschiedenen Pfändern vgl. H. Witthöft, Pfündung und Waage am Lüneburger Kaufhaus, in: Lüneburger Blätter, H. 19/20, 1968/69, 108; mit Hamburg wurde 1597 eine sogenannte „Salz-Minne-Gewichtsordnung“ geschlossen, deren Bezeichnung auf das geminderte Tonnengewicht nach der Schiffpfundnorm *brutto* hinzuweisen scheint (Gebhardi, Bd. 10, 313).

⁴⁵ Für Danzig vgl. E. Schulte, Das Danziger Kontorbuch des Jakov Stöve aus Münster, in: HGBll. 62, 1937, 44. — Für Riga vgl. Johann Daniel Intellmann, Arithmetischer Wegweiser, oder nach Ehst- und Liefländischer Handlung gründlich eingerichtetes Erstes Revalsches Rechenbuch . . . , Halle/Saale 1736, 15.

der Lüneburger Überlieferung von $22\frac{1}{2} : 20$. Obwohl an dem Lüneburger Bruttogewicht von $22\frac{1}{2}$ Liespfund oder 153,090 kg im Gegensatz zu 23 Liespfund oder 156,492 kg kaum ein Zweifel besteht, ist es dennoch mit einem anderen Pfundgewicht in Verbindung zu bringen. Noch um 1679 bewahrte man auf dem Lüneburger Rathaus einen *Inster oder Pfänder* auf — *zu stetem gedechtnus* —, *auf welchem eingeätzt sein diese Worte: Klar Saltz 280 Pfund, die Tonne 35 Pfund, Kette 5 Pfund. Welches dan 320 Pfund oder 20 Lißpfund außtreget*⁴⁶. 320 Markpfund à 486,0 g entsprechen 155,520 kg.

Dieses Bruttogewicht erweist sich als das „Pfund Schwer“ des Speditionshandels, das auch zu 20 „Liespfund“ à 16 Markpfund lbg. gerechnet wurde und in dieser Größe in Nürnberg bekannt war. Die Welserschen Nachträge zum Mederschen Handelsbuch erwähnen einen Bericht aus dem Jahre 1579, nach dem in Lüneburg ein Schiffpfund 20 Liespfund hielt⁴⁷, und 1694 verlangten die Nürnberger vom Lüneburger Rat, daß er die Ratswaage auf das Hamburger Schalgewicht umstelle — mit einem Schiffpfund zu 320 Pfund⁴⁸. Mit dem Tonnengewicht von 320—322 Markpfund brutto muß m. E. auch die „hansische“ Last berechnet werden.

Beide Größen finden sich auch im Wollhandel wieder. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts galt beispielsweise ein Sack Wolle in Hamburg und auch in Lübeck als 2 *wage*. Dem Gewicht einer Wage korrespondierten in Brügge 78,04 kg und in Amsterdam 77,583 kg⁴⁹. Ein Sack Wolle wog demnach 156,08 kg bzw. 155,166 kg. Ohne diese Spur verfolgen zu können, darf darauf aufmerksam gemacht werden, daß wir im bereits erwähnten *einser* einen Pfänder sehen dürfen, der zur Gewichtskontrolle eines bestimmten Gutes und bestimmter Kolli — Tonnen oder Ballen — diente und zum Auswiegen feinerer Differenzen nicht eingerichtet war. Die Lüneburger oder Hamburger Salzpfänder waren von dieser Art.

Wenn die ältere Lüneburger kleine Tonne 23 Liespfund brutto gewogen hat, dann dürfen wir ihr Salzgewicht mit $23 \times \frac{22,5}{20} = 20\frac{4}{9}$ Liespfund oder $286\frac{2}{9}$ Markpfund in Anschlag bringen — rechnen wir $20\frac{1}{2}$ Liespfund, dann waren es 286 Markpfund: 139,103 kg bzw. 139,482 kg.

⁴⁶ 1 Liespfund hier wie in der Spedition üblich zu 16 MPfd. lbg. gerechnet.

⁴⁷ H. Kellenbenz (Hg.), Das Medersche Handelsbuch und die Welserschen Nachträge, Wiesbaden 1974 (Deutsche Handelsakten d. Mittelalters u. d. Neuzeit 15), 434.

⁴⁸ H 1, 131: 1694 Dezember 14. Zu den jüngeren Lüneburger Gewichtsbriäuchen vgl. H. Witthöft, Die Verläßlichkeit von Waage, Pfändern und Gewicht im Speditionshandel des 17. und 18. Jahrhunderts — das Beispiel Lüneburg, in: Technikgeschichte 38, 1971, 17ff. Zu dem dort erwähnten Salzhandelsgewicht des 17. Jahrhunderts (28f.) vgl. nunmehr Witthöft, Maß und Gewicht.

⁴⁹ Ziegler, 137.

Nach einer Nachricht aus dem Jahre 1349 faßte die ältere große Tonne $8\frac{1}{2}$ Scheffel Salz⁵⁰. Da die kleinere jüngere Tonne von 20 Liespfund netto später stets zu 6 Scheffel gerechnet wurde, dürfen wir diese Rechenweise auch auf die älteren Tonnen übertragen und das Salzgewicht der großen Verpackung in der Region von $286\frac{2}{9} \times \frac{8,5}{6} = 405\frac{13}{27}$ Markpfund oder maximal 197 kg suchen.

Bei allen Veränderungen der absoluten Werte blieben die in Lüneburg üblichen Relationen gewahrt. Der ältere Salzhandel fußte dabei auf Einheiten, die eng mit der Produktionsstruktur der Saline zusammenhängen⁵¹:

1 Chor (Wispel) = 3 Fuder (Plaustra) = 12 Rump = 36 Süß.

Der jüngere Tonnenhandel basierte auf dem Scheffelmaß, blieb aber durch den Chor oder Wispel auf die frühen Produktions- und Handelsmaße bezogen:

1 Schiff = $6\frac{1}{2}$ Last = 78 Tonnen,

1 Last = 3 Wispel = 12 Tonnen = 72 Scheffel.

Die metrischen Äquivalente lassen sich mit Hilfe der bereits rekonstruierten jüngeren Tonnennorm berechnen⁵²:

1. Chor	=	544,320 kg	(2.) Last	=	1.632,960 kg netto
Fuder	=	181,440 kg		=	1.837,080 kg
Rump	=	45,360 kg		=	—1.877,904 kg brutto
Süß	=	15,120 kg	Tonne	=	136,080 kg netto
				=	153,090 kg
2. Schiff	=	10.614,240 kg netto		=	—156,492 kg brutto
	=	11.941,020 kg	Scheffel	=	22,680 kg netto.
	=	—12.206,376 kg brutto			

Es liegt auf der Hand, daß sich aus einer Berücksichtigung des älteren, u. U. etwas höheren Tonnengewichts auch für die Produktionsmaße angehobene Werte ergeben könnten. Sicher ist dieser Zusammenhang jedoch keineswegs, da die älteren Tonnen — wie noch zu zeigen sein wird — an ein Gewichtssystem gebunden gewesen zu sein scheinen, dem die uns überlieferten und rekonstruierbaren Produktionsgewichte gleichermaßen zugeordnet werden müssen.

II. Die Rekonstruktion der Normen des überregionalen Salzhandels aus Überlieferungen des 16.—19. Jahrhunderts

Die Danziger Quellen bieten zur Erhärtung unserer Thesen und zur Rekonstruktion der im Handel mit Seeland, der Baie, Brouage oder

⁵⁰ Volger, Urkundenbuch, Bd. 1, Nr. 454.

⁵¹ Vgl. Witthöft, Struktur, 26ff.

⁵² Der Bruttomarge liegen die beiden verschiedenen Relationen von 23 : 20 und $22\frac{1}{2} : 20$ zugrunde.

Lissabon und Setubal gebräuchlichen Maßeinheiten des Großhandels die besten Voraussetzungen. Aus zwei Rechenbüchern des Christoph Falk aus dem Jahre 1552 sowie aus einem Kontorbuch des Jacob Stöve aus der Zeit um 1560 lassen sich die relevanten Angaben mit Hilfe der Lüneburger Schlüsselwerte zugänglich machen⁵³.

Nach Falk hielt die Last „Kleinsalz“, d. h. Lüneburger Salz, 12 Tonnen. Eine Tonne rechnete er zu 20 Liespfund à 16 Pfund = 320 Pfund. Wir dürfen offenlassen, ob es sich um das Nettogewicht von $320 \times 425,250 \text{ g} = 136,080 \text{ kg}$, von $320 \times 435,456 \text{ g} = 139,345 \text{ kg}$ oder um das Bruttogewicht von $320 \times 486,0 \text{ g} = 155,520 \text{ kg}$ handelte. Irritierend ist eine Rechenart, nach der eine Tonne ein Gewicht von einem Schiffpfund abzüglich $2-2\frac{1}{2}$ Liespfund hatte. Sie ist nur zu entschlüsseln, wenn man bedenkt, daß es im Ostseehandel auch ein größeres Schiffpfund von 25 Liespfund gegeben hat⁵⁴: 25 minus 2 bzw. $2\frac{1}{2}$ Liespfund führen auf die aus Lüneburg bekannten Bruttogewichte von $22\frac{1}{2}$ bis 23 Liespfund für eine Tonne. Auch in Preußen wurde offenbar im 16. Jahrhundert eine Differenz von einem halben Liespfund zwischen — wie ich meine — zwei unterschiedlichen Maßreihen beachtet⁵⁵.

Die Last „Grobsalz“, d. h. Seesalz, rechnet Falk mit 16 Tonnen. Nach einer handschriftlichen Randbemerkung aus der Zeit um 1600, die sich im Thorner Exemplar des Rechenbuches findet, entsprach diese Last ebenfalls 12 Schiffpfunden, war jedoch *so viel alß eine Last bethonnet thuet*. Die Tonne Salz galt 6 Königsberger Stein à 40 Pfund⁵⁶. Stöve berichtet übereinstimmend, daß eine Last in Danzig 16 Tonnen Seesalz hielt, fügt jedoch hinzu: *tho Dansich, alß man datt solt mett unnd mitt der thunnen stortett, so is 18 thunnen 1 last*⁵⁷. Der Sinn ist unmißverständlich: 1 Last Grobsalz rechnete man zu 16 Brutto- oder 18 Nettotonnen.

Nicht die Last-Tonnen-Relation, sondern die absolute Größe der Tonne Grobsalz ist das Problem. Dazu finden sich im Revalschen Rechenbuch des Johann Daniel Intellmann aus dem Jahre 1736 und im Mederschen Handelsbuch aus der Mitte des 16. Jahrhunderts zusammen-

⁵³ Christoph Falk, Rechenbuch auff die Preusche müntz, mass und gewicht ... der Königlichen Stadt Danzig zu Ehren ... , Königsberg 1552 (zit.: Falk I), und derselbe, Preusch Rechenbuch gantz nützlich von Kauffmannschafft, der Gewicht und Zal, als wen man kaufft bey Schiffpfunden, Centnern oder Lasten ... der Fürstlichen Stadt Kneiphoff Königsberg zu Ehren ... , Königsberg 1552 (zit.: Falk II). Die in Auszügen mitgeteilten Angaben aus diesen Quellen, die sich bei E. Waschinski finden (Über altpreußische Geld- und Gewichtsverhältnisse um 1550 aus einem alten Rechenbuch, in: Altpreußische Forschungen, Jg. 19, Königsberg 1942, 26ff.) vermögen keinen Aufschluß zu geben und sind m. E. fehlerhaft interpretiert. Die Angaben Stöves finden sich bei Schulte, 44.

⁵⁴ = 170.100 kg. Vgl. H. Witthöft, Normgewicht im Danziger und Königsberger Salzhandel nach kaufmännischen Rechenbüchern des 16. Jahrhunderts, in: Scripta Mercaturae 2/1976.

⁵⁵ Vgl. die Angaben bei Falk I, fol. 26v f., und bei Falk II, fol. 16v.

⁵⁶ Vgl. Falk I, fol. 16v, und Falk II, fol. 16v.

⁵⁷ Schulte, 44.

führende Hinweise. Intellmann nennt für Reval die Last Salz mit 18 Tonnen bzw. die Last Lüneburger Salz mit 12 Tonnen. Für Riga rechnet er eine Last *aus dem Schiff* mit 18 und eine Last *gepackt Salz* mit 16 Tonnen. Die rigischen Gewichtsbräuche setzt er den revalschen gleich. In Reval aber wog *1 Tonne Revalsche Maasse Saltz . . . 10 Reusische Puded*⁵⁸. Da es am Gewicht des russischen Pud in einer Größe von 16,329—16,381 kg (= 40 Pfund russ.) keinen Zweifel gibt, wog die Tonne in Reval 163,296—163,805 kg⁵⁹. Nach Meder bestand zwischen dem Schiffpfund⁶⁰ in Riga/Reval und zu Veere (Seeland) ein Verhältnis von 4 zu 5. Daraus geht das seeländische Schiffpfund mit 130,636—131,044 kg hervor — zu 400 Pfund à 326,590—327,610 g⁶¹. 18 Tonnen dieses Gewichts ergaben eine Last von 2.351,448—2.358,792 kg.

An dieser Stelle beginnt unsere mehrgleisig geführte Analyse wieder Übereinstimmungen erkennen zu lassen. Da ist einerseits der noch um 1828 in Hamburg geübte Brauch, die Last groben Seesalzes zu 18 Tonnen oder etwa 4.800 Pfund (à 484,6 g) = 2.326,080 kg zu kalkulieren⁶². Andererseits wurde diese Größenordnung auch von 12 älteren großen Lüneburger Tonnen erreicht. Eine Last von $12 \times 405 = 4.860$ Markpfund oder 2.361 kg beweist zugleich, daß die für die Last überlieferte Zählnorm von „12“ allein noch keine ausreichende Bestimmung ihres Salz- oder Gütergewichtes gewesen ist, sondern daß man zudem auch wissen muß, um welche Tonnenart es sich handelte. Die Lüneburger Rekonstruktion war uns nur über das relativ grobe Scheffelverhältnis möglich. Die erheblich präzisere livländisch-seeländische Rechnung macht es nunmehr wahrscheinlich, daß auch die Lüneburger große Tonne zu 400 Pfund gerechnet worden ist.

Das Lastgewicht der 18 Tonnen Seesalz von 2.351,448—2.358,792 kg ist für uns in einem weiteren Zusammenhang aufschlußreich. Es hielt 4.800 Pfund von 489,885—491,415 g, und das fordert einen Vergleich mit traditionellen Gewichtsbräuchen im Schweizer Salzhandel heraus. Bis ins 19. Jahrhundert war das französische *poids de marc* in den Kantonen Aargau, Luzern, Solothurn und Wallis das Salzgewicht — als Folge eines von Frankreich beherrschten Handels, „an dessen Spitze vielfach der Salzhandel stand“⁶³. Diese Übereinstimmung legt es nahe, die seeländi-

⁵⁸ Intellmann, 7ff., 15.

⁵⁹ Der niedrigere Wert nach der Liespfundrechnung (= 24 Lpfd.), der höhere nach Angaben bei Hans-Joachim v. Alberti, *Maß und Gewicht*, Berlin 1957, 412.

⁶⁰ Bei Meder steht „ $\frac{1}{2}$ “, aber aus dem Satzzusammenhang wird erkennbar, daß es sich um eine Einheit von Schiffpfundgröße handeln muß.

⁶¹ Kellenbenz, 237.

⁶² Nelkenbrecher, 264ff.

⁶³ Anne-Marie Dubler, *Maße und Gewichte im Staat Luzern und in der Eidgenossenschaft*, Luzern 1975 (Festschrift 125 Jahre Luzerner Kantonalbank), 50; sie gibt diese Pfunde mit 490 g an (ebd., 50ff.). Das *poids de marc* hielt nach v. Alberti (411) 489,505 g. Zu den in Süddeutschland gebräuchlichen Salzmaßen vgl. in diesem Zusammenhang: E. Schremmer (Hg.), *Handelsstrategie*

sche Einheit von 130,636 kg allen weiteren Rechnungen zugrunde zu legen, obwohl nicht verkannt werden sollte, daß eine Einheit von 131,044 kg vier Zentner à 32,761 kg oder 400 Pfund à 327,610 g hielt — exakt das Gewicht des römischen Pfundes⁶⁴.

Es hat bisher die Vergleiche zwischen den quantitativen Überlieferungen des Ostens und des Westens erschwert, daß auf der einen Seite nach Last und auf der anderen nach Hundert gerechnet wurde. Das seeländische Beispiel macht nunmehr deutlich, daß wir es in dieser Rechenart mit Vielfachen der gebräuchlichen Zentnergewichte zu tun haben. Die für Last und Hundert überlieferten Relationen lassen vor allem folgende Maßverhältnisse erkennen:

1 Hundert Seeland	= 7 Last in Danzig ⁶⁵
	= 7 Last minus 1 Tonne in Danzig ⁶⁶
	= 7 Last in Lüneburg ⁶⁷
	= 400 Maß in Seeland ⁶⁸
1 Hundert Baie	= 7—7 ¹ / ₂ „hansische“ Last ⁶⁹
	= 16/28 Hundert Brouage ⁷⁰
1 Hundert Brouage	= 1 ³ / ₄ Hundert Seeland ⁷¹
	= 12 Last in Danzig und Amsterdam ⁷²
	= 28/16 Hundert Baie ⁷³
	= 27 französische „moyen“ ⁷⁴
	= 18 bzw. 20 „wege“ ⁷⁵
1 Hundert Portugal	= 26 portugiesische Moios ⁷⁶
(Lissabon + Setubal)	= 28 portugiesische Moios ⁷⁷
	= 8 „hanseatische“ Last ⁷⁸
	= 1 flämisches Hundert ⁷⁹ .

und betriebswirtschaftliche Kalkulation im ausgehenden 18. Jahrhundert — Der süddeutsche Salzmarkt, Wiesbaden 1971, 489 (Deutsche Handelsakten des Mittelalters u. d. Neuzeit 13).

⁶⁴ Vgl. zur Teilung der seeländischen Einheit weiter unten die Ausführungen zum seeländischen Hundert.

⁶⁵ Kellenbenz (Meder), 236.

⁶⁶ Schulte (Stöve), 44.

⁶⁷ AB 6¹, fol. 13: 1455.

⁶⁸ Kellenbenz (Meder), 235.

⁶⁹ Agats, 17; er gibt an, das Hundert zu 7 Last für die Baie nur einmal gefunden zu haben (ebd.). Hirsch, 258, nennt 7¹/₂ Last.

⁷⁰ Agats, 23.

⁷¹ Kellenbenz (Meder), 235.

⁷² Schulte (Stöve), 44.

⁷³ Agats, 23.

⁷⁴ Schulte (Stöve), 44.

⁷⁵ Agats, 30.

⁷⁶ Kellenbenz (Meder), 191.

⁷⁷ Hirsch, 85.

⁷⁸ Hirsch, 85, 258.

⁷⁹ Hirsch, 85.

Diese wenigen Beispiele aus Quellen des 15. und 16. Jahrhunderts zeigen bereits die Regelmäßigkeit des Systems auch im überregionalen Vergleich. Wir können an dieser Stelle die Verästelungen nicht weiter verfolgen, die sich im „moio“ in Portugal, im „muid“ in Frankreich, im „mew“ in England⁸⁰, im „Maß“ in Seeland oder im „muett“ in Amsterdam und Brüssel zeigen und die sich weiter bis zum venezianischen „moggio“ und dem antiken „modius“ erstrecken⁸¹. Auch deutsche Einheiten gehören in diesen Zusammenhang. Beispielsweise die Nürnberger oder die Regensburger „Metze“. Über das Regensburger Maß finden unsere Überlegungen Anschluß an die von Zlatko Herkov herausgearbeiteten Zusammenhänge in Südosteuropa — an die „metretae“ oder „Metzen“ in Österreich, Ungarn und Jugoslawien sowie schließlich auch auf dem östlichen Wege an die venezianischen Einheiten der „staia“ und des „moggio“⁸². Nicht alle genannten Einheiten sind uns in gleicher Größenordnung bekannt oder überliefert. Es gilt deshalb stets zu berücksichtigen, daß auch Vielfache einer Basiseinheit unter demselben Namen auftraten. Aus der Fülle der Zusammenhänge, die sich uns andeuten, sollen im folgenden lediglich die verschiedenen Recheneinheiten des hansischen Schiffshandels mit Salz rekonstruiert werden. Dazu ist einschränkend zu bemerken, daß es sich um Einheiten handelt, wie sie in Lüneburg, Danzig oder Nürnberg bekannt waren oder gebraucht wurden.

1. Die „hansische“ Last

Dieser Begriff taucht in den Quellen nicht auf, sondern wurde von Agats, Hirsch u. a. verwendet, um jene Last zu kennzeichnen, nach der die Seesalzimporte aus dem Westen im Ostseeraum umgerechnet wurden⁸³. Aber welches Salzgewicht ist ihnen zuzuordnen? Die Gleichsetzung des seeländischen Hundert sowohl mit 7 Lüneburger als auch mit 7 Danziger Last stützt die These, daß diese „hansische“ Last auf Tonnen von 320—322 Markpfund lbg. beruhte und dementsprechend 1.866.240—1.877.904 kg gewogen hat — 12 Tonnen à 155,520—156,492 kg. Ich sehe ihre Besonderheit darin, daß sie die rechnerische Verbindung zwischen dem Speditionsgewicht des Schiffpfundes zur Fuhre (= brutto) auf dem Lande, d. h. des Pfund Schwer von

⁸⁰ Vgl. zu den englischen Salzmaßen Bridbury, 158ff., mit weiterführender Literatur.

⁸¹ Vgl. zu den venezianisch-mittelmeerischen Salzmaßen J. C. Hocquet, *Métriologie du Sel et Histoire comparée en Méditerranée*, in: *Zbornik Historijskog instituta Jugoslavske akademije* 7, Zagreb 1974, 175ff.

⁸² Vgl. die zahlreichen Arbeiten Herkovs in der *Bibliographia Metrologiae Historicae* (M. Kurelac und Z. Herkov, Hg.), Nr. 743—756, Bd. 1, Zagreb 1971, sowie Nr. 466—473, Bd. 2, Zagreb 1973.

⁸³ Agats, 23ff.; Hirsch, 85, 285. Koppmann versuchte, die „lübische“ Last zu ergründen, hatte aber vor allem die Last-Tonnen-Relation im Auge, nicht die metrischen Äquivalente (Koppmann, *Lübische Last*, 145ff.).

320 Markpfund lbg., und dem Schiffpfund der *Seefracht* (= brutto) von 23 Liespfund oder 322 Markpfund lbg. herstellte. Diese Eigenart macht es wahrscheinlich, daß dieser Rechenbrauch sich in einer Region entwickelt hat, in der der Umschlag vom Wagen aufs Schiff und umgekehrt für den Kaufmann eine große Rolle spielte. Das war bei den wendischen Städten, vor allem aber bei dem Verkehr zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg der Fall. Die Routen zwischen diesen Städten verbanden Ostsee- und Nordseehäfen und wurden von allen Kaufleuten genutzt, die die Umlandfahrt scheuten. Diese Verhältnisse änderten sich erst, als die Schifffahrt sich weiter entwickelte, und vor allem, als die Niederländer in die Ostsee eindrangten.

Die weiter unten folgenden Überlegungen zum Hundert in Brouage bringen zutage, daß sich hinter einer Last in Amsterdam und Danzig auch das Zehnfache einer älteren Lüneburger großen Tonne verbergen kann. Diese Last von 10 Tonnen à 195,955 kg bzw. 12 Tonnen à 163,296 kg mit einem Gewicht von 1.959,552 kg werde ich als Amsterdamer Last bezeichnen, da sie m. E. eine typische Schiffslast war. Es ist charakteristisch, daß sie für Amsterdam und Danzig, m. W. aber nicht für Hamburg oder Lübeck überliefert ist. Mit den Verkehrsverhältnissen des hansischen Kernraumes läßt sich ihre Größe nicht erklären, wohl aber mit den Bedingungen auf einer durchgehenden Schiffsfrachtroute von Frankreich bis in die Ostsee. Danzig war einer der wichtigsten Häfen für diesen Verkehr. Da es sich um rechnerische Größen handelt, ist natürlich ihr Gebrauch nicht streng regional oder lokal beschränkt gewesen. Eine derartige Last blieb aber an die handelsüblichen Tonnen- und Schiffpfundgewichte gebunden, und die für die Amsterdamer Last typischen Einheiten waren im wendischen Viertel weniger geläufig.

Nach Abwägung aller hier dargelegten Stränge der Überlieferung schlage ich vor, die Lüneburger — auch in Nürnberg unter Hamburger Gewicht bekannte — Last von 12 Tonnen als „hansische“ Last für die Umrechnung im Handel mit Seesalz heranzuziehen, wenn es sich um die westliche Route handelt: $12 \times 155,520 \text{ kg} = 1.866,240 \text{ kg}$. Für die östliche Route mit Ausgang in Danzig sollte man — wenn man diesen feinen Unterschied machen will — die Danziger Last von 12 Tonnen à 23 Liespfund benutzen: $12 \times 156,492 \text{ kg} = 1.877,904 \text{ kg}$. Dieser Unterschied bietet sich nicht zuletzt deshalb an, weil auf diese Weise das Salzpfund von 489,5 g berücksichtigt werden kann: $156,492 \text{ kg} = 320 \text{ Pfund} \text{ à } 489,037 \text{ g}$.

2. Das Hundert in Seeland

Im Jahre 1455 rechnete man in Lüneburg das Hundert in Seeland zu Middelburg mit *soven last* oder 13.063,680 kg. Das entsprach 100 Schiffpfund à 130,636 kg und bestätigt die weiter oben vorgenommene Um-

rechnung über das Schiffpfund in Riga oder Reval. Ein solches seeländisches Schiffpfund hielt 4 Zentner à 32,659 kg — das Hundert demzufolge 400 Zentner.

Stöve gibt sehr genau an, daß ein seeländisches Hundert in Danzig 7 Last minus 1 Tonne ergaben — die Last zu 18 Tonnen gerechnet. Eine Danziger Last war folglich etwas größer als die hansische oder Lüneburger Last brutto. Sie faßte $13.063,680 \times \frac{128}{127 \times 7} = 1.880,934$ kg oder 12 Tonnen à 156,744 kg — eine Tonne zu 320 Pfund à 489,825 g. Diese Danziger Last tritt neben die bereits aus dem Liespfundgewicht rekonstruierte und ist ein Geringes größer. Ich halte bei allen Rechnungen im Ostseeraum die auf dem Liespfund basierenden für die verlässlicheren. Allerdings liefert uns diese zweite Danziger Rechnung aus dem seeländischen Hundert einen Beweis, mit welcher Genauigkeit sich mit den Mitteln eines Systems — hier des seeländischen — die Einheiten eines anderen — hier des Danziger Systems — angeben ließen. 7 größere Danziger Last führen auf 13.166,538 kg zu 100 Schiffpfund à 131,665 kg, die sich wiederum als 280 Pfund von 470,232 g verstehen lassen. Ein Schiffpfund von 130,636 kg hielt 300 Pfund à 435,453 g oder 280 Pfund à 466,557 g. Wir können diesen interessanten Spuren, die auf die gängigsten Handelspfunde führen, nicht weiter nachgehen, sondern nur anmerken, daß diese Übereinstimmung kein Zufall gewesen sein kann.

Die bereits erwähnte Rechenweise, nach der die Last Grobsalz zu 16 Tonnen mit einer Last *bethonnet* gleichgesetzt wurde, führt bei Anwendung auf die Lüneburger Last zu folgendem Ergebnis:

$$\begin{aligned} 1.866,240 : 16 &= 116,640 \text{ kg} = \text{Füllgewicht einer Tonne,} \\ 116,640 \times 18/16 &= 131,220 \text{ kg} = \text{Bruttogewicht einer Tonne} \\ &= 280 \text{ Pfund à } 468,642 \text{ g.} \end{aligned}$$

Wir haben in dieser komplizierten Überlieferung ein Beispiel für die oft zu vermutende, aber selten beweisbare Praxis, an den Haupthandels- und Stapelorten durch das Umpacken oder durch das erstmalige Einmessen in Tonnen einen neuen Ast in der Verzweigung der Salzmaße hervorzubringen. Das geschah nicht willkürlich, sondern in der soeben beschriebenen Weise unter Benutzung von Maßeinheiten, unter denen die Ware bis zu diesem Orte gehandelt worden war.

Die Rechenweise bestätigt auf ihre Art, daß die Lüneburger Last brutto zur Umrechnung im hansischen Handel mit Salz herangezogen wurde. Aus der Lüneburger Überlieferung stammt auch ein Hinweis darauf, daß und wie man ein seeländisches Hundert gerechnet hat. Um 1455 hielt man in Lüneburg fest, daß sich in Middelburg aus einem Hundert *Bayeszsches soltes* drei Hundert *grawes zeesoltes* ersieden ließen. Man arbeitete daran vier Wochen *dagh und nacht*. Ein Hundert hatte 7 Last, und dat hundert soltes galt to Middelenborg seven punt

grote, und *de seszling soltes van solte galt 7 grote*⁸⁴. Was auf den ersten Blick als Nachricht über den Preis eines Hundert Seesalzes erscheint, ist bei genauerem Hinsehen die Beschreibung der in Middelburg gebräuchlichen Maßrelationen mit Hilfe der Geldrechnung: 1 Pfund Grote = 1 Pfund flämisch = 240 Grote⁸⁵. Zieht man außerdem heran, daß es beispielsweise in Lüneburg üblich war, einen Scheffel Roggen, Weizen, Erbsen oder Salz als *söbling* zu bezeichnen und das Sechsfache als Tonnen- oder Sackeinheit zu rechnen⁸⁶, dann darf man das seeländische Hundert auf folgende Weise interpretieren:

6 <i>seszling</i>	= 6 x 7 = 42 Grote,
1 Hundert	= 7 x 240 Grote = 1.680 Grote
	= 40 Einheiten à 6 <i>seszling</i> ,
1 Hundert	= 13.063,680 kg = 40 x 326,592 kg,
1 Hundert	= 1.306,368 kg = 40 x 32,659 kg,
1 Hundert	= 130,636 kg = 40 x 3,265 kg,
1 Hundert (?)	= 13,063 kg = 40 x 326,592 g.

Man findet unter den verschiedenen „Hundert“ Gewichte von der Größe einer Last, eines Schiffpfundes oder eines Steines und unter den Einheiten zu je 6 *seszling* solche von der Größe eines Zentners, eines Achtels oder eines Pfundes. Man braucht nur auf den Königsberger Stein⁸⁷ oder auf das russische Pud zu verweisen⁸⁸, um anzudeuten, daß diese Interpretation nicht nur für Seeland und nicht nur für das Mittelalter anwendbar ist. Legen wir eine 300er-Teilung zugrunde, dann stoßen wir auf den Zentner zu 43,545 kg = 100 Pfund à 435,456 g.

3. Das Hundert in der Baie

Dieses Hundert zu 7 bis 7¹/₂ hansischen Last führt uns auf eine Marge von 13.063,680—13.996,800 kg. Ich neige dazu, einer Angabe von Theodor Hirsch Bedeutung zuzumessen, der aus Danziger Quellen zu der Überzeugung kam: „Das Cent in Baie war gleich 7¹/₂, das Cent in Lissabon = 8 Lasten“⁸⁹. Ein Hundert von 13.996,800 kg hielt 300 Zentner à 46,656 kg, nach der 400er-Teilung waren es 400 Zentner zu je 34,992 kg.

A. R. Bridbury gibt uns eine Kontrollmöglichkeit an die Hand. Er berichtet aus dem englischen „Noumbre of Weyghtes“, „that at the Bay there were 9 charges to the hundred“. Die Einheit des „charge“ — auch „wey“ oder „dolium“ — hielt nach seinen Angaben 5 „quarters“ oder

⁸⁴ AB 6¹, fol. 13.

⁸⁵ Diese Relationen nennt Michäel Schiller, Eine ordentliche Anweisung zu denen Grundlegungen in der edlen Rechenkunst . . . , Lüneburg 1651, 196.

⁸⁶ Schiller, 95.

⁸⁷ Vgl. Falk II, fol. 17v, oder Schulte (Stöve), 42.

⁸⁸ Vgl. v. Alberti, 412 — das Berkowetz hielt 10 Pud à 40 Pfund oder 400 Pfund.

⁸⁹ Hirsch, 258.

140 Pfund avdp. Das englische Hundert des Baiehandels wog folglich 1.260 Pfund à 466,560 g oder 587,865 kg. Legt man das jüngere Pfund avdp. von 453,600 g zugrunde, dann hielt das Hundert 571,536 kg. Für das ältere und schwerere avdp. spricht der Umstand, daß 2 „charges“ oder „weys“ à 140 Pfund zu 466,560 g exakt auf das Gewicht der rekonstruierten seeländischen Tonne führen: 130,636 kg⁹⁰. 24 englische Hundert von 587,865 kg oder 14.108,760 kg stimmen nahezu mit dem Hundert Baiesalz von 7 $\frac{1}{2}$ Last überein. Zum Vergleich: ein Hundert Baiesalz von 14.108,760 kg entspricht 7 $\frac{1}{2}$ Last à 1.881,168 kg, hielt 300 Zentner à 47,029 kg oder 7 $\frac{1}{2}$ x 12 Tonnen à 156,764 kg. Diese Werte erinnern an die größere Danziger Last, ohne daß sich uns hier die Möglichkeit bietet, die Parallele weiter zu verfolgen.

4. Das Hundert von Brouage

Die überlieferten Relationen setzen das Hundert von Brouage sowohl zum Hundert in Seeland als auch zum Hundert der Baie mit 7 : 4 in Relation. Zieht man die Lastrelationen heran, die sich für französisches Seesalz haben nachweisen lassen, dann kommt man auf 12 : 7 oder 12 : 7 $\frac{1}{2}$. Damit ist die Größenordnung des Hundert von Brouage ohne Problem einzugrenzen. Worin die Ursache für eine gewisse Schwankungsbreite für das Hundert in Brouage, aber auch für das Hundert in der Baie oder in Portugal seine Ursache gehabt haben mag, kann aus den hier vorgestellten Quellen nicht schlüssig beantwortet werden. Es ist jedoch zu beachten, daß das Medersche Handelsbuch im Zusammenhang der Brabanter Salzhandlung und im Anschluß an Maßüberlieferungen für Salz aus Portugal davon spricht, daß *der abgang am saltz ist 10 \bar{p} c^o, das erst jar, darnach nicht mehr*⁹¹.

Maßveränderungen, die sich durch das Trocknen und Verdichten des länger lagernden Salzes einstellten, können u. U. in unterschiedlichen Relationen für einzuschiffendes oder auszuladendes Salz berücksichtigt worden sein. Jean Claude Hocquet meint eine derartige Praxis für ein Verhältnis von 25 : 24 portugiesischen Moios im Handel zwischen Lissabon und Flandern nachweisen zu können, wo 100 flandrische „hoet“ als Ausschiffungsmaß 24 Moios entsprochen haben⁹². Mir scheint jedoch, daß die Differenz in diesem Falle zu gering ist, um beweiskräftig zu sein. Wahrscheinlicher ist vielmehr, daß sich in dieser Umrechnung die Relation von zwei verschiedenen, aber auf den hansischen Routen nebeneinander gebrauchten Basismaßen verbirgt, auf die noch einzugehen sein wird. Anders steht es um die Schwankungen zwischen 7 und 7 $\frac{1}{2}$ Last

⁹⁰ Die Relationen und Pfundzahlen nach Bridbury, 159f. Vgl. zu den englischen Pfundgewichten R. E. Zupko, *A dictionary of English weights and measures*, Madison/Milwaukee/London 1968, 133ff.

⁹¹ Kellenbenz, 237.

⁹² Hocquet, 187.

oder auch 18 und 20 *wege*, obwohl auch bei diesen Verhältnissen noch geklärt werden müßte, was davon auf das Konto einer Differenz zwischen Netto- und Bruttogewichten zu verbuchen ist.

Geht man vom Hundert in Seeland zu 7 und vom Hundert in der Baie zu $7\frac{1}{2}$ Last aus, dann ist nach der Relation von 7 : 4 oder 28 : 16 das Hundert von Brouage in der Größenordnung von 22.861,440—24.494,400 kg zu suchen. Zugleich wurde es auch als Größe von 12 Last in Danzig oder Amsterdam gerechnet: $12 \times 1.866,240$ kg oder 22.394,880 kg? Dieser Wert fällt aus dem Rahmen der Möglichkeiten heraus, und die „hansische“ Last scheidet für diese Rechnung aus.

In dieser Situation ist daran zu erinnern, daß Christoph Falk neben dem „Kleinsalz“ das „Grosalz“ kannte — haben wir hier das „Grosalz“ und die Basis einer größeren Last zu suchen? Die ältere große Lüneburger Tonne entsprach mehr oder weniger genau 9 Sechstel eines seeländischen Schiffpfundes von 130,636 kg, die uns auf eine Tonne von 195,954 kg führen. 10 dieser Tonnen von insgesamt 4000 Pfund à 489,885 g ergeben die bereits erwähnte Amsterdamer Last von 1.959,552 kg, die zugleich auch zu 15 seeländischen Schiffpfund zu rechnen ist. In einer Summe von 12 Amsterdamer Last sehe ich das Hundert von Brouage: 23.514,624 kg.

Ein Problem bleibt die in Hamburg um 1828 nachzuweisende Salzhandelseinheit eines Hundert Seesalz von ca. $11\frac{1}{2}$ Hamburger Last à 4.800 Pfund (à 484,6 g) oder ca. 26.755 kg⁹³. Die im hansischen Handel des 15. und 16. Jahrhunderts üblichen Relationen, die wir zur Rekonstruktion herangezogen haben, lassen diese Größe nicht zu. Sucht man nach einer Begründung für dieses schwere Hundert in Brouage, dann stößt man wiederum auf die Netto-Brutto-Relation von 16 : 18. Ein Hundert von 23.496,240 kg losen Salzes wäre bei einem Tonnengewicht von $\frac{2}{16}$ verpackt um diesen Anteil schwerer und wöge brutto 26.433,270 kg. Es muß hier offengelassen werden, welche Umstände dieses schwerere Hundert in der Praxis hervorgebracht haben.

5. Das Hundert von Lissabon und Setubal

Nach dem Mederschen Handelsbuch kaufte man im 16. Jahrhundert das portugiesische Salz so weit südlich wie an der Algarve *nach dem maio* ein. In Lissabon rechnete man es *mit einer maß, geheysen moia, gemelt moia 26 thun in Flandern 1 hundert saltz*⁹⁴. Theodor Hirsch gewann aus Danziger Quellen eine Relation von 8 hansischen Last für das Hundert, das zugleich einem „flämischen Hundert“ entsprach und dort, d. h. in Lissabon, 28 Moios ausmachte — „jetzt gehen 4– $4\frac{1}{2}$ Moios auf 1 Hamburger Last“⁹⁵.

⁹³ Nelkenbrecher, 164ff.

⁹⁴ Kellenbenz, 191, 244.

⁹⁵ Hirsch, 85.

Auch wenn die Angaben zur Hamburger Last aus dem Jahre 1858 stammen, so gestattet uns die weitgehende Übereinstimmung der Maßspannen von 26—28 und 4—4¹/₂, auch die Hamburger Relation zur Interpretation mit heranzuziehen. Aus einem Hamburger Lastgewicht von 2.326,080 kg läßt sich ein portugiesischer Moio mit 516,906—581,520 kg berechnen. Gehen wir von 8 hansischen Last oder einem Lissaboner Hundert von 14.929,920 kg aus, dann führen 16 bzw. 28 Moios auf ein Gewicht für das einzelne Maß von 533,211—574,227 kg.

Es besteht kein Zweifel, daß das westliche Seesalz — anders als das Lüneburger Salz — lose aufgeschüttet verschifft wurde. Meder beschreibt, wie nach der Ankunft des *proventzischen* Salzes in Seeland bei Arnemuiden die *pfannenleut* von Zieriksee, Bergen op Zoom und *auch andere kaufleut mehr* zusammenkamen, und *wer lust hat, der kauft, wans einer auß den schiffen schütten wil, trachte er an denselben orten ein hauß zu überkommen, für ein oder zwey jar lang. Nachmals versorge er im ein schiff, das ihm das saltz auß dem Brittanischen schiff, in sein hauß füren*⁹⁶. Diese Nachricht aus der Zeit um 1543—46 erwähnt auch, daß die Pfannenleute, d. h. die Sieder, die aus dem Seesalz *solt van solte*⁹⁷ machten, ungefähr 240 Pfannen besotten — *und so sie sieden, seudt 1 pfannen ein wochen 100 f saltz*⁹⁸. Ebenso wie in Lüneburg zeigt sich hier ein Zusammenhang zwischen den Maßen und dem Produktionsablauf.

Wenn man die lose Schüttung in Betracht zieht, dann kann der Gewichts- und Maßverlust des Salzes zwischen Lissabon und Seeland tatsächlich die bereits von Jean Claude Hocquet vermutete Ursache der Maßspanne gewesen sein, die sich aus unseren Quellen mit 4—4¹/₂ oder 26—28 Moios ergibt. Man hätte infolgedessen in Lissabon 28 Moios laden müssen, um in Seeland 26 Moios ausschiffen zu können, so daß zu rechnen wäre:

28 Moios à 533,211 kg = 14.929,920 kg = 1 Hundert in Lissabon

26 Moios à 533,211 kg = 13.863,486 kg = 1 Hundert „flämisch“.

Das „flämische“ Hundert dieser Rechnung rückt in die Nähe des Hunderts Baiesalz von 7¹/₂ hansischen Last oder 13.996,800 kg. Das portugiesische Hundert von 14.929,920 kg hielt 400 Zentner à 37,324 kg. Das Salzgewicht eines Moio von 533,211 kg liegt in der gleichen Größenordnung wie der Lüneburger Chor oder Wispel mit 544,320 kg. Rechnet man den Moio zu 574,227 kg, dann drängt sich ein Vergleich

⁹⁶ Kellenbenz, 236.

⁹⁷ Dieser Begriff wird schon in Lüneburg so im Jahre 1455 gebraucht (AB 6¹, fol. 13).

⁹⁸ Kellenbenz, 236 — auch an dieser Stelle ist für „f“ nicht „Pfund“, sondern ein Vielfaches zu setzen. Nach der Lüneburger Überlieferung benötigte man in Middelburg vier Wochen, um aus 1 Hundert Baiesalz 3 Hundert graues Seesalz zu sieden, und arbeitete daran Tag und Nacht: 3 Hundert Seeland = 39.191 kg oder in einer Woche 9.797 kg. Es bleibt offen, wie diese Nachricht mit der Mederschen Angabe in Übereinstimmung gebracht werden kann.

mit dem englischen Hundert von 571,536—587,865 kg auf. Welche Gewichtseinheiten in welchem Zusammenhang tatsächlich in Portugal bei der Verladung oder in den Niederlanden bei der Ausschiffung Anwendung gefunden haben oder von den Kaufleuten bei der Berechnung von Fracht und Abgaben benutzt worden sind, läßt sich aus den hier ausgewerteten Quellen nicht sagen. An der Größenordnung der Rechen- einheit im überregionalen Fernhandel des Hansens dürfte jedoch kein Zweifel bestehen.

III. Die Struktur der Salzmaße im hansischen Fernhandel

Die rekonstruierten Maßeinheiten bergen — jede für sich genommen — noch Fragen und Unsicherheiten, die eine großräumige Analyse wie die unsrige nicht ausräumen kann. Jedes Hundert müßte nunmehr noch detaillierter an die Produktions- und Transportbedingungen in Seeland, in der Baie, in Brouage oder Lissabon gebunden werden. Man müßte die Salzladungen auf ihrem Wege zum Verbraucher verfolgen, um die Konstanz oder die Veränderung des Warengewichts und die damit zusammenhängenden kaufmännischen Rechen- und Maßbräuche in den Entstehungssituationen kennenzulernen. Auch ist die Beweisführung mit Beispielen aus einem bestimmten Zeitraum nicht ohne weiteres zugleich für vorangegangene oder folgende Jahrhunderte gültig.

Die bisherigen Ergebnisse dürfen aber auch nicht zu gering eingeschätzt werden. Sie beweisen, daß gleiche bzw. vergleichbare Maße nicht nur im hansischen Kernraum, nicht nur in Preußen oder Livland, sondern entlang der Salzhandelsroute in ihrer ganzen Ausdehnung von Lissabon bis Novgorod in einem festen und rekonstruierbaren Verhältnis zueinander standen und vermutlich mit südosteuropäischen und mittelmeeischen Einheiten verbunden waren. Indem wir ein Gut — das Salz — ausgewählt haben und die Kontinuität der Maßverhältnisse in Lüneburg und Lübeck beweisen konnten, ist zugleich deutlich geworden, welche Bedeutung der regional begrenzten Analyse eines dominierenden Erzeugnisses oder Handelsgutes zukommt. Man wird in Zukunft mehr als bisher auf die an ein bestimmtes Gut sich heftenden Maßbeziehungen achten müssen. Lokale oder regionale Maßsysteme beruhten nicht auf abstrakten Normen, sondern entstanden als mehr oder weniger dichtes Gewebe von Einheiten und Relationen, die mit dominanten Waren, Handelspraktiken und Handelsbeziehungen in Verbindung gebracht werden müssen. Am Beispiel der Wolle wurde angedeutet, wie sich ein weiteres Gut in die aus der Salzrechnung erkennbare Struktur der Großhandelsmaße einfügen läßt.

Die im Verlauf der Ableitungen aufgegriffenen Einheiten und Normen aus verschiedenen regionalen und nationalen Maßsystemen von

England im Westen bis nach Rußland im Osten oder Italien im Süden haben durch ihre Übereinstimmung mit unseren rekonstruierten Werten den Vorbehalt entkräftet, daß die hier benutzte, relativ schmale Quellenbasis möglicherweise keine weiterreichenden Einsichten zulasse. Das Gegenteil hat sich gezeigt. Auf der Grundlage eines abgesicherten, am Produktionsort eines Gutes gewonnenen Maßsystems war es zum erstenmal möglich, auch fremde und entferntere Überlieferungen richtig zu gewichten und miteinander in Beziehung zu setzen. Allerdings hört diese Art des Vorgehens dort auf verläßlich zu sein, wo die Verästelungen in die kleineren Einheiten der regionalen Systeme entlang der Route hineinreichen.

Alle bisherigen Ergebnisse stützen sich mehr oder weniger ausschließlich auf die Lüneburger quantitative Überlieferung — auf die Liespfundformel von 1382/83 und die erhaltenen Markpfundgewichte aus derselben Zeit. Die ausgreifenden Ableitungen wurden allein aus den Quellen der kaufmännischen Praxis entwickelt. Als notwendige Folge dieses Vorgehens stehen die gewonnenen Einheiten unverbunden nebeneinander und lassen sich nur durch den Fundort oder den dominierenden Zweck näher bezeichnen und unterscheiden. In einigen Fällen helfen uns die traditionellen Begriffe wie z. B. beim „Schiffpfund“, beim „Normanorum pondus“ oder beim „Liespfund“ und beim „centenarius“. Es entsteht die Frage nach der sinngebenden Struktur dieser Maßvielfalt.

Der Schlüssel zu diesem Problem liegt in der Zuordnung der variierenden Einheiten zu verschiedenen Maßketten. Zu einer derartigen Unterscheidung gibt uns die Überlieferung einer Tributzahlung, die der Franke Karl der Dicke an den Normannen Siegfried leisten mußte und die uns in zweierlei Fassungen der Fuldaer Annalen für das Jahr 882 n. Chr. erhalten ist, die entscheidenden Relationen an die Hand. Die normannische „libra“ war die schwerste, so daß die Zahlungen nach Regensburger (karolingisch-fränkischem) bzw. nach Mainzer Gewicht entsprechend höhere Pfundzahlen ausmachten. Das Verhältnis war $2000^{99} : 2083\frac{1}{3}^{100}$:

⁹⁹ B. Hilliger, Der Unterschied Mainzer und Kölner Gewichts (in: ders., Gold- und Silbergewicht im Mittelalter, Halle/Saale 1932, 6) bemerkt zu diesem Pfundgewicht, daß die Quelle selbst die Zahl nicht nenne, daß er sie jedoch von Soetbeer übernehme, der sich vermutlich „von der Annahme leiten ließ, daß der geforderten Tributzahlung für die Normannen eine runde Zahl, also 2000 Pfund ihres Gewichtes, zu Grunde gelegen haben müßte“. Ich halte diese These für sinnvoll und angemessen.

¹⁰⁰ Die Regensburger Fassung nennt *duo mille libras et 80 vel paulo plus; quam libram 20 solidos computamus expletam* (Hilliger, 6). Da ausdrücklich eine Summe von mehr als 2.080 Pfund erwähnt wird und somit eine Relation von 2000 : 2080 oder 25 : 26 nicht in Frage kommt, ist es zulässig die nächstliegende Relation heranzuziehen — und das ist 24 : 25; daraus ließ sich die gebrochene Zahl von $2.083\frac{1}{3}$ Pfund errechnen. Diese Methode steht zur Diskussion.

2412. Von der fränkischen „libra“ heißt es ausdrücklich, daß sie 20 „solidi“ halte¹⁰¹. Nimmt man das Mainzer Pfund mit 470,6858 g an¹⁰², dann lassen sich die beiden anderen mit 567,646 g bzw. mit 544,940 g berechnen. Die entsprechenden Markgewichte waren halb so schwer.

Für unsere Überlegungen sind die hier deutlich werdenden Relationen wichtig. Das normannische und das fränkische Gewicht verhielten sich wie 25 : 24. Ziehen wir die Markgewichte heran, so führen 24 normannische Mark ebenso wie 25 fränkische Mark auf ein Steingewicht von 6,811 kg und damit auf die Größenordnung des Liespfundes. Die weitgehende Übereinstimmung erlaubt es, die gesicherten Lüneburger Gewichte für die Verhältnisse des späten Mittelalters zugrunde zu legen und vom Liespfund zu 6,804 kg auf ein normannisches Pfund von 567,000 g (= $\frac{1}{12}$ Lpfd.) bzw. auf ein fränkisches Pfund von 544,320 g (= $\frac{2}{25}$ Lpfd.) rückzuschließen.

Wir können an dieser Stelle keinen ausgedehnteren metrologischen Exkurs vorlegen, dürfen aber doch darauf hinweisen, daß die gefundene Relation und die hier erkennbar werdenden Gewichte antike Vorbilder haben. Nach Oxé rechnete man in der Antike die Gewichtsrelation von Weizen und Wasser auf verschiedene Weise — entweder mit 18 : 24 oder mit 18 : 25¹⁰³. Diese Variation entspricht genau dem Unterschied zwischen dem normannischen und dem fränkischen Pfund. Lehmann-Haupt hat das Nebeneinander einer „gemeinen“ und einer „königlichen“ Norm im Verhältnis 24 : 25 für den alten Orient nachweisen können und bereits darauf hingewiesen, daß dieses Verhältnis „bis weit nach außen hin und zeitlich weit über das Altertum hinaus fortgewirkt“ hat und daß es „nicht nur für die Kategorie der Gewichte, sondern auch für die Hohlmaße“ galt¹⁰⁴.

Die antiken Vorbilder für die normannischen und fränkischen Mark- und Pfundgewichte liegen offen da. Wichtig ist aber für uns, daß diese Parallelität auch für die nachgewiesenen Tonnen- und Lastgewichte im hansischen Handel eindeutig zu erkennen ist. Die Grundgewichte des von Oxé rekonstruierten Kor-Systems, die er mit der Kamelslast von 195,696

¹⁰¹ Hilliger, 6.

¹⁰² Vgl. das Mainzer Pfundgewicht bei Hilliger, 5. Hilliger geht methodisch anders vor und kommt zu anderen Ergebnissen. Seine Ansicht, daß sich die Abweichung von der angegebenen Summe von 2.080 Pfund innerhalb der Grenzen eines Pfundes gehalten haben müsse, weil der Schreiber sie sonst angegeben hätte (S. 7), ist nicht von der Hand zu weisen. Geht man von einem Regensburger Silberpfund von 492,299 g aus (ebd.), dann führt die unkorrigierte Relation von 2000 : 2080 : 2412 auf Pfunde von 511,990 g (= Nürnberger Gewicht?) bzw. 424,536 g (= schwedisches Schalgewicht?) — Gewichte, die sich aus der Unzenreihe des normannischen und des fränkischen Pfundes weiter unten gleichfalls ergeben.

¹⁰³ A. Oxé, Kor und Kab, in: Bonner Jahrbücher, H. 147, 1942, 93ff.; für die byzantinischen Verhältnisse vgl. E. Schilbach, Byzantinische Metrologie, München 1970 (Hdb. d. Altertumswiss., 12. Abt. Teil 4), 64ff.

¹⁰⁴ C. F. Lehmann-Haupt, Sachwort „Gewichte“, in: Pauly/Wissowa (Hg.), Realencyclopädie, Supplement III, 1918, Spalte 604.

kg „netto“ und 203,85 kg „brutto“ angibt ¹⁰⁵, finden sich im hansischen Salzhandel wieder. Dazu ist anzumerken, daß Oxé die Relation netto : brutto mit $\frac{3}{5} : \frac{5}{8}$ oder 600 : 625 ansetzt, die er aus zwei Rechenweisen des Gewichtsverhältnisses von Gerste : Wasser herleitet ¹⁰⁶. Sie entspricht genau dem Verhältnis von 24 : 25. Interessant ist die Tatsache, daß wir auch das Schüttgewicht des Salzes in dieser Größenordnung suchen dürfen.

Der folgende Extrakt einer Struktur der Salzrechnung verdeutlicht, welche Folgen dieser Fund des normannischen und fränkischen Gewichts für die Ordnung der Systeme hat. Sie ermöglichen es, nahezu alle in unserer Ableitung erwähnten Tonnen-, Schiffpfund-, Last- und Hundertgrößen zwei Maßreihen zuzuordnen. Die Pfunde verschiedener Unzenzahl geben uns außerdem eine Reihe der gebräuchlichsten Pfund- bzw. Markgewichte an die Hand. Die gegebenen Beispiele für die Ableitung der Schiffpfundgrößen bzw. Tonnengewichte sind keineswegs vollständig, sondern sollen nur das Prinzip erläutern und die Zusammenhänge zwischen den bekannteren Einheiten aufzeigen.

Die Besonderheit der Liespfundrechnung lag offenbar darin, daß die Größe von 6,804 kg und deren Vielfache sich auch mit Pfunden fränkischen Gewichts rechnen ließ. Andererseits war das Berkowetz von 163,296 kg eine Einheit von 25 „seeländischen“ Stein, zugleich aber auch mit 24 Liespfund eine Einheit im normannischen System. Die Lüneburger Last netto von 1.632,960 kg und die Amsterdamer Last von 1.959,552 kg waren u. a. Vielfache des Berkowetz (10 x bzw. 12 x 163,296 kg) und ließen sich ebenso wie die Danziger Last von 1.877,904 kg über das Liespfund umrechnen.

Die Lüneburger oder hansische Last von 1.866,240 kg zu 3.840 Pfund à 486,0 g stand in einer exakten Relation zum seeländischen Hundert nach der fränkischen Rechnung. Die Lüneburger Tonnenrechnung mit 322 Pfund à 486,0 g führte auf die Danziger Last von 3.864 Pfund lb. oder 1.877,904 kg und stellte die Verbindung zur normannischen Rechnung her. Das Lüneburg-Bremer Markpfund von 486,0 g findet sich nicht in der normannischen oder in der fränkischen Pfundreihe, war aber als $\frac{1}{14}$ Liespfund aus dem normannischen System abgeleitet. Es ist unbeweisbar, aber naheliegend, daß seine Einführung in diesen beiden Städten auf der besonderen Qualität beruhte, daß sich mit ihm Rechnungen sowohl mit dem Liespfund als auch — über die Tonnen zu 320 und 322 Markpfund — mit den Lastnormen des hansischen See- und Landhandels sowie mit dem seeländischen Hundert durchführen ließen. Über das Liespfund stand das Markpfund von 486,0 g mit wichtigen

¹⁰⁵ Oxé, Beiblatt 1, gegenüber S. 94; hier und auf weiteren Beiblättern findet sich eine Fülle von Hinweisen für die Verbindungen zwischen den von uns rekonstruierten und den antiken Einheiten.

¹⁰⁶ Oxé, 94; eine vergleichbare Relation gilt für Weizen (720 : 750) (ebd.).

FRÄNKISCHES Gewicht

12 Unzen = 326,592 g	24 x = 7,838 kg	20 x =
15 Unzen = 408,240 g	20 x = 8,164 kg	20 x =
16 Unzen = 435,456 g	16 x = 6,967 kg	20 x =
18 Unzen = 489,888 g	20 x = 9,797 kg	20 x =
	16 x = 7,838 kg	20 x =
	15 x = 7,348 kg	20 x =
	14 x = 6,858 kg	20 x =
	12 x = 5,878 kg	20 x =
20 Unzen = 544,320 g	20 x = 10,886 kg	20 x =
	12 x = 6,531 kg	20 x =

	25 Unzen = 680,400 g	}	280 x = 320 x = 322 x =
	à 27,216 g		
	10 x = 6,804 kg		
	(LIESPFUND)		

	24 Unzen	}	
	à 28,350 g = 680,400 g		
	20 Unzen = 567,000 g		

NORMANNISCHES Gewicht

18 Unzen = 510,300 g	12 x = 6,123 kg	20 x =
	15 x = 7,654 kg	20 x =
	16 x = 8,164 kg	20 x =
	20 x = 10,206 kg	20 x =
16 Unzen = 453,600 g	12 x = 5,443 kg	20 x =
	20 x = 9,072 kg	20 x =
15 Unzen = 425,250 g	20 x = 8,505 kg	20 x =
12 Unzen = 340,200 g	20 x = 6,804 kg	20 x =
	24 x = 8,164 kg	20 x =

156,764 kg	12 x = 1.881,168 kg	7 x = 13.168,176 kg
163,296 kg	{ 10 x = 1.632,960 kg	
	12 x = 1.959,552 kg	12 x = 23.514,624 kg
139,345 kg	10 x = 1.393,450 kg	(= Hundert in ↑ BROUAGE)
195,955 kg	{ 10 x = 1.959,552 kg	
	12 x = 2.351,462 kg	10 x = 23.514,624 kg
156,764 kg		
146,960 kg		
137,168 kg		
117,573 kg	16 x = 1.881,168 kg	
217,728 kg		(= Hundert in ↓ SEELAND)
130,636 kg	{ 10 x = 1.306,368 kg	10 x = 13.063,680 kg
	5 x = 1.959,540 kg	12 x = 23.514,480 kg
	18 x = 2.351,448 kg	10 x = 23.514,480 kg
		(= Hundert in ↓ LISSABON)
136,080 kg	→ 12 x = 1.632,960 kg	{ 8 x = 14.929,920 kg } (= Hundert 7 x = 13.063,680 kg } ← 7 1/2 x = 13.996,800 kg } i. d. Baie
155,520 kg	→ 12 x = 1.866,240 kg	
156,492 kg	→ 12 x = 1.877,904 kg	
136,080 kg	12 x = 1.632,960 kg	12 x = 19.595,520 kg
226,800 kg		
122,472 kg	15 x = 1.837,080 kg	12 x = 12.859,560 kg
153,090 kg	12 x = 1.837,080 kg	
163,296 kg	{ 10 x = 1.632,960 kg	12 x = 23.514,625 kg
	12 x = 1.959,552 kg	(= Hundert in ↑ BROUAGE)
204,120 kg		
108,864 kg	12 x = 1.306,338 kg	10 x = 13.063,380 kg
181,440 kg	13 x = 2.358,720 kg	(= Hundert in ↑ SEELAND)
170,100 kg	14 x = 2.381,400 kg	
136,080 kg	12 x = 1.632,960 kg	
163,296 kg	{ 10 x = 1.632,960 kg	12 x = 23.514,624 kg
	12 x = 1.959,552 kg	

Pfundgrößen des westlichen Handels (453,600 g) wie auch des östlichen Handels (425,250 g und 340,200 g) in Verbindung. Das 31-Lot-Pfund aus dem Lüneburger, zu 32 Lot gerechneten Pfund, führt auf ein Gewicht von 470,812 g und somit auf das Mainzer Pfund der Überlieferung von 882 n. Chr. — allerdings in einer geringfügig abweichenden Größe. Der Kreis schließt sich, wenngleich viele Fragen unbeantwortet bleiben müssen.

Die Gewichtseinheiten des „centenarius“ und der „libra“ im Kölner Zollprivileg für Dinant aus dem Jahre 1203 lassen vermuten, daß zu dieser Zeit bereits nach „Wage“ und „Hundert“ unterschieden wurde. Über die zugrundeliegenden Pfundgewichte ist der Quelle nichts zu entnehmen. Eine Differenzierung der größeren Einheiten nach ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Maßkette ist nicht zu erkennen. Aus der Systematik läßt sich entnehmen, welche Variationen an Stein- und Schiffpfundgewichten die beiden Ketten zuließen. Überlegungen wären jedoch angebracht, bestimmte Waren bestimmten Handelsgewichtseinheiten zuzuordnen. Aus dem Meder'schen Handelsbuch erfahren wir, daß man *das wachs mit c°, und den flachß mit dem schiffpont* handelte¹⁰⁷. Ein weiteres Problem steckt in der hier nicht zu erörternden duodezimalen bzw. dezimalen Teilung in den einzelnen Maßketten.

Für das Handelsgut Salz spielen diese sich fächernden Fragen nur am Rande eine Rolle. Es scheint überall im Großhandel so gewesen zu sein, daß Salz gemessen oder gepfündet, nicht aber auf Schalwaagen gewogen wurde — jedenfalls nicht in den Seestädten und im Handel mit losem bzw. Tonnensalz. Die Gewichtsbräuche des Salzhandels müssen aber durchaus nicht zugleich auch für die gesamte Saline und andere auf ihr vorkommende Waren und Materialien gegolten haben. Auf der Lüneburger Sülze jedenfalls war noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts beim Ausbrennen der Bleigruben und Bleitonnen ein Maß gebräuchlich, das von den übrigen zu dieser Zeit gebräuchlichen sich abhob. Man rechnete eine „Pfanne“ Blei als 16 Liespfund oder $\frac{3}{4}$ Schiffpfund oder 224 „gemeine Pfund“¹⁰⁸. Dieses eigenartige Maß erschließt sich nur über das Berkowetz von 163,296 kg. Die Pfanne hielt demnach 122,472 kg zu 224 „gemeinen Pfund“ à 546,750 g¹⁰⁹. Man kannte auf der Lüneburger Saline folglich in der Bleirechnung noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts das Normpfund des fränkischen Systems, bediente sich aber im Tonnenhandel mit Salz des Liespfundes zu 14 Markpfund à 486,0 g.

¹⁰⁷ Kellenbenz, 239.

¹⁰⁸ Gebhardi, Bd. 10, 150.

¹⁰⁹ Vgl. Witthöft, Maß und Gewicht. Das Liespfund brutto von 7,776 kg ermöglicht folgende Rechnung:

$$7,776 \times \frac{16 \times 4}{3} = 165,888 \text{ kg bzw.}$$

$$7,776 \times 16 = 124,416 \text{ kg oder 224 Pfund à 555,428 g.}$$

Es bleibt eine These, daß wir hier einen Bezug zum Berkowetz von 163,296 kg vor uns haben.

WOLTER VON HOLSTEN,
EIN LÜBECKER KAUFMANN
IN DER ZWEITEN HÄLFTE DES 16. JAHRHUNDERTS

von
MARIE-LOUISE PELUS

Zu den Archivalien aus dem 16. Jahrhundert, die das lübeckische Staatsarchiv verwahrt, gehört auch die ehrwürdige Gruppe der sogenannten „Testamente“. Diese Bestände sind im Zusammenhang mit letztwilligen Verfügungen zugunsten der Stadt Lübeck entstanden: Geldzuwendungen, Vermächtnisse für Studentenfreistellen oder fromme Stiftungen. Sie enthalten jeweils das Testament des Verstorbenen als solches, die Rechnungsbücher der Testamentsvollstrecker und die Quittungen über die Testamentsvollstreckung, überdies gelegentlich noch verschiedenartige andere Urkunden.

Eines der ergiebigsten ist das „Testament“ des Wolter von Holsten¹. Dieser ist am 6. November 1575 in Lübeck gestorben. Wolter von Holsten vermachte der Stadt 4600 Mark lübisch; die Zinsen sollten zur Hälfte den Armen der Stadt zugute kommen, zur anderen Hälfte zwei Theologiestudenten, mit der Bedingung, daß sie sich verpflichteten, später in Lübeck als Pastoren zu wirken. Über die gewöhnlichen Urkunden hinaus umfaßt das „Testament“ Wolter von Holstens mehrere Rechnungsbücher sowie eine ganze Reihe von Geschäftsschriften.

So sehr man bedauern muß, daß vom ganzen Schriftverkehr nichts erhalten geblieben ist, so ist doch dies Urkundenmaterial genügend reichhaltig und vielseitig, um einerseits einen Gesamtüberblick über die Tätigkeit Wolter von Holstens während der letzten 3 Jahre vor seinem Tod, von 1572 bis 1575, zu erlauben, andererseits ein recht genaues Bild von seinem Livland-Handel zu geben².

Um Wolter von Holsten im Gesamtzusammenhang der lübeckischen und hansischen Geschichte der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts richtig zu sehen, habe ich ergänzende Informationen und Vergleichsmöglichkeiten in anderen Urkunden zusammengesucht, sowohl im lübeckischen Archiv als auch in den Staatsarchiven von Münster und Bremen,

¹ StA Lübeck, Privatwohltätigkeitsanstalten, Wolter von Holsten, Testament.

² Vgl. M.-L. Pelus, Wolter von Holsten, marchand lubeckois dans la seconde moitié du XVI^e siècle. Contribution à l'étude des relations commerciales entre Lubeck et les villes livoniennes, Thèse de 3^{ème} cycle, Paris 1975, Maschinenschrift.

in den Stadtarchiven von Coesfeld und Stadtlohn und in den Archivalagern in Göttingen und in Lübben in der DDR ³.

Wolter von Holsten wurde in Westfalen, in der kleinen Stadt Stadtlohn geboren. Er stammte aus einer gutgestellten Kaufmannsfamilie; einer seiner Brüder, Johann, war Ratsmitglied in der Stadt Coesfeld. Wolter von Holsten scheint gegen die Mitte der 50er Jahre nach Lübeck gekommen zu sein.

Nach Abschluß seiner Lehrzeit geht er nach Livland. Man findet ihn in den 60er Jahren in Narva als Faktor im Dienst zweier Lübecker, des reichen Ratsherrn Johann Kampferbeke, der wie Wolter selbst in Westfalen geboren war, und Kampferbekes Verwandten Wilhelm Ambsing. Aber noch in der Zeit seiner Tätigkeit auf Rechnung seiner Herren wendet Wolter von Holsten alles daran, ein eigenes Handelsunternehmen aufzubauen. Ab 1567 hat er einen Gesellschafter, einen jungen Kaufmann namens Albert Reimers, der in Lübeck wohnt; beide widmen sich dem Warenhandel zwischen Lübeck und Narva.

1572 verläßt Wolter von Holsten Narva und kehrt nach Lübeck zurück. Von nun an läßt er sich in Narva entweder durch seinen Diener oder von Fall zu Fall durch Bevollmächtigte vertreten. Im August 1572 gründet er mit Albert Reimers und dessen Bruder Jost, der in Riga seinen ständigen Wohnort hat, eine neue Handelsgesellschaft zum Zweck eines regelmäßigen Warenhandels zwischen Lübeck und Riga.

Zu diesem Zeitpunkt hat Wolter von Holsten seinen Dienst bei Herrn Johann Kampferbeke und bei Wilhelm Ambsing bereits endgültig aufgegeben. Er leitet jetzt selbst ein Unternehmen; es hat zwar noch mittlere Ausmaße, aber er läßt sich seine Vergrößerung im Verlauf der folgenden Jahre angelegen sein: während die Brüder Reimers sich um den Livland-Handel kümmern, reist Wolter von Holsten zwischen 1572 und 1575 nach Wismar, nach Westfalen, vielleicht sogar nach Antwerpen; er hat seine Vertreter in Antwerpen und auf den Frankfurter Messen; 1574 kauft er einen Schiffsanteil, so daß er in die „Spanienfahrt“, ganz besonders in den Salzhandel einsteigen kann. Er hat offenbar auch Kommissionshandel auf Rechnung anderer lübeckischer Kaufleute betrieben, aber die Urkunden enthalten so gut wie nichts über diese Seite seiner Tätigkeit. Es ist jedenfalls sicher, daß Wolter von Holsten ab 1572 seinen Handel in Richtung Westen und Innerdeutschland auszuweiten sucht. Leider kommt es nicht mehr zur Verwirklichung dieses Planes;

³ Ich möchte hier den Herren Direktoren aller dieser Archive herzlich danken, ganz besonders Herrn Direktor Doktor Ahlers vom lübeckischen Archiv, der mich auf das Testament Wolter von Holstens und seine Bedeutung aufmerksam gemacht hat und mir bei meiner Forschungsarbeit im Lübecker Archiv großzügig behilflich gewesen ist. Mein Dank gebührt auch Herrn Peter Rupp, der die Übersetzung des französischen Manuskripts besorgte, und vor allem Herrn Professor Pierre Jeannin, der meine Arbeit über Wolter von Holsten ständig überprüft und gefördert hat.

denn Wolter von Holsten stirbt, ungefähr 35 Jahre alt, im September 1575 an einer Halskrankheit. Seine Testamentsvollstrecker lassen ihn, seinem letzten Willen gemäß, mit großem Gepränge in der Marienkirche bestatten. Nach der Sitte der Zeit wird der Maler Jost de Laval beauftragt, ein Bildnis des Verstorbenen anzufertigen. Dieses Epitaph, von dem wir heute nur mehr eine alte Photographie haben, war bis zum Brand im Jahr 1942 in der Marienkirche ⁴.

Aufgrund der Urkunden des „Testamentes“ und ausgehend von der historischen Figur Wolter von Holstens kann man zwei große Themen anschneiden: der wirtschaftliche und gesellschaftliche Aufstieg Wolters, und sein auf dem Livland-Handel aufgebautes Handelsunternehmen. Diese beiden großen Themen sind das Grundgerüst dieses Aufsatzes.

Wolter von Holsten ist, sozial gesehen, der typische „self made man“, der mit nichts anfängt und in einigen Jahren ein ansehnliches Kapital zusammenscheffelt. Bei seinem Tod besitzt er ungefähr 20.000 Mark lübisch, damit ist er zu dieser Zeit unter den Kaufleuten Lübecks in der mittleren Vermögensklasse. Wenn man allerdings bedenkt, daß Wolter von Holsten sich erst am Anfang seiner unabhängigen Kaufmannslaufbahn befindet, muß man sagen, daß diese 20.000 Mark einen außerordentlich glänzenden und raschen wirtschaftlichen Erfolg anzeigen ⁵. Welchem Umstand verdankt Wolter von Holsten diese auffallende Zunahme seines Reichtums? In erster Linie wohl der Tatsache, daß er, in Ermangelung einer Erbschaft von seiten der Familie — sein Vater überlebt ihn —, von seinen Dienstherrn eine an den Vorstellungen jener Zeit gemessen außergewöhnlich bedeutende finanzielle Unterstützung erhält. Über seinen Lohn hinaus zahlt ihm Herr Johann Kampferbeke noch weitere 1000 Taler als „Widerlegung“. Es war unter den lübeckischen Kaufleuten Brauch, auf dem Umweg über diese alte, der italienischen „commenda“ verwandte hansische Gesellschaftsform ihren Handelsdienern zur wirtschaftlichen Selbständigkeit zu verhelfen ⁶. Aber die Höhe des Betrages der „Widerlegung“ erklärt sich in diesem Fall aus dem engen Zusammenhalt aller westfälischen Einwanderer in Lübeck. Außer mit der Familie Kampferbeke verkehrt Wolter von Holsten in Lübeck noch mit vielen anderen alten Westfalen, wo er Freundschaft und Schutz findet.

⁴ F. Hirsch, G. Schaumann, F. Bruns, Die Bau- und Kunstdenkmäler der Freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1906, II, 339.

⁵ Die von W. Richter, Lübeckische Vermögen im 16. und 17. Jahrhundert, 1500—1630. Diss., Kiel 1913, berechnete Vermögenshöhe von Wolter von Holsten (13.475 Mark lübisch) ist falsch.

⁶ Was die Ähnlichkeit und den Unterschied zwischen *wedderlegginge* und *commenda* betrifft, vgl. G. Mickwitz, Aus Revaler Handelsbüchern, Societas Scientiarum Fennica, Commentationes Humanarum Litterarum, IX, Helsingfors 1938, 128 Anm. 1.

Aber die Hilfe der westfälischen Kolonie allein hat den Reichtum Wolter von Holstens nicht bewirkt. Vor allem muß man in diesem Zusammenhang seine persönlichen Eigenschaften in Betracht ziehen. Verschiedene Anzeichen lassen ihn als einen frommen Mann erkennen, als einen überzeugten Lutheraner, aber ehrgeizig, ausdauernd, arbeitsam, zugleich gewinnbefflissen und sparsam. Das hinterlassene Besitzinventar zeigt, daß er sehr bescheiden gelebt hat. Unverheiratet, bewohnt er als Mieter zusammen mit seinem Lehrling ein möbliertes Zimmer im Schlüsselbuden. Er besitzt weder Möbel noch Küchengeschirr, weder Silbergerät noch Goldschmuck. Sein einziger Aufwand besteht in einer reichen Ausstattung an Kleidern, die jener der wohlhabendsten Bürger von Lübeck an Üppigkeit nichts nachgibt. Er besitzt auch keine Wertpapiere. Wenn er von Zeit zu Zeit Geld verleiht, so handelt es sich stets um bescheidene Beträge, die er zinslos oder zu einem herabgesetzten Zinssatz⁷, um sich seine Freunde oder Gesellschafter zu verbinden, zur Verfügung stellt. Er besitzt bei seinem Tod nur zwei Schiffsanteile. Sein Vermögen steckt also fast vollständig im Warenhandel, vor allem dem auf Livland. Man wird also in den Profiten, die er aus diesem Handel zieht, die Quelle seines Reichtums sehen müssen.

In der Tat, Wolter von Holsten hat eine dem lübischen Handel in Livland günstige Verbindung von Umständen äußerst geschickt ausgenutzt. Vielleicht ist es gut, die wichtigsten Fakten kurz in Erinnerung zu rufen. Nachdem Zar Iwan IV. der Schreckliche im Mai 1558 sich Narvas bemächtigt hatte, gewährte er in diesem Hafen allen ausländischen Kaufleuten sehr günstige Bedingungen für ihren Handel mit den Russen. Narva wird der Stapelplatz des russischen Handels im Baltikum, sein Handel nimmt vom Beginn der 60er Jahre an erheblich zu, was einen harten Schlag für die Wirtschaft der hansischen Nachbarhäfen bedeutet, für Riga und besonders für Reval. Die Lübecker, deren Interessen seit langem zu denen der Revaler und Rigaer Kaufleute in Gegensatz standen, beeilen sich, aus Iwans des Schrecklichen Anerbieten Nutzen zu ziehen, so daß ihr Handel in den 60er und 70er Jahren in Narva sehr bedeutend ist⁸. Das Beispiel Wolter von Holstens, dessen Vermögen zu mehr als der Hälfte aus dem Reingewinn seines Narva-Handels vor 1574 stammt, beweist, daß dieser Handel damals höchst vorteilhaft war.

Die Bedingungen des Handels mit Narva verschlechtern sich allerdings vom Beginn der 70er Jahre an infolge der Wiederaufnahme der Feindseligkeiten zwischen Schweden und Rußland sowie der Verschärfung des schwedischen Piratenkrieges gegen die den Hafen Narva anlaufenden

⁷ Zwischen 4% und 6%.

⁸ Vgl. u. a. H. J. Hansen, Geschichte der Stadt Narva, Dorpat 1858; W. Kirchner, Die Bedeutung Narvas im 16. Jahrhundert. Ein Beitrag zum Studium der Beziehungen zwischen Rußland und Europa, HZ 172, 1951, 265—284.

Schiffe. Gerade das ist der Moment, wo der Handel der Stadt Riga seine größte Zeit erlebt; dies hat der sowjetische Historiker Vassili Dorošenko vor einigen Jahren gezeigt⁹. Diese Stadt, an der Mündung der Düna, ist ja vom Kriegsschauplatz weiter entfernt als Narva und Reval und war andererseits von den schwedischen Seeräubern weniger bedroht als Narva. Riga, dessen Handel immer sehr bedeutend gewesen ist, erbt im Verlauf der 70er Jahre noch einen Teil des früher über Narva und Reval gehenden Verkehrs.

Die Gründung einer neuen Handelsgesellschaft zwischen Wolter von Holsten und Albert und Jost Reimers steht also sehr wahrscheinlich in Zusammenhang mit der Entwicklung der politisch-ökonomischen Lage im Osten des baltischen Meeres. Ohne Narva ganz aufzugeben, wo man noch immer sehr große Gewinne erzielen kann, verlegt Wolter von Holsten geschickt den Mittelpunkt seines Livland-Handels nach Riga, wo vielleicht die Gewinnspanne kleiner, aber auch das Verlustrisiko geringer ist. Wir werden noch Gelegenheit haben, Prozentsatz und Herkunft der von Wolter von Holsten in Narva und in Riga von 1572 bis 1575 erzielten Gewinne näher zu betrachten.

Dieses durch den Livland-Handel erworbene Vermögen ermöglicht es Wolter von Holsten, auf der Stufenleiter der Lübecker Gesellschaft einen ehrenvollen Platz einzunehmen. Wolter von Holsten ist trotz allem nicht in vollem Sinn „Lübecker Bürger“. Er hat bei seinem Tod den Status eines „Einwohners“ und untersteht, als von auswärts kommend, dem Gastgericht¹⁰. Obgleich er woanders nicht als „Kaufmann“, sondern als „Kaufgeselle“ bezeichnet wird (*Kopgeselle tho Lubeck*), ist er nichtsdestoweniger, wie wir gesehen haben, in Wirklichkeit wirtschaftlich ganz unabhängig. Die Untersuchung seines Bekanntschaftskreises ergibt, daß er sich der Oberschicht der Kaufmannsbürgerschaft einfügt. Zwei von seinen Testamentsvollstreckern — darunter der Bürgermeister Hermann von Dorne — sind Ratsherren. Eine große Anzahl seiner Freundschaften und Handelsverbindungen — die Kampfherbeke, von Dorne, Storninck, Wibbeking, Reimers — gehören jenem neuen Ratsbürgertum an, das im 16. Jahrhundert an die Seite der alten Geschlechter tritt und sich am Ende des Jahrhunderts in der 1580 wiedererrichteten Kaufleute-Kompagnie zusammenfindet¹¹. Wahrscheinlich hat Wolter von Holsten nur die Gelegenheit einer Heirat mit einem Mädchen aus gutem Hause abgewartet, um das Bürgerrecht zu erwerben. Es besteht kein Grund an-

⁹ W. W. Dorošenko, Ekspert Rygi na Zachód w okresie przynależności do Rzeczypospolitej (1562—1620), Zap. Hist. 31, 1966, 7—44.

¹⁰ Vgl. W. Ebel, Lübisches Recht I, Lübeck 1971, 375; J. Asch, Rat und Bürgerschaft in Lübeck 1598—1669. Die verfassungsrechtlichen Auseinandersetzungen im 17. Jahrhundert und ihre sozialen Hintergründe, Lübeck 1961, 13—14.

¹¹ Vgl. G. Wegemann, Die führenden Geschlechter Lübecks und ihre Verschwägerungen, ZVLGA 31, 1949, 17—52.

zunehmen, daß er nicht später sogar Aufnahme in den Rat hätte finden können.

Aber wie auch immer, das Beispiel Wolter von Holsten zeigt, daß es im Lübeck der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts einem begabten jungen Kaufmann möglich war, ebenso schnell zu Reichtum und Ansehen zu gelangen wie seine Vorläufer im Mittelalter. Man kann ja tatsächlich eine Parallele ziehen zwischen der Laufbahn Wolter von Holstens und dem Beginn derjenigen von Hinrick Castorp, dem berühmten Lübecker Bürgermeister der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts¹². In beiden Fällen haben dieselben Triebfedern eine Rolle gespielt, nämlich die persönliche Tüchtigkeit des Kaufmanns, der westfälische Zusammenhalt und die durch den Livland-Handel gebotenen Gewinnmöglichkeiten.

Zwischen 1572 und 1575 spielt sich der Handel Wolter von Holstens in Livland an zwei Orten von unterschiedlicher Bedeutung ab: in Riga, wo er im Rahmen seiner Handelsgesellschaft mit den Brüdern Reimers einen regelmäßigen und sehr umfangreichen Handel betreibt, und in Narva, wo er alljährlich, auf eigene Rechnung oder als Gesellschafter von anderen, zwei oder drei Ladungen abfertigt. In beiden Fällen hat dieser Handel den Charakter einer Pendelbewegung, die durch die Hin- und Rückreisen der Schiffe bestimmt ist. Im Durchschnitt macht ein Schiff im Verlauf eines Jahres zwei oder drei Reisen zwischen Lübeck und Livland. Der Handel ist ausgesprochen saisongebunden. In Riga spielt sich der wesentliche Teil der Geschäfte während der Monate Mai und Oktober ab; dies ist die Ankunfts- und Abfahrtszeit der russischen Kähne, der sogenannten *strusen*, die mit ihren Warenladungen die Düna herabkommen und wieder hinaufschiffen. In Narva dagegen werden, wie es scheint, am meisten im Sommer Geschäfte durchgeführt, vom Monat Juni an und dann zu Herbstbeginn. Nach Narva fertigt Wolter von Holsten in erster Linie Tuche aus der brandenburgischen Neumark, deutsche Eisenwaren und spanisches Salz sowie einige Stück englisches Tuch und Seidenzeug ab. Nach Riga führt er hauptsächlich Tuche aus Osnabrück, Göttingen und dem östlichen Deutschland — aus Brandenburg und der Niederlausitz vor allem — aus, in zweiter Linie französisches und iberisches Salz, Heringe von Ålborg und Marstrand, und, in sehr kleinen Mengen, Wein, Zucker und Dörrobst sowie Goldstaub (*untzegold* genannt).

Dieser Ausfuhrhandel ist sehr bezeichnend für die Veränderungen des internationalen Handels im Lauf des 16. Jahrhunderts; das Lüneburger und Baiensalz tritt hinter dem spanischen und portugiesischen Salz zurück, der Hering von Schonen weicht dem der Nordsee. Die nieder-

¹² G. Neumann, Hinrick Castorp, ein Lübecker Bürgermeister aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts, Lübeck 1932.

ländischen Tuche, sowohl holländische als auch flämische, so bedeutend für den lübeckischen Handel bis zur Jahrhundertmitte, sind aus den Rechnungsbüchern Wolter von Holstens wie aus den anderen hansischen Buchhaltungen am Ende des 16. Jahrhunderts verschwunden infolge der Wirren, die zu dieser Zeit die Textilindustrie im Norden wie im Süden der Niederlande zerrütten¹³.

Auch die Einfuhren Wolter von Holstens lassen auf bedeutende Veränderungen schließen. Bei den Einfuhren aus Narva herrschen nicht die Felle und das Wachs vor, sondern der Flachs und der Talg. Aus Riga schickt Jost Reimers im wesentlichen Rinds-, Ziegenbocks- und Elchshäute, bedeutende Ladungen livländischen und russischen Flachses und Talg. Die Felle, das Wachs und der Teer sind nur sehr schwach vertreten.

Die Gesellschafter Wolter von Holstens kaufen die Waren, die sie nach dem Osten versenden, in Lübeck selbst, und zwar entweder von anderen Lübeckern — so das Salz und die Eisenwaren zur Gänze, zum Teil auch den Hering und die Tuche — oder von Dänen — das ist der Fall bei den Heringen — oder aber von Kaufleuten aus dem Brandenburgischen, aus Salzwedel und Frankfurt an der Oder, was die Tuche aus dem östlichen Deutschland betrifft. Diese Waren werden in Narva russischen Kaufleuten weiterverkauft, in Riga livländischen, vor allem Rigaern, aber auch Revalern. So kann man beobachten, wie der vormals blühende Handel zwischen Lübeck und Reval in den 70er Jahren auf Umwegen weitergeht, indem die Revaler Bürger mit ihren lübeckischen Geschäftsfreunden — die den Revaler Hafen nicht mehr benützen — eben in Riga und manchmal sogar in Lübeck zusammenkommen.

Die russischen und livländischen Erzeugnisse werden in Lübeck ungefähr zu einem Drittel an andere Lübecker verkauft, der Rest aber an Auswärtige, unter denen zwei Gruppen hervorragen: einerseits die niederländischen Kaufleute (aus Antwerpen, Deventer, Kampen, Amsterdam), andererseits die aus dem Innern Deutschlands (aus Köln, Minden, Coesfeld, Göttingen, Frankfurt an der Oder und Salzwedel). Die Kaufleute und die Güter aus dem Innern Deutschlands spielen im Handel Wolter von Holstens eine große Rolle. Das ist wohl ein Anzeichen dafür, daß die Beziehungen mit dem deutschen Hinterland damals für die Wirtschaft Lübecks von wachsender Bedeutung waren.

Auch andere Lübecker und Bremer Rechnungsbücher aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts bestärken uns in diesem Eindruck¹⁴. Unter Beibehaltung ihrer altüberkommenen Rolle als Transithäfen finden die norddeutschen Hansestädte in der Ausfuhr der landwirtschaftlichen und

¹³ Vgl. M. L. Pelus, *L'importance des draps allemands dans le commerce international à la fin du XVIe siècle: un aperçu donné par des documents de Lübeck et de Brême* (ist 1976 erschienen in dem Bulletin de l'Association Française des Historiens Economistes).

¹⁴ Ebenda.

gewerblichen Erzeugnisse des in voller Entfaltung befindlichen innerdeutschen Raumes einen neuen Lebensinhalt¹⁵. Alle diese Rechnungsbücher, genauso wie die lübeckischen Zollurkunden, geben vor allem ein eindrucksvolles Bild vom großen Aufschwung, den die deutsche Tuchindustrie in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erlebt¹⁶.

Die durch den Verkauf dieser Waren erzielten Gewinne erinnern insofern an das Mittelalter, als sie oft sehr hoch sind. Die Waren, die am meisten einbringen, sind jedoch nicht mehr, wie im Mittelalter, die sogenannten „Luxusgüter“: am Goldstaub ist fast nichts zu verdienen, am Seidenzeug bloß zwei bis drei Prozent und am Wachs sechs Prozent. Die Felle dagegen bringen noch zwischen 11 und 25 Prozent der Gestehungskosten ein, je nachdem, ob sie aus Riga oder Narva kommen. Aber die auffallendsten Gewinne bringen die wenig kostspieligen und zum Massenverbrauch bestimmten Erzeugnisse, wie Kurzwaren, deren Verkauf in Narva einen Reingewinn von 33 Prozent des Einkaufspreises ergibt, oder deutsches Tuch, mit dem man zwischen 17 und 37 Prozent der Gestehungskosten erzielen kann, je nachdem, ob man in Riga oder in Narva verkauft, oder auch bei Leder und Häuten, deren Verkauf in Lübeck einen Reingewinn von 23 Prozent abwirft. Die aus dem Flachs-, Talg- und Heringhandel gezogenen Gewinne, recht unterschiedlich infolge der Preisschwankungen sowie der wechselnden Nebenkosten (des *ungeldes*, wie es heißt), halten sich im allgemeinen in bescheideneren Grenzen, können aber nichtsdestoweniger bei großem Umsatz bedeutend sein. Diese im großen und ganzen hohe Gewinnspanne ergibt sich aus dem im 16. Jahrhundert noch sehr starken Preisgefälle zwischen Lübeck und Livland, was für den ungleichen Entwicklungsstand der beiden Wirtschaftsräume bezeichnend ist.

Während es relativ leicht ist, die auf jede einzelne Warensorte entfallenden Gewinne zu berechnen, ist es viel schwerer, den Gesamtertrag des ganzen Handelsbetriebes zu schätzen, erstens wegen der Unvollkommenheit der Buchhaltung und zweitens, weil wir über die angelegten Gelder im ungewissen sind. Es läßt sich feststellen, daß das Ergebnis einer Narva-Fahrt zwischen einem Ertrag von 46 Prozent und einem Verlust von 5 Prozent der angelegten Summe schwankt, was einen Durchschnittsertrag von 17 Prozent pro Fahrt ergibt. Der jährliche Durchschnittsertrag des Handels mit Riga scheint zwischen 20 und 30 Prozent der Anlage zu liegen. In drei Jahren hat die Rigaer Handelsgesellschaft ihr Grundkapital mehr als verdoppelt. Vergleiche mit anderen Lübecker Handelshäusern dieser Zeit beweisen, daß diese Gewinne nichts Außer-

¹⁵ Vgl. G. Mickwitz, Handelsverbindungen der späthansischen Zeit, auf Grund Revaler Materials, in: *Conventus Primus Historicorum Balticorum*, Riga 1938, 373—379; P. Jeannin, *Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts*, HGBll. 89, 1971, 41—73.

¹⁶ M.-L. Pelus, *L'importance des draps allemands*.

gewöhnliches sind¹⁷. Man kann also schließen, daß der Lübecker Handel in Livland während der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts äußerst einträglich war.

Diese hohen Gewinnraten werden allerdings durch ganz und gar traditionelle Methoden erzielt. Manche Lübecker Firmen, wie die von Pierre Jeannin untersuchte der Familie Carstens, sind damals modern strukturiert¹⁸; dagegen entspricht der Handelsbetrieb des Wolter von Holsten, so wie die meisten Lübecker Häuser seiner Zeit, dem Typus des traditionellen hansischen Handelshauses. Weit davon entfernt, eine einheitliche Firma zu sein, unter einheitlicher Leitung, mit einer Zentrale, mit gemeinsamer Buchhaltung und Kassa, stellt sich dieser Handelsbetrieb als eine Anhäufung mehrerer Kleinstunternehmen dar, die durch nichts miteinander verbunden sind als die Teilhaberschaft Wolter von Holstens in durchaus verschiedenartigen Einzelformen¹⁹.

Wolter von Holsten betreibt zuallererst Handel auf eigene Rechnung, mit Hilfe eines Handelsdieners, eines Jungen und einiger gelegentlicher Bevollmächtigter. Die mit Albert Reimers bereits in den 60er Jahren abgeschlossene Vereinbarung dauert bis 1575 fort, obwohl sie auf keinerlei geschriebenem Vertrag fußt und keine eigene Handelsmarke hat. Es handelt sich nicht so sehr um eine wirkliche Handelsgesellschaft als vielmehr um eine zeitlich befristete Verbindung, die von einer Fahrt zur anderen erneuert wurde, ähnlich jenen, die Wolter von Holsten von Zeit zu Zeit, stets zum Zweck einer Narva-Fahrt, mit anderen Lübecker Kaufleuten eingeht.

Was das Kapital betrifft, gilt bei allen diesen Vereinigungen größtenteils der Halbierungsgrundsatz, sowohl bei Beginn als auch bei Beendigung des Unternehmens. Die Arbeit ist aber sehr ungleich verteilt: der Hauptteil fällt den Gesellschaftern Wolter von Holstens in Lübeck zu, die gleichzeitig bei ihm verschuldet sind und so durch unentgeltliche Dienstleistung gewissermaßen die Zinsen von den Summen abzahlen, die ihnen Wolter von Holsten zinslos oder zu geringem Zins lieh.

Diese Form des nur mündlich vereinbarten und jederzeit abänderlichen Zusammenschlusses wird in den Quellen niemals „Gesellschaft“ genannt. Der im Jahr 1572 zwischen Wolter von Holsten und Albert und Jost Reimers erfolgte Zusammenschluß dagegen stellt eine wirkliche Handelsgesellschaft dar, eine *geselschop offte masschopia*, wie es in der Sprache der Zeit heißt. Sie besitzt eine Handelsmarke und ist schriftlich und vertraglich niedergelegt, wenn der Vertrag auch erst 1574 anlässlich der Neubildung der Gesellschaft abgefaßt wurde.

¹⁷ Vgl. u. a. P. Jeannin, Lübecker Handelsunternehmungen um die Mitte des 16. Jahrhunderts, ZVLGA 43, 1963, 19—67.

¹⁸ Ebenda.

¹⁹ M. L. Pelus, Naissance, évolution et fonctionnement d'une entreprise commerciale à Lubeck dans les années 1560—1570, RHES 1975, n° 1, 128—139.

Auf den regelrechten Warenaustausch zwischen Lübeck und Riga berechnet, hat diese Gesellschaftsgründung die Schaffung zweier sich gegenseitig ergänzender und gleichberechtigter Betriebe zur Folge, des einen in Lübeck, des anderen in Riga, von denen jeder eigene Rechnung und Buchhaltung führt. Was den Geschäftsbetrieb anlangt, entspricht diese Gesellschaft also dem von Gunnar Mickwitz untersuchten Typus der „Ferngesellschaft auf Gegenseitigkeit“, die, wiederum nach Mickwitz, eine der verbreitetsten hansischen Betriebsformen ist²⁰.

Hinsichtlich ihrer juristischen und finanziellen Struktur aber ist diese Gesellschaft mit einer anderen traditionellen hansischen Einrichtung, nämlich der *wedderlegginge* verwandt. Wolter von Holsten tritt hier tatsächlich lediglich als stiller Gesellschafter auf: er allein bringt das Gründungskapital auf, er gibt sich mit dem Geschäft sonst nicht ab und hat als Einziger das Recht, außerhalb der Gesellschaft Geschäfte zu machen, wogegen die Brüder Reimers die ganze Arbeit tun. Gewinn und Verlust wird zu drei gleichen Teilen verteilt. Der gesamte Reingewinn wird ständig wieder in die Gesellschaft gesteckt. Diese kann aber jederzeit auf Verlangen eines ihrer Mitglieder, bei dreimonatiger Kündigungsfrist, aufgelöst werden.

Der primitive Charakter dieser Art von Geschäftsbetrieb ist bemerkenswert. Sein Aufwand ist in der Tat sehr bescheiden. Das besoldete Personal ist auf ein Minimum beschränkt; der einzige Angestellte ist nämlich Wolter von Holstens Handelsdiener, Thomas Reimers, Alberts und Jostens Bruder, welcher gelegentlich für die Rigaer Gesellschaft Geschäfte abwickelt, wofür er mit einem Anteil an der Ladung entschädigt wird. In Lübeck und Riga leisten alle übrige Arbeit die Gesellschafter Wolter von Holstens unter Mithilfe ihrer Lehrjungen, in Narva aber gelegentlich Bevollmächtigte, meistens gegen die Zusage eines entsprechenden Gegendienstes. Manchmal bekommt ein Bevollmächtigter allerdings über die Vergütung seiner Kosten hinaus noch eine Provision, die ungefähr 3,5 Prozent der ihm anvertrauten Summe ausmacht.

Auch die Ausrüstung dieses Geschäftsbetriebs beschränkt sich auf das Notwendigste. Die Waren werden in den Wohnhäusern von Wolter von Holstens Gesellschaftern und in einigen gemieteten Speichern gelagert. Die Last-, Pack-, Wägearbeiten, allenfalls auch Aufbereitungs- und Fertigungsarbeiten verrichten Träger, Waagleute oder andere Handwerker, die in eigenen, nur auf diese Art von Arbeiten eingeschworenen Gilden zusammengeschlossen sind. Bei Beförderung über See greift man immer zur Befrachtung. Die Frachtschiffe sind in ihrer großen Mehrzahl lübeckischer Herkunft, was wir sowohl am Wohnort des Schiffers als auch an der Heimat der Reeder erkennen können. Da nun also nur ein sehr geringer Teil des Betriebskapitals gebunden ist, wird dieses fast aus-

²⁰ G. Mickwitz, Aus Revaler Handelsbüchern, 130ff.; G. Mickwitz, Neues zur Funktion der hansischen Handelsgesellschaften, HGbl. 62, 1937, 24—39.

schließlich in Waren angelegt; die hohen Gewinne sind infolgedessen das natürliche Gegenstück zu der unglaublichen Einfachheit eines Geschäftsbetriebes, der nicht einmal Lohnarbeit vorsieht und insofern in die Nähe handwerklicher Betriebe der Zeit gerückt werden kann.

Die Formen kaufmännischer Organisation und Technik, durch die man sich diese hohen Gewinne sichert, sind ebenfalls denkbar einfach. Wie die meisten lübeckischen und hansischen Kaufleute ihrer Zeit bedienen sich Wolter von Holstens Gesellschafter der traditionellen hansischen Buchhaltungsmethoden: einer einfachen Buchhaltung, bei welcher in die Schuldbücher sowohl Schulden wie Außenstände, in die Warenbücher sowohl die einzelnen Geschäfte als auch die Gewinn- und Verlustrechnung kommen, und zwar in beide Arten von Büchern aufgrund von Einträgen in Memorialbüchern oder von Konzepten. Dieses System der Buchhaltung erlaubt zwar die Feststellung der Endresultate, ja sogar eine recht genaue Aufgliederung in Gewinn- und Verlustgeschäfte, gestattet aber nicht die Beobachtung der Investitionskurve und der Entwicklung des Betriebskapitals. Unsere Kaufleute scheinen sich darum überhaupt nicht zu kümmern und haben davon nur sehr undeutliche Vorstellungen.

Der einzige wirkliche Fortschritt in den Büchern der Brüder Reimers gegenüber der mittelalterlichen Rechnungsbuchführung beruht in ihrer ungemein klaren und systematischen Darstellungsweise, deretwegen dies wohl als ein vollendetes Beispiel traditioneller hansischer Buchhaltung anzusehen ist²¹. Es sei hier angemerkt, daß man für die folgende Zeit und besonders für den Verlauf des 17. Jahrhunderts anhand der Lübecker Testamentsbücher das langsame Eindringen der italienischen Buchhaltung im Verlauf des 17. Jahrhunderts gut verfolgen kann — ein Vorgang, der auf bemerkenswerte Weise mit der Annahme des Oberdeutschen als Handelssprache Hand in Hand geht.

Auch die Geschäftsabschlüsse erfolgen in den altbekannten Formen. Der alte „Kauf vor Augen“ ist wohl noch immer am häufigsten. Aber auch die Lieferungsgeschäfte sind nicht selten, ja bei Abschlüssen zwischen Kaufleuten, die sich kennen, sogar die Regel. Der Tausch ist nach wie vor eine sehr geläufige Zahlungsform, und zwar nicht nur in Narva zwischen Hanseaten und Russen, sondern auch in Riga und Lübeck zwischen Hanseaten untereinander²². Die Tauschgeschäfte sind im allgemeinen mit Lieferungsgeschäften verknüpft, das heißt also mit kurzfristigen Kreditgeschäften. Getauscht wird im wesentlichen zwischen Bekannten; und die Praktik fügt sich ein in ein System der Zahlung durch

²¹ Vgl. C. Nordmann, Die Veckinchusenschen Handelsbücher. Zur Frage ihrer Edition, HGBll. 65—66, 1940—1941, 79—144; G. Mickwitz, Aus Revaler Handelsbüchern, op. cit. 195ff.

²² Vgl. V. V. Dorošenko, Russkije svjazi tallinskogo kupca v 30h godah XVI., in: *Ekonomičeskie svjazi Pribaltiki s Rosszej*, ed. V. V. Dorošenko, Riga 1968, 47—58.

gegenseitige Abrechnung, wie es durch die Übung der Kurrentrechnung möglich geworden ist.

In Livland und vor allem in Narva herrscht neben dem Tausch die Zahlung in gutem Geld vor. Die großen Mengen von Silbertalern, die regelmäßig von Lübeck nach Riga und Narva versandt werden, dienen dazu, die geringen westlichen Ausfuhren gegen den Warenstrom aus Ost-europa aufzuwiegen²³. In Lübeck, aber auch in Riga vermeidet man wenn möglich die Zahlung in klingender Münze. Man behilft sich lieber mit der Abtretung der Schuldforderungen, was gewöhnlich als „Überweisung“ oder „Assignment“ bezeichnet wird. Diese Abtretungen geschehen zweifellos sehr häufig aufgrund einer rein mündlichen Zahlungsanweisung, aber auch durch die Übergabe von Schuldverschreibungen, welche „Handschriften“ heißen; diese Übergabe wird gefördert durch das Vorhandensein der Klausel „Auf den Vorzeiger“. Obwohl eine „Bank“ manchmal erwähnt wird, habe ich überhaupt keine Anspielung auf Banküberweisungen gefunden. Was die Wechselbriefe betrifft, werden sie, wie es scheint, nur zur Übermittlung der Gelder von Lübeck nach Livland benutzt. Die Form der Wechselbriefe ist wohl noch nicht eindeutig bestimmt und noch sehr ähnlich derjenigen der Schuldscheine. Es ist zu unterstreichen, daß es sich einerseits bei den Geldgebern des Jost Reimers in Riga zu einem guten Teil um Lübecker handelt, daß andererseits die Zinsen höher sind, wenn die Gelder in Livland selbst von Livländer Kaufleuten vorgestreckt werden, und zwar weil die Zahlungsmittel und besonders die Edelmetalle in Livland seltener sind als in Lübeck. Aus dieser Sachlage ergibt sich fast als Selbstverständlichkeit, daß die gewährten Kredite so gut wie ausschließlich in eine Richtung fließen: die Lübecker Handlung kauft gewöhnlich von ihren livländischen Korrespondenten gegen bare Bezahlung und verkauft ihnen auf Kredit; die Korrespondenten sind dadurch in der Lage von Schuldnern, die ihre Schuld durch regelmäßige billige Warenlieferungen abzahlen. In Lübeck selbst begegnet man einem ähnlichen Phänomen in der Verschuldung der Kaufleute aus dem Brandenburgischen gegenüber der Lübecker Handlung.

Die Rechnungsbücher der Gesellschafter Wolter von Holstens zeigen also klar und konkret, durch welche Umstände Lübeck die Städte weniger entwickelter Gebiete, wie Livlands oder Brandenburgs, wirtschaftlich beherrschen konnte. Die Überlegenheit der lübeckischen Wirtschaft beruhte weniger im handelstechnischen Vorsprung als im Besitz der mächtigsten Flotte im Baltikum einerseits, im Besitz gewaltiger Geldreserven andererseits. Die letztgenannten sind das Ergebnis der hohen

²³ Vgl. A. Attman, *The Russian and Polish markets in international trade 1500—1650*, Göteborg 1973.

Gewinne, die Lübeck sich durch seine Mittlerrolle im internationalen Handelsverkehr verschafft hatte und auch noch weiterhin verschaffte²⁴.

Das „Testament“ Wolter von Holstens erlaubt es, anhand eines einzelnen Beispiels von beruflichem Erfolg die Bedingungen zu untersuchen, die diesen Erfolg möglich machten, ja im weiteren die Bedingungen der lübeckischen Wirtschaftsblüte in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts²⁵. Diese Blüte gedieh durch eine günstige Konjunktur. Der gewaltige Aufschwung des Handels im 16. Jahrhundert hatte, ganz besonders in der zweiten Jahrhunderthälfte, einen sehr starken Anstieg des gesamten baltischen Handels zur Folge²⁶. Wenn auch die Hauptnutznießer des zunehmenden Getreidehandels Danzig und die baltischen Häfen waren, so hatte doch auch Lübeck daran Anteil. Zum gleichen Zeitpunkt entwickelten Lübeck und Hamburg, durch die niederländischen Wirren begünstigt, ihren Handel auf der iberischen Halbinsel: das ist die große Zeit der sogenannten „Spanienfahrt“, die im wesentlichen auf dem Austausch des Getreides und anderer Erzeugnisse aus dem östlichen Baltikum gegen das spanische und portugiesische Salz beruht²⁷. Der außerordentliche „boom“ im Narva-Handel gab dem jahrhundertalten Lübecker Handel in Livland und Rußland neue Impulse. Schließlich hatte auch der wirtschaftliche Aufschwung des inneren Deutschland²⁸ auf den Handel der norddeutschen, hansischen Häfen seine Rückwirkungen, im besonderen auf Lübeck, wohin seit jeher die westfälische Textilproduktion ging und wo seit der Abriegelung des ungarischen und polnischen Marktes das östliche Deutschland den Hauptteil seiner Erzeugung absetzte²⁹.

Dieses Zusammentreffen von glücklichen Umständen gestattete es einem mittelständischen Lübecker Kaufmann wie Wolter von Holsten, schnell reich zu werden, und erleichterte den Neureichen den Zugang zu

²⁴ Das alles darf selbstverständlich nur noch als Hypothese gelten. Es wäre von Nutzen, die Kreditgeschäfte vieler einzelner Unternehmungen zu studieren, um diese Schlußfolgerungen verallgemeinern zu dürfen.

²⁵ P. Jeannin, *Contribution à l'étude du commerce de Lubeck aux environs de 1580*, in: *Hansische Studien*, Berlin 1961, 163—189.

²⁶ Vgl. Ph. Dollinger, *La Hanse (XIIe—XVIIe siècles)*, Paris 1964, 422ff.; H. van der Wee, *The growth of the Antwerp market and the European economy (XIVth—XVIth centuries)*, The Hague 1963, Bd. II, 218, 224, 253.

²⁷ H. Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel, 1590—1625*, Hamburg 1954; P. Jeannin, *Die Rolle Lübecks in der hansischen Spanien- und Portugalfahrt des 16. Jahrhunderts*, ZVLGA 55, 1975, 5—40.

²⁸ Vgl. F. Lütge, *Die wirtschaftliche Lage Deutschlands vor Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges*, in: *Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Stuttgart 1963, 336—395.

²⁹ G. Aubin, A. Kunze, *Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkäufe*. Ein Beitrag zur industriellen Kolonisation des Deutschen Ostens, Stuttgart 1940, 285; vgl. auch M. L. Pelus, *L'importance des draps allemands*.

den höchsten Ämtern der Stadt. Das Beispiel des Wolter von Holsten, der mehr einem mittelalterlichen hansischen Kaufmann als einem neuzeitlichen kapitalistischen Unternehmer ähnelt, zeigt aber auch klar, daß der durchschnittliche lübeckische Kaufmann aus der überkommenen Routine des Betriebes nicht herauskam. Seine althergebrachten Handelsbräuche blieben immer mehr gegenüber der allgemeinen Entwicklung zurück. Derweil bereitete die Konkurrenz in Hamburg oder in Köln, aufgeschlossener gegenüber den technischen Neuerungen, die Ablösung vor, in deren Folge dann Lübeck in den späteren Jahrhunderten wirtschaftlich mehr und mehr zurücktrat.

MISZELLE

„NEUES“ ZUM THEMA LIVLAND UND MOSKAU IM 16. JAHRHUNDERT?

von
WALTHER KIRCHNER

Gibt es etwas Neues, das zum Thema „Livland, Hanse und Moskau im 16. Jahrhundert“ noch gesagt werden kann? Bücher und Aufsätze in zehn oder mehr Sprachen sind über das Thema geschrieben worden — erst hauptsächlich über die politischen Aspekte, wobei Livland manchmal als Subjekt, d. h. selbständig handelnder Faktor betrachtet wurde, manchmal als Objekt, als Spielball von mehr als einem halben Dutzend Nachbarn. Diese Bücher, manchmal sachlich, manchmal tendenziös, stellen einen dauerhaften Beitrag zur Geschichte dar.

Später verlagerte sich der Akzent auf die wirtschaftliche Seite des Themas. Und wieder kommt die Frage auf, ob noch lohnende Ergebnisse zu erwarten sind, nachdem sich zusätzlich zu den einheimischen livländischen und den hanseatischen, schwedischen und dänischen Historikern auch englische, französische, polnische, russische, holländische und amerikanische Forscher gesellt haben. Gibt es noch Quellen, die, was das Thema von Livlands internationaler Rolle im Übergang zur Neuzeit anbetrifft, Unbekanntes auszusagen hätten? Es scheint, daß wir auch in Bezug auf wirtschaftliche Faktoren die Arbeit als fürs erste erschöpft und Weiteres als unergiebig betrachten müssen. Dies hat z. B. die letzthin von K. Rasmussen herausgebrachte, überflüssig repetitive Darstellung erneut bewiesen. Nun ist inzwischen noch Erik Tibergs Aufsatz über „Moskau, Livland und die Hanse“ in den HGBll. 93/1975, 13—70, herausgekommen, während A. N. Kazakova in ihrem umfassenden Buch *Russko-livonskie i russko-ganzejskie otnošenija* (Leningrad 1975; vgl. HGBll. 94/1976, 206) die Zeit vom Ende des 14. bis Anfang des 16. Jahrhunderts vor Augen führt, die das Vorspiel für Rußlands Einfall in Livland bildet.

Ist die Behauptung akzeptabel, daß auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet nichts Wesentliches mehr aus den bekannten Quellen ermittelt werden kann, so bleibt allerdings die Frage nach indirekten Faktoren im livländisch-russischen, dänischen, schwedischen und polnischen Verhältnis offen. Bei unserer rationalistischen Art neigen wir immer dazu, eine Brücke in direkter Linie von Subjekt zu Objekt zu schlagen.

Doch die Handlungen, die ein Einzelner oder ein Gemeinwesen unternimmt, mögen auf anderes abzielen, als auf das, worauf die Wirkung tatsächlich ausgeübt wird. Die historische Interpretation, die rückwärts logisch von Wirkung auf Motiv schließt, ist oft ungenügend. Hintergründige Motive mögen oft ebenso schwer wiegen wie offensichtliche Impulse. So steht bei der Betrachtung Livlands der Gedanke stets im Vordergrund: Livland = das Bindeglied zwischen Ost und West, aktiv oder passiv. Was zu untersuchen bleibt, ist aber: Livland nicht das Subjekt, der Agens, und auch nicht das Objekt, der Zweck, auf den andere abzielten, sondern: Livland, ein Nebenskapitel. Dieses Thema verdient noch vielleicht eine Untersuchung auf breiter Ebene.

So könnte es lohnen, den erschöpfend dargestellten Gründen, weshalb Dänemark in den Kampf um Livland eingriff, andere, indirekte gegenüberzustellen. Es wäre die Frage zu stellen, inwieweit gerade bekannte Faktoren, wie der Gedanke an die alte dänische Herrschaft in Estland oder an den bevorstehenden Kampf mit Schweden oder an die Neugestaltung der Beziehungen zu Rußland Dänemarks Eingreifen eben nicht hinreichend erklären und inwieweit höchst persönliche, private Interessen die entscheidende Rolle spielten. Zu ihnen würde die Erbschaftsauseinandersetzung zwischen dem dänischen König Friedrich II. und seinem Bruder Magnus gehören. Deutet nicht die Tatsache, daß man Magnus und Livland nach Erledigung der Erbschaftsfrage ihrem Schicksal überließ, darauf hin, daß es sich für den König um Holstein und nicht um Livland handelte? Und schon vor der Zeit Friedrichs II. war die dänische Livlandpolitik auf Fakten ausgerichtet, bei denen Livland höchstens ein Argument, nicht aber ein erstrebenswertes Objekt darstellte: Die Reformation, die Beziehungen zum deutschen Kaiser, die Frage des Sundzolls und das Verhältnis zu England.

Entsprechendes mag auf Schweden zutreffen. Eine rückwärtige Projektion späterer Ziele aus dem 17. Jahrhundert mag den Gegebenheiten des 16. Jahrhunderts nicht gerecht werden. Eine jede Epoche hat ihre eigene Physiognomie; Ziele, wie etwa das *dominium maris Baltici*, gehören nur begrenzt ins 16. Jahrhundert. Andere, abseitige Motive für Schwedens Politik verdienen ihnen gegenübergestellt zu werden. Wir wissen, daß Gustav Vasas Einstellung zu Livland, trotz aller Überredungskünste von Ratgebern wie Joachim Burwitz (*Journal of Modern History*, XIX, 1947), durchaus negativ war. Gewiß wünschte er keine Besetzung der livländischen Häfen durch die Russen, doch war ihm selber an ihnen auch nicht viel gelegen. Er war viel mehr daran interessiert, einen neuen Handelsweg von Novgorod durch eigenes Gebiet via Viborg und dem kürzlich entstandenen Helsingfors nach Stockholm und von dort via Göteborg in den Westen zu schaffen, wobei der Besitz der livländischen Häfen nur störend wirken konnte. So blieb es auch in der Zeit nach seinem Tode. Die Streitigkeiten zwischen seinem Sohn, König

Erich XIV., und dessen Bruder Johann von Finnland, führten indirekt zum livländischen Problem, wobei nicht dieses, sondern eben der interne Machtkampf das Wichtigste blieb. Solange sein Verhältnis zu Johann schlecht war, mußte Erich dafür sorgen, daß er nicht zu weit in Abhängigkeit von seinem Bruder und dessen finnischem Besitz geriet. Zu diesem Zweck und nicht einfach zur Ausdehnung schwedischer Macht konnten die livländischen Häfen nützlich sein. Später, als Johann König wurde, war der Besitz der livländischen Häfen um so problematischer. Auch andere innere Verhältnisse Schwedens, wie etwa die Rolle der Ratgeber Erichs und Johanns oder — unter Johann — die der Jesuiten bleiben noch zu untersuchen übrig. Natürlich ist ihre Bedeutung für die schwedische Innenpolitik oft in Rechnung gestellt worden, aber ihr Einfluß auf die Livlandpolitik ist selten diskutiert, zumal die livländischen Quellen über die persönlichen Motive Erichs und Johanns schweigen.

Erwägungen, inwieweit Livland weder Subjekt noch Objekt war, können auch für Polen—Litauen gestellt und auf das Hintergründige in der Politik der polnischen Könige ausgedehnt werden. Natürlich spielen auch bei Polen die offensichtlichen Ziele, welche oft ins Feld geführt worden sind, eine wichtige Rolle: Zusätzlicher Zugang zur Ostsee; Vorbeugung der Besetzung der Häfen durch feindliche Mächte; Gewinn von Land usw. Strategie, Besitz und Handel waren, wie stets, Beweggründe, die nicht unterschätzt werden dürfen. Aber Motive, die im damaligen Augenblick und im Interesse der handelnden Personen möglicherweise schwerer wogen, bedürfen neuer Betrachtung, zumal die Tatsachen beweisen, daß Polen—Litauen die offensichtlichen Gründe nicht zu ernst nahm. So organisierte man, nachdem man in Livland einmarschiert war, das Land keineswegs neu, noch baute man die militärischen Stützpunkte gegen Rußland aus. In vielen Gegenden begnügte man sich mit Plünderungszügen. Ebenso ließ man gegen Schweden selbst diejenigen Livländer im Stich, die zur Zusammenarbeit mit Polen oder zum mindesten mit Litauen bereit waren. Auch handelspolitisch wurde nichts Konstruktives unternommen. Selbst wenn wir den Dünaweg in Rechnung stellen, vermissen wir auch in der späteren Entwicklung einen sachbedingten Aufbau. Nicht einmal das Ziel der Überwachung und eventuellen Abschnürung des Transithandels nach Moskau durch Besitznahme der livländischen Häfen wurde ernsthaft genug verfolgt. Anderenfalls hätte man sich energischer um die Eroberung Revals und Narvas bemüht. So scheint es auch hier an der Zeit, das Augenmerk auf andere bisher zwar nicht ganz vernachlässigte, aber doch immer wieder nur nebenbei behandelte Motive zu lenken. Hierzu gehören: Livland als Ablenkungsmanöver für die nicht abreißende Auseinandersetzung Polen—Litauen und als „Ausgleich“ für litauische Magnaten; Livland als Gegengewicht im Kräftepiel Königsmacht—Magnaten—landläufiger Adel; und Livland als gelegentlicher Spielball im polnisch-tatarischen Verhältnis, das von Bedeu-

tung gegenüber Rußland war. Als viertes Element wäre noch die Religionsfrage in Rechnung zu stellen, die im Zuge der Gegenreformation unter Stephan Batory an Bedeutung zunahm.

Schließlich sind die „hintergründigen“, „indirekten“ Motive mit besonderer Aufmerksamkeit auch da zu untersuchen, wo es gerade die augenfälligsten sind, die an sich am plausibelsten und logischsten erscheinen, nämlich für Moskau. Mit Recht hat Tiberg darauf hingewiesen, daß das Augenfällige, nämlich die Theorie von Livland als Barriere und Monopol zum Nachteil Moskaus, nicht so selbstverständlich und annehmbar ist, wie man sie in der historischen Literatur nur zu lange behandelt hat. Gegen sie spricht, daß die Russen sich nicht an den Aufbau einer Handelsflotte machten oder daß Ivangorod in erster Linie als strategischer Stützpunkt konzipiert worden war, nicht als Handelsplatz, dessentwegen die Revaler und Hanseaten, wie später wegen Narva nach seiner Einnahme durch die Russen, Tränen vergießen mußten; oder die Tatsache, daß die Entwicklung der russischen Kaufmannschaft zu rückständig war, um die Hanseaten ersetzen zu können; oder daß in von Rußland eroberten Gebieten die Hanseaten nicht eliminiert wurden, sondern man sie neue Bedeutung gewinnen ließ; oder daß neue Kontakte mit Engländern und Holländern die Gefahren einer Barriere sowieso verminderten; oder gar, was allerdings viel zu selten betont wird, daß der Wert Livlands für Moskau durch Eroberung nicht gefördert, sondern eher zerstört zu werden drohte. Tatsächlich waren interne Motive für Rußlands Livlandpolitik bestimmend. Norbert Angermann hat bereits in seinen *Studien zur Livlandpolitik Ivan Groznyjs* (1972), wie auch andere, auf die Bemühungen des jungen Ivan hingewiesen, durch seine Livlandpolitik seine Stellung gegenüber seinen Räten zu festigen. Ob die Quellen zu diesem Punkt noch Weiteres bieten können, muß dahingestellt bleiben. Ebenso dürfte die Rolle der Tataren, vor allem soweit sie einen Einfluß auf Ivans persönliche Ambitionen hatten, noch eingehenderer Diskussion wert zu sein. Insbesondere fehlt aber eine sachgemäße Untersuchung des russischen Kaufmannsstandes in seinem Verhältnis zu Ivan, insoweit dieser als sein eigener Kaufmann Ziele in Livland verfolgte, die nicht unbedingt mit ihren oder auch mit den Interessen des Landes übereinstimmten. Gerade die privaten Macht- und Gewinnansprüche des Zaren im Hinblick auf Livland sind nicht hinreichend als Motive eingesetzt worden. Sie müssen im Zusammenhang mit dem nördlichen Handelsweg und dem zeitweilig vielversprechend erscheinenden Transithandel nach Persien gesehen werden.

Es soll hier nicht behauptet werden, daß die traditionelle Darstellung der Motive für einen Eingriff in Livland durch die verschiedenen nördlichen und östlichen Mächte etwa unrichtig oder unwichtig ist. Wohl aber soll behauptet werden, daß eine weitere Diskussion der sachlich logischen Beweggründe, hin und her, als überflüssig erscheint, da sie uns

nicht über das bereits Gesagte hinaus weiterbringen kann. Nur eine resolute Hinwendung zu außerhalb Livlands liegenden Motiven, die Einfluß — vielleicht, im Hinblick auf die persönlichen Interessen der handelnden Person, sogar entscheidenden Einfluß — auf die Ereignisse an der Ostsee im 16. Jahrhundert gehabt haben, scheint noch eine tiefere Einsicht in den Gang der Geschichte bringen zu können.

HANSISCHE UMSCHAU

In Verbindung mit *Norbert Angermann, Detlev Ellmers, Elisabeth Harder-Gersdorff, Erich Hoffmann, Pierre Jeannin, Martin Last, George D. Ramsay, Herbert Schwarzwälder, Hugo Weczerka* und anderen

bearbeitet von *Franz Irsigler*

ALLGEMEINES

Dieter Zimmerling, *Die Hanse. Handelsmacht im Zeichen der Kogge* (Düsseldorf/Wien 1976, Econ, 400 S., 22 Abb., 3 Karten). — Im Unterschied zu manchen anderen Forschungsgebieten besteht an Gesamtdarstellungen der Hansegeschichte kein Überfluß. Um so größere Aufmerksamkeit wird eine Veröffentlichung beanspruchen, die — wie es hier der Fall ist — den Zeitraum von der Gründung Lübecks 1159 bis zum letzten Hansetag 1669 behandeln will. Ordnet man Z.s Buch in die Kategorien ein, die A. von Brandt in seiner Besprechung von K. Pagels bekannter Hansegeschichte (HGbl. 72/1954) zur Diskussion gestellt hat, dann handelt es sich hier um eine der „für die breite Schicht der ‚Gebildeten‘ und historisch interessierten Laien geschriebene(n) Darstellungen, ohne Belege aus Literatur und Quellen“. Z.s Buch läßt sich noch präziser einordnen. Es gehört in die Reihe der Darstellungen über Thraker, Hunnen, Ur-Amerikaner und sonstige historische Themen, Darstellungen, die heute überall auftauchen und offensichtlich in Marktlücken vorstoßen. Entsprechend empfiehlt der Waschzettel das Buch als „spannend, detailreich und voll aktueller Bezüge“. Grundsätzlich ist die Aktualisierung der Geschichte nicht nur eine bekannte Erscheinung, sondern vom didaktischen Aspekt her auch legitim. Die journalistische Akzentuierung des historischen Sachverhalts und die Verwendung moderner Begriffe werfen aber zugleich Probleme auf. — Um den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aufschwung, wie er sich seit dem 12. Jh. in den nordosteuropäischen Ländern vollzogen hat, zu charakterisieren, bezeichnet Z. die technischen und organisatorischen Neuerungen aus dem Westen als „Know-how“ und spricht von der „Entwicklungshilfe“, welche die Landesherren durch ihre Städte- und Privilegienpolitik geleistet haben (39, 88f., 107f., 335). Berücksichtigt man die historischen Bedingungen, sind diese Bezeichnungen akzeptabel. Bedenklicher ist es schon, wenn die Hanse als „Wirtschaftsgemeinschaft“ (Vorwort) oder, wie es auf dem Waschzettel sogar heißt, als „erste europäische Wirtschaftsgemeinschaft“ bezeichnet wird. Unweigerlich rufen solche Formulierungen beim Leser Assoziationen hervor, obwohl sich die EWG weder von der Organisation noch von der Zielsetzung her als Parallele anbietet. Wenig glücklich ist auch die Darstellung der Ostkolonisation. Denn während die wirtschaftlichen und demographischen Veränderungen durchaus zutreffend geschildert sind (107ff.), wird andererseits pauschal vom

„Kolonialgebiet“ (69), von der fast restlosen Ausrottung der Slawen (63f.) und vom Schwertbrüderorden als „Kolonial-Schutztruppe“ (83) gesprochen. Andere moderne Begriffe sind zu reinen Schlagworten geworden. So werden die Vitalienbrüder oder auch Wullenwever mit ihren jeweiligen Parteigängern als „Mafia“ (249, 349) vorgestellt, und das Treffen der Ratssendeboten auf dem Hansetag wird zur „Lübeck-Rallye“ (268f.). — Eine Darstellung von insgesamt nur 330 Seiten Text kann verständlicherweise nicht vollständig sein, auch deshalb nicht, weil Z. im Hinblick auf sein Leserpublikum manche Aspekte besonders gewichtet: Das Leben in den Hansekontoren, die städtische Gesellschaft und das Schicksal des Hildebrand Veckinchusen sind farbig und bis in die Einzelheiten geschildert. Andere Probleme, die in der Forschung ihren anerkannten Stellenwert haben, bleiben dagegen unerwähnt oder erhalten durch die knappe und pointierte Wiedergabe eine andere Nuance. So kommen die Handelsverbindungen mit Oberdeutschland oder die Stadt-Land-Beziehungen kaum zur Sprache, während andererseits der Gotland-Vertrag von 1161 gleich dreimal (41, 60f., 70) behandelt wird. Die wesentlichen Fakten und großen Entwicklungslinien der Hansegeschichte sind zuverlässig wiedergegeben, von einigen Fehlern und Irrtümern abgesehen. Z. hat sich bei seiner Arbeit vor allem auf die bekannte Darstellung von Ph. Dollinger gestützt, teilweise in überaus enger Anlehnung und bis in wörtliche Formulierungen hinein. Die übrige Literatur, die in einer Bibliographie aufgeführt wird, ist mehr eine zufällige Auswahl und in der Angabe z. B. der neuesten Auflagen wenig zuverlässig. — An verschiedenen Stellen wird deutlich, daß die Komprimierung und gleichzeitige Akzentuierung des historischen Stoffes nicht immer in vertretbarer Weise durchzuführen ist. Zimmerling neigt in solchen Fällen dazu, die Zusammenhänge zu vereinfachen und etwaige Zahlenangaben abzurunden. Das macht sich auch in der Komposition einiger Kapitel bemerkbar, obwohl er es im allgemeinen versteht, seinen Stoff geschickt anzuordnen. Dazu nur einige Beispiele von den ersten Seiten: „Das älteste lübische Siegel von 1230“ (40) hat schon früher bestanden und ist 1226 erstmals nachweisbar. Daß Heinrich der Löwe zur Unterstützung seiner geplanten Lübecker Neugründung 1156/57 „Schleswig zerstört und damit den bislang wichtigsten Umschlagplatz an der Küste zugrunde gerichtet“ hat (41), ist quellenmäßig nicht zu belegen. Vielmehr berichtet Saxo Grammaticus, daß Heinrich miterlebt habe, wie König Sven im Schleswiger Hafen russische Schiffe plünderte und damit den Handel auf die Dauer schädigte. Nach der Vermutung von F. Rörig (HGBll. 58/1933) hat Heinrich bei dieser Gelegenheit mit den westdeutschen Kaufleuten Verbindung aufgenommen. Unter der Überschrift „Handel und Wandel im 11. und 12. Jahrhundert“ (49—65) wird das Bild einer von Anfang an statischen bürgerlichen Gesellschaft vermittelt. Die Fernkaufleute, welche die „politische Macht“ haben und die „den Rat und die Stadt regieren“, werden bereits als „Patrizier“ (59) bezeichnet, während in einem späteren Kapitel über das 14./15. Jh. auch das Wesen des Patriziats zutreffender behandelt wird (215ff., 226f.). Die Handwerker auf der anderen Seite haben immer nur zu „den juristisch kompletten Bürgern“ (59) gehört. Im Rat sind sie hiernach nie vertreten gewesen, bis zu den Aufständen des ausgehenden Mittelalters. Überhaupt erscheint die Spätzeit der Hanse — allerdings auch kein bevorzugtes Thema der Forschung — bei Zimmerling fast völlig unter negativem Vorzeichen. Die entscheidende bürger-

liche Schicht wird als „stockkonservative, elitäre und dünkelfhafte Gesellschaft“ (217) qualifiziert, und die Bemühungen in der Mitte des 16. Jhs., die Hanse zu reorganisieren, werden als reine „Nostalgie“ (364, 366) abgetan. — Der Band enthält auch einen Bildteil, der Stadt- und Gebäudeansichten, Abbildungen von Stadtsiegeln und Schiffsdarstellungen bietet; auch dazu einige Bemerkungen: Die Abb. 1 zeigt das Lübecker Holstentor, das aber nicht zugleich mit dem Burgtor identisch ist. In der Erläuterung zur Abb. 4 wird Antwerpen als „Mittelpunkt der holländischen Malerei und Architektur“ bezeichnet. Richtig hätte es „flämisch“ oder auch „niederländisch“ heißen müssen; eine regionale Gliederung, die für das Verständnis der hansischen Geschichte in mehrfacher Hinsicht wichtig ist. Die Abb. 8 soll den bekannten Friedenssaal aus dem Rathaus von Münster darstellen. Tatsächlich handelt es sich aber um den großen Rathaussaal, der in dieser Form aus den 1860er Jahren stammt und als Dokumentation der Hansegeschichte belanglos ist. Weiter enthält Z.s Darstellung 3 Karten, auf denen Städte, Handelswege und Wirtschaftsgüter der Hanse in verschiedenen Entwicklungsphasen verzeichnet sind. Es ist offensichtlich, daß diese Karten aus dem Katalog „Hanse in Europa“, erschienen zur Kölner Ausstellung 1973, übernommen worden sind. Es wäre daher nur billig gewesen, den Katalog wenigstens im Literaturverzeichnis aufzuführen. Während die erste und die zweite Karte (48, 134) fast vollständig mit ihren Vorbildern (49, 53) übereinstimmen, ist die dritte Karte (154) aus zwei im Katalog selbständigen (353, 365) zusammengesetzt worden. Dabei sind einige wichtige Städte (z. B. Reval, Stockholm) fortgefallen. Geradezu grotesk ist es aber, daß Brügge nur mit der Sigle einer Faktorei erscheint und der Name überhaupt nicht verzeichnet ist. Schließlich enthält der Band noch ein Verzeichnis der Hansestädte sowie ein Namen- und Sachregister, wobei die Auswahl der Sachwörter wenig überzeugen kann. — Z.s Buch ist, wie schon gesagt, für interessierte Laien geschrieben, und ein so komplexes Thema wie die Geschichte der Hanse ist in dieser Literaturgattung nur schwer zu erfassen. Der Vorteil der Darstellung liegt sicher darin, daß sie in flüssigem Stil und in anregender Weise an die Probleme heranführt. Das einleitende Kapitel, das den erst jüngst publizierten Fund der Bremer Kogge aufgreift, ist dafür ein gut gewählter Einstieg. Als positiv ist auch hervorzuheben, daß Zimmerling die Hanse mehr als wirtschaftliches Phänomen behandelt und weniger vom nationalen Standpunkt aus, wie es in der deutschen Literatur, auch der wissenschaftlichen, oft geschehen ist. In diesem Punkt unterscheidet sich die Darstellung auch von der K. Pagels (s. die Besprechung in HGbl. 83/1965), die seit langem als populäre Gesamtdarstellung der Hansegeschichte verbreitet und anerkannt ist. K. Wriedt

Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters. Festschrift für Herbert Helbig zum 65. Geburtstag, hg. von Knut Schulz (Köln/Wien 1976, Böhlau, X u. 344 S.). — Von den 11 Beiträgen setzt der Aufsatz von W. v. Stromer neue Akzente für die Hanseforschung. Unter der etwas provozierenden Überschrift *Der innovatorische Rückstand der hansischen Wirtschaft* (205—217) versucht St. das Mißverhältnis von „erstaunlichen Leistungen und Erfolgen in Handel, Politik und Kultur“ und befremdlichem Rückstand „auf vielen Gebieten intellektueller und materieller Techniken und technischer Innovationen“, verglichen mit konkurrierenden Handelsnationen, zu erklären.

St. zeigt zunächst, daß man hansische Wirtschaft nicht voll erfassen kann, wenn man vornehmlich auf die Seestädte abstellt. Dort fehlte abgesehen von Schiffsbau, Bierbrauerei und Fischkonservierung tatsächlich die breite Palette mittelalterlicher Exportgewerbe, deren Leistung auf dem Textil- und Metallsektor sowie im Leder- und Kürschnergewerbe in Verbindung mit höchst aktivem Fernhandel die Stadtwirtschaft der westeuropäischen, oberdeutschen und oberitalienischen Wirtschaftslandschaften prägt. Das Bild ändert sich, wenn man die Hansestädte an der Peripherie miteinbezieht, vor allem Dinant, Köln, Braunschweig, Breslau und Krakau. Wieweit hierbei — im Gegensatz zu den Seestädten — die Nähe zu Bergbaurevieren und im Metallgewerbe produktiven Mittelgebirgslandschaften ausschlaggebend ist, müßte noch weiter untersucht werden. Der Rückstand der hansischen Finanztechnik scheint noch krasser, ausgenommen wieder Köln und Breslau, zeitweise auch Lübeck. Wenn man den Blick, wie St. vorschlägt, mehr auf die binnenländischen Hansestädte lenkt, stellt sich der ‚innovatorische Rückstand‘ in vielen Bereichen als Vorurteil heraus. Verlagswesen in Dortmund, Köln, Breslau, Hansekaufleute als Verleger im flämischen und Brabanter Textilgewerbe, Zwirnmühlen in Köln, Hochfinanzgeschäfte in Dortmund und Köln, Geld- und Wechselmarkt in Naumburg, die Aktivität des hansischen „Konzerns“ Falbrecht-Morser-Rosenfelder von Thorn/Danzig/Breslau zwischen Schweden, Karpaten und Venedig seien nur einige Stichworte. Der Rückstand der hansischen Wirtschaft — mit sich verstärkenden negativen Konsequenzen — bleibt nach St. jedoch auf dem Sektor Buchführung und in der mangelnden Bereitschaft, einseitige Handelsvorteile aufzugeben und in Konkurrenz und Zusammenwirken mit anderen Handelsnationen neue Wege zu gehen. — W. Schlesinger, *Hufe und Mansus im Liber Donationum des Klosters Weißenburg* (33—85), weist in einer methodisch äußerst exakten Untersuchung nach, daß in den Weißenburger Urkunden des 8. Jhs. mansus meistens die Hofstatt, hoba dagegen die Bauernstelle oder das zu einer abhängigen Bauernstelle gehörige Ackerland bezeichnet. Erst im 9. Jh. setzt sich die Gleichsetzung von Hufe und mansus durch, offensichtlich unter dem Einfluß der von Karl d. Gr. angeregten Inventarisierung von Reichsgut. Der Weißenburger Befund läßt sich nicht ungeprüft verallgemeinern; wie ertragreich der Ansatz Schls aber für die Erforschung der Grundherrschaft, des Landesausbaus und der Wirtschafts- und Sozialstruktur im Frühmittelalter ist, könnte nicht besser dokumentiert werden. — K. Schulz, *Zum Problem der Zensualität im Hochmittelalter* (87—127), zeigt vor allem an flandrischen und rheinischen Beispielen, daß die Bedeutung der Zensualen und Cerozensualen für den Aufbau der mittelalterlichen Stadtbevölkerung bisher stark unterschätzt wurde. — K. Bosl, *Armut, Arbeit, Emanzipation. Zu den Hintergründen der geistigen und literarischen Bewegung vom 11. bis zum 13. Jahrhundert* (128—146), erkennt in der „Freisetzung von Arbeit und Leistung eine sozioökonomische Grundlage allgemeinen Charakters“ für den gesellschaftlichen Aufbruch aus archaischen Verhältnissen, wobei Armut „zur eigentlichen Ideologie der Gesellschaftskritik“ wird. — H. Quirin, *Mitteldeutschland. Bemerkungen zum Verhältnis von Raum und Geschichte* (164—203), stellt die Frage nach der Existenz und dem Wesen einer „Geschichtslandschaft“. Unter den Faktoren ihrer Entstehung und Entwicklung stellt er besonders die Ostbewegung des hohen Mittelalters heraus. — Hannelore Gronauer, *Die*

Seeversicherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts (218—260), betrachtet die *assecuratio*, eine Prämienversicherung für zur See transportierte Güter, unter wirtschaftsgeschichtlichen Fragestellungen. Der wichtigste Quellenbestand sind die 1393 und 1396 von dem Notar Andriolo Caito ausgefertigten 1234 *instrumenta*, von denen etwa 10% Versicherungsgeschäfte betreffen. Versicherungsnehmer waren Kaufleute, Reeder, Notare, gelegentlich auch Frauen. Unter den Assekuranten sind neben den Genueser auch Florentiner Kaufleute und Bankiers zu finden; gerade um diese Zeit entwickelte sich das Versicherungswesen zu einem profitträchtigen Investitionsobjekt. Über die Prämien sind keine %-Angaben zu machen; sie galten in Genua als sehr hoch. — M. H e l l m a n n, *Eine Pilgerreise ins Heilige Land im Jahre 1480* (261—272), geht vor allem den Venedigbezügen in Felix Fabri's Reisebericht nach. — D. K u r z e, *Der niedere Klerus in der sozialen Welt des späteren Mittelalters* (273—305), entwirft gewissermaßen ein Forschungsprogramm mit zehn interessanten Fragestellungen, u. a. nach den Stiftern und Verfügungsberechtigten der vom niederen Klerus besetzten Stellen oder Pfründen, der sozialen Herkunft, dem Einkommen, den Aufstiegsmöglichkeiten, den Formen der Selbsthilfe und der möglichen Beteiligung des niederen Klerus an sozialen Unruhen. — D. D e m a n d t, *Zur Wirtschaftsethik Huldrych Zwinglis* (306—321), bezeichnet diese als „konservativ und obrigkeitlich orientiert“, in vieler Hinsicht zwiespältig, letztlich aber doch „der bestehenden Wirtschaftsordnung verhaftet“ und zumindest in den konkreten Anweisungen keineswegs revolutionär. F. I.

R h i m a n A. R o t z, *Investigating Urban Uprisings with Examples from Hanseatic Towns*. In: *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honor of Joseph R. Strayer*, ed. by W. C. Jordan, B. McNab, T. F. Ruiz (Princeton N. Y. 1976, Princeton Univ. Press, 215—233 u. 484—494), beschäftigt sich zunächst mit den wirtschaftlichen Hintergründen der krisenhaften Zeit im ausgehenden 14. und beginnenden 15. Jh. und analysiert dann vor allem die Aufstände oder Revolten in Braunschweig, Lübeck und Hamburg, die im Verlauf, in der Zusammensetzung der beteiligten Gruppen und in der Zielsetzung erhebliche Abweichungen zeigen. Als gemeinsame Elemente erkennt R. das Bestreben breiterer Bürgerschichten nach Einfluß im Stadtrecht. — In dieser Festschrift, die mir noch nicht zugänglich war, scheinen für die Hanse- und Wirtschaftsgeschichte auch folgende Beiträge von Bedeutung: F. F. K r e i s l e r, *Domesday Book and the Anglo-Norman Synthesis*; Ch. M. R a d d i n g, *The Administrators of the Aids in Normandy, 1360—1380*; Ph. W o l f f, *The Significance of the „Feudal Period“ in the Monetary History of Europe*; R. W. K a e u p e r, *Royal Finance and the Crisis of 1297*; J. F. B e n t o n, *The Accounts of Cepperello da Prato for the Tax on ‚Nouveaux Acquêts‘ in the Bailliage of Troyes*; A. R. L e w i s, *Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar, 1031—1350 A. D.*; T. F. R u i z, *Castilian Merchants in England, 1248—1350*; R. R. D e S o i g n i e, *The Fairs of Nîmes: Evidence on their Function, Importance, and Demise*; R. L. B a k e r, *The Government of Calais in 1363*. F. I.

Entwicklungsprobleme des Feudalismus und Kapitalismus im Ostseegebiet. Vorträge der Historiker-Konferenz vom 25.—27. November 1975 (Problemy

razvitija feudalizma i kapitalizma v stranach Baltiki. Doklady istoričeskoj konferencii, 25—27 nojabrja 1975 g., Hg. Tartuskij gosudarstvennyj universitet, Tartu 1975, 250 S.). — Ein drittes Mal haben Historiker der Sowjetunion, Polens und der DDR eine Regional-Konferenz veranstaltet (vgl. HGBll. 93, 122), die schwerpunktmäßig die Geschichte der Städte, des Handels und der Agrarwirtschaft behandelt. Der Band enthält 17 Beiträge und beginnt mit J. Schildhauer, *Der Charakter der Hanse und ihr Verhältnis zu den livländischen Städten* (4—28). Sch. kennzeichnet die Hanse als „politisches Bündnis zur Sicherung der hansischen Handelssuprematie“ (13) und beschließt in der „Charakterfrage“, sie als einen Städtebund anzusehen, der die livländischen Mitglieder bis ins 15. Jh. umschloß. — K. Fritze fragt nach den *Funktionen des Landbesitzes der mittelalterlichen Städte im westlichen Ostseeraum* (70—86). Er betrachtet besonders die Territorialpolitik von Lübeck, Stralsund und Rostock und erklärt sie neben den fiskalischen Interessen in erster Linie mit der Absicht, den Adel aus der unmittelbaren Nachbarschaft zu verdrängen. — K. Kaplinskis Expertise *Über den ethnischen Bestand der Tallinner Handwerker im XIV. Jahrhundert* (87—101) stützt sich auf Abgabenverzeichnisse der Kirchspiele St. Nicolaus und St. Olaus und bringt gründliche methodische Erwägungen zur Frage stichhaltiger Namensanalysen, die in wenigen Einzelfällen mit denen von zur Mühlens (vgl. HGBll. 92, 187f.) differieren. Nach K. war die Mehrzahl der ausgebildeten Handwerker deutsch. Sie genossen auch als minder qualifizierte Immigranten Vorteile gegenüber den estnischen Kollegen, die es im 14. Jh. vorwiegend aus den Kreisen Harjumaa, Virumaa und Järvamaa nach Reval zog. — *Die Handelsumsätze Rigaischer Kaufleute am Ende des XVII. Jhs.* (Torgovyje oboroty rižskich kupcov konce v XVII. v., 102—121) erfaßt V. Dorošenko auf der Basis von zwei Jahrgängen der Akzise-Journale. Zu seinen Ergebnissen gehört, daß sich rund 400 Kaufleute an Rigas Export zur See beteiligten und daß sich die Umsätze von 75% der Belader 1684 wie 1694 unter 50 Rtlr. hielten, während sich die Oberschicht der Exporteure (mehr als 200 Rtlr.) von 1684 (23%) auf 1694 (38%) merklich erweiterte. — M. Biskup, *Entstehung und Entwicklungsstufen der Stadt Gdańsk vom XIV. bis zur Mitte des XV. Jahrhunderts* (122—148) behandelt die Ursachen des ökonomischen Wachstums der Stadt von 1308 bis 1454 und betrachtet die westeuropäischen Nachfrage-Konjunktoren (Getreide, Holz) als ausschlaggebend dafür, daß Danzig in den 1430er Jahren mit 20 000 Einw. die Hansestädte Lübeck und Hamburg größtmäßig eingeholt hatte. — A. A. Svanidze diskutiert und vertritt bezüglich der *Anfangsphase der Münzprägung und des Geldumlaufs in Schweden* (Načal'nyj etap monetnoj čekanki i deneznogo obraščeniija v Svecii, 162—178) die Ansicht, daß dort erst im 13. Jh. reguläre Münzprägung üblich wurde, während zuvor Schweden nur als Vermittlungszone für Gelder und Güter fungierte. Erwähnenswert ist schließlich noch, was H. Piirimäe *Über das Verhältnis des Geldes und der Naturalprodukte in der Staatswirtschaft Schwedens im Baltikum des XVII. Jhs.* (179—210) ermittelt. Es zeigt sich u. a. als interessantes Ergebnis, daß der Anteil der Geldeinnahmen in Livland weit größer war als in Estland, wo die normalen Abgaben an den Staat ausschließlich in Form von Getreide entrichtet wurden.

E. H.-G.

Gesellschaft, Wirtschaft, Kultur. Studien, Marian Małowist zum 40. Jahrestag seiner wissenschaftlichen Tätigkeit gewidmet (Społeczeństwo, gospodarka, kultura. Studia ofiarowane Marianowi Małowistowi w czterdziestolecie pracy naukowej. Warszawa 1974, Państwowe Wyd. Nauk., 442 S.). — Diese Festschrift, von der der Rezensent vorher nur einzelne Sonderdrucke gekannt hatte, war ihm jetzt zugänglich. Sie enthält eine große Anzahl von Beiträgen, deren Autoren aus Ost und West, ja, aus verschiedenen Erdteilen stammen. Alle wollten dem angesehenen Wirtschaftshistoriker, der auch der Hanseforschung nahe steht und eine Schule von Historikern gebildet hat, die selbst unter den Hanseforschern einen guten Ruf genießen, ihren Dank abstaten. Es ist nicht möglich, hier auf alle Beiträge des stattlichen Bandes einzugehen. Es seien aber wenigstens die Titel der Aufsätze aufgezählt, die den Hanseraum in irgendeiner Weise berühren: Marian Biskup, *Zu den Reformplänen des Deutschen Ordens in Preußen um die Mitte des 15. Jahrhunderts* (W sprawie planów reformy Zakonu Krzyżackiego w Prusach w połowie XV wieku, 31—43), mit Abdruck zweier Empfehlungen des Hochmeisters Konrad von Erlichshausen an die Visitatoren und Beamten des Ordens, die sich im Staatl. Archivlager in Göttingen befinden; Ana L. Choroškevič, *Der Außenhandel von Polock und sein Einfluß auf die politische und wirtschaftlich-soziale Entwicklung des Polocker Landes* (Vnešnjaja trgovlja Polocka i eë vlijanie na političeskoe i social'no-ekonomičeskoe razvitie polockoj zemli, 59—68); V. Doroženko, *Preise und Maße in Riga: Gewinne der rigischen Kaufleute aus dem Westdünahandel am Ende des 17. Jahrhunderts* (Ceny i mery w Rige: pribyli rižskich kupcov ot zapadno-dvinskoj trgovli v konce XVII veka, 69—81); Karol Górski, *Bemerkungen zur Geschichte des Wohnhauses in den Ostseeländern* (Uwagi o historii domu mieszkalnego w krajach nadbałtyckich, 99—110); Rodney H. Hilton, *Some Social and Economic Evidence in Late Medieval English Tax Returns* (111—128); Pierre Jeannin, *Le commerce à Narva au début du XVII^e siècle et le problème de la balance commerciale russe* (129—144); Hermann Kellenbenz, *Dänische Pässe für fremde Rußlandfahrer* (157—172; 17. Jh.); Antoni Maćzak, *Englische Kaper und Danziger Seeschadenberechner. Auf der Suche nach neuen Quellen zur Handelsgeschichte* (Angielscy kaprowie i gdańscy rachmistrze. W poszukiwaniu nowych źródeł do dziejów handlu, 211—221); Danuta Molenda, *Die Silberproduktion Polens im 16. und 17. Jahrhundert* (Produkcja srebra w Polsce w XVI i XVII wieku, 223—240); Florence et Raymond de Roover, *À propos du Jugement dernier de Jean Memlinc* (277—287); Jerzy Topolski, *Die großpolnischen „Einzäunungen“ und der europäische Wollhandel im 16. und in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts* (Wielkopolskie „ogradzania“ a europejski handel wełną w XVI i pierwszej połowie XVII wieku, 361—367); Stanisław Trawkowski, *Der Breslauer Elbing in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts* (Olbin wrocławski w pierwszej połowie XIII wieku, 369—374); Charles Verlinden, *Structure sociale européenne et féodalité coloniale au début de l'expansion coloniale iberique* (381—406); Benedykt Zientara, *Aus den Problemen der historischen Terminologie: der „Drang nach Osten“* (Z zagadnień terminologii historycznej: „Drang nach Osten“, 425—433).

H. W.

Eine Vortrags- bzw. Aufsatzsammlung zum Thema *Bischofs- und Kathedralstädte des Mittelalters und der frühen Neuzeit* gab Franz Petri heraus (Städteforschung Reihe A, Bd. 1. Köln/Wien 1976, Böhlau, 209 S., 7 Abb.). — Es handelt sich um den ersten Band einer Veröffentlichungsreihe des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster. Die Beiträge stammen von erfahrenen Fachleuten, beziehen sich aber nur zu einem kleinen Teil auf die Stadtentwicklung im hansischen Bereich. Die älteren Bischofssitze waren im allgemeinen aus Römerstädten erwachsen und hatten damit einen ganz anderen Ausgangscharakter als etwa Hamburg und Bremen oder gar Lübeck; dennoch gab es durchaus Erscheinungen, die eine gewisse Kontinuität von den antiken Bischofssitzen bis ins hohe Mittelalter zeigten. So ist es etwa aufschlußreich, daß die Säkularisierungstendenz bereits im Frankenreich im 8. Jh. die Bischofssitze zu Zentren staatlicher Herrschaft machte (so im Beitrag von Prinz: *Die bischöfliche Stadtherrschaft im Frankenreich vom 5. bis zum 7. Jh.*). Edith Ennen verfolgt die Beziehungen zwischen *Erzbischof und Stadtgemeinde in Köln bis zur Schlacht von Worringen (1288)*; durchweg handelt es sich um Strukturen und Ereignisse, die kaum Parallelen mit den Verhältnissen in den Küstenstädten aufweisen; dasselbe gilt in anderer Weise für Konstanz (Helmut Maurer: *Kirchengründung und Romgedanke am Beispiel des ottonischen Bischofssitzes Konstanz*) und Regensburg (Richard Strobel: *Regensburg als Bischofsstadt in bauhistorischer und topographischer Sicht*). Allgemeinere Bedeutung hat der Aufsatz von Gisela Möncke, *Zur Problematik des Terminus „Freie Stadt“ im 14. und 15. Jahrhundert (84—94)*. Mit Recht wird hervorgehoben, daß die Bezeichnung keinen klaren Rechtszustand wiedergibt. Es zeigt sich, daß er einen stark ideologisch gefärbten Unterton hatte und seit der Mitte des 14. Jhs. vor allem für eine bestimmte Gruppe rheinischer Bischofsstädte verwandt wurde, die damit Verfassungsansprüche verbanden. Daß auch in norddeutschen Städten, etwa Bremen, der Begriff „Freie Stadt“ verwandt wurde, bleibt unerörtert. Der Beitrag von Hans Mauersberg über *„Sozioökonomische Strukturen von Bischofs- und Abteistädten des 14.—17. Jahrhunderts (95—117)“* schließt aus dem Kreis der Hansestädte nur Hamburg in die Betrachtung ein. Bemerkenswert ist die Definition des Begriffs „Sozioökonomische Strukturen“ als „gesellschaftliche wie wirtschaftliche Grundordnungen . . . , nach denen die in einer ländlichen oder urbanen Gebietskörperschaft lebenden Menschen gruppenweise in einer gewissen Interessengemeinschaft verbunden sowie öffentlich-rechtlich verfaßt sind“. Was Hamburg als „ein Fall besonderer Art“ betrifft, so wird das Gewicht geistlicher Institutionen als Kontinuitätsfaktor doch wohl überschätzt. Soweit erkennbar, gewinnt der Vf. seine Erkenntnisse über die Entwicklung Hamburgs aus älteren Werken zur Stadtgeschichte. Was hier geboten wird, ist ein Abriß der Hamburger Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, wobei manche Vermutung zum Faktum wird. Neue methodische Dimensionen treten nicht hervor. Im Beitrag von Hermann Kellenbenz, *Zur Struktur der rheinischen Bischofsstädte in der frühen Neuzeit (118—145)*, steht Köln im Mittelpunkt. Wichtig ist, daß die Kathedralstadt neben der Bürgerstadt eine wichtige Komponente blieb. Die politische Stoßkraft der Bürgergemeinden war in den einzelnen rheinischen Städten unterschiedlich und von der Zahl sowie der Sozialstruktur der Einwohner abhängig. Köln gelang es zwar, den Rang einer freien

Reichsstadt zu erringen und zu halten, doch fehlte ein städtisches Territorium. Köln war eine ausgesprochene Handelsstadt, in der freilich auch das Gewerbe einen bedeutenden Rang besaß. Die qualitative Sozialstruktur ist aus den Quellen relativ leicht abzulesen, da sie für das „Protokoll“ sowie für die Rechtsstellung eine Rolle spielte. Es gab in Köln eine verhältnismäßig geschlossene Bürgermeistergruppe, die ihrerseits wieder zu den Kaufmannsgaffeln gehörte, aus denen sich die wichtigsten Kommunalorgane rekrutierten. Eine besondere Bedeutung hatten im Rahmen der Oberschicht die Akademiker, von denen viele mit Kaufmannsfamilien verschwägert waren. Das alte Patriziat hatte an Bedeutung verloren. Die Handwerker gliederten sich u. a. in selbständige (Meister) und unselbständige (Gesellen, Arbeiter). Doch blieb die Palette der Berufe und des sozialen Ansehens über diese grobe Gliederung hinaus sehr kompliziert. Schillernd war auch die große Gruppe der Armen. Hinzu kommt die Geistlichkeit, wiederum mit einzelnen Schichten und Gruppen, wobei in den oberen Rängen der Adel überwog. Im ganzen zeichnet Kellenbenz ein Mosaik, das in seiner Kompliziertheit durchaus der Wirklichkeit entsprach. Dialektisch-pauschale Strukturen lassen sich nach dem heutigen Stand der Wissenschaft nicht mehr vertreten.

H. Schw.

Im Rahmen des VI. internationalen Kongresses für Wirtschaftsgeschichte in Kopenhagen 1974 hat eine Gruppe von Spezialisten ein Sonderkolloquium gehalten, dessen Protokoll als Sonderband der Revue française d'histoire d'outre-mer (62, 1975) vorliegt unter dem Titel: *La traite des noirs par l'Atlantique: nouvelles approches*, éd. par P. C. Emmer, J. Mettas et J. Cl. Nardin (Paris 1976, Société française d'histoire d'outre-mer, 390 S.). Der stärkste der vier Teile befaßt sich mit den großen Sklavenhandelsströmen, wobei der Schwerpunkt auf dem Handelsvolumen liegt. Die Einleitung von W. E. Minchinton und P. C. Emmer (11—18) vergleicht das Ergebnis dieser Beiträge mit amerikanischen Arbeiten, vor allem von Ph. Curtin. In einem methodologisch bedeutenden Beitrag zeigt J. Mettas, *Pour une histoire de la traite des noirs française: sources et problèmes* (19—46), daß allein die systematische Durchforstung der Archive, die übrigens zu einer Korrektur der Berechnungsgrundlagen von Curtin führt, eine vertiefte Analyse der wirtschaftlichen, demographischen und sozialen Erscheinungen erlaubt, die der Handel impliziert oder die daraus resultieren. Von zwei anderen Teilen, die die jeweiligen Auswirkungen des Handels auf Afrika und Europa behandeln, ist festzuhalten, daß der Sklavenhandel im allgemeinen bescheidene Gewinne abwarf, die lediglich in England etwas höher lagen (etwa bei 10%). Mit der sekundären Rolle der nordeuropäischen Nationen in diesem Handel befassen sich wertvolle Beiträge: J. G. Everaert, *Commerce d'Afrique et traite négrière dans les Pays Bas autrichiens* (177—185); H. Kellenbenz, *La place de l'Elbe inférieure dans le commerce triangulaire au milieu du XVIIe siècle* (186—195); Sv. F. Green-Pedersen, *The History of the Danish Negro Slave Trade 1733—1807. An interim Survey relating to its Volume, Structure, Profitability and Abolition* (196—220); E. Ekman, *Sweden, the Slave Trade and Slavery 1784—1847* (221—231); J. Postma, *The Dutch Slave Trade. A quantitative Assessment* (232—244).

P. J.

Deutsches Schifffahrtsarchiv, 1. 1975: Vorträge, gehalten in Bremerhaven anläßlich der gemeinsamen Tagung der „Deutschen Gesellschaft für Geschichte der Medizin, Naturwissenschaft und Technik e.V.“ und des „Vereins Deutscher Ingenieure, Hauptgruppe Technikgeschichte“ vom 17. bis 22. September 1971 (*Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums*, hg. von Detlev Ellmers, Wolf-Dieter Hoheisel und Gerd Schlechtriem, Oldenburg/Hamburg 1975, Stalling, 215 S., zahlr. Abb.). — Die Vorträge ranken sich um fünf Problemkreise. Heide Barmeyer, *Die Sielhafenorte in der oldenburgisch-ostfriesischen Küstenmarsch zwischen Ems und Weser* (11—24), beschreibt die im Deich- und Sielbau liegenden technischen und rechtlichen Voraussetzungen sowie die Typenentwicklung dieser um 1500 aufkommenden Hafenform. Henning Eichberg, *Schwedenfestung und Idealstadt, Carlsburg an der Unterweser* (25—46), führt uns in Festungs- und Stadtplanung des merkantilistischen Zeitalters an dem durch Archivmaterial gut belegten, aber niemals abgeschlossenen Beispiel am Ort des heutigen Bremerhaven ein. August Dierks, der wohl ein Menschenalter lang die Wirtschaft Bremerhavens entscheidend beeinflusste, berichtet *Aus der Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft* (47—66), von der Entwicklung Bremerhavens seit den Anfängen bis in die Gegenwart. Das mit der Nennung Riedemanns als Begründer der Tankschifffahrt von D. hingeworfene Faktum vertieft Wolfhard Weber, *Erdöl als Transportproblem an der deutschen Nordseeküste in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts* (67—76). Den nächsten Problemkreis: Schifffbau und Schiffsantrieb, leitet Detlev Ellmers, *Antriebstechniken germanischer Schiffe im 1. Jahrtausend n. Chr.* (79—90) mit einem Bericht über die wenigen gefundenen Paddel und mit Beschreibung von Segeln auf Abbildungen ein. Gertrud Milkereit, *Die Anfänge der Eisen- und Stahlherzeugung für die Hochseeschifffahrt durch die Ruhrindustrie zwischen 1844 und 1880* (91—104), springt hinüber in die hanseatische Zeit. Das Bemühen der Kaufleute, den Wasserweg zwischen Köln und der hohen See wieder herzustellen, gab der rheinischen Eisenindustrie die Möglichkeit, auch in den Schifffbau einzusteigen. 1838 vollzog sich in Ruhrort mit dem Bau des ersten eisernen Dampfers der Übergang vom Holz zum Eisen — und zugleich zum Dampftrieb. 1843 legte der aus Stettin kommende Schifffbaumeister Seydell der Guten Hoffnungshütte Pläne für einen Eisernen Segler vor, der für den Rhein-Seeverkehr geeignet sein sollte. 1845 trat dann „Die Hoffnung“ die erste Reise von Köln nach Stettin an. Sie war der erste Versuch einer deutschen Werft, in direkter Verbindung mit einem Hüttenwerk ein hochseetüchtiges Eisenschiff zu bauen. Versuche der Hütte 1861 und 1867, von Preußen Kanonenbootsaufträge zu erhalten, scheiterten. Schiffswellen dagegen lieferte Krupp 1852 für Rheindampfer. Es gelang ihm, größere Aufträge der französischen Marine zu erhalten. In den sechziger Jahren bestellten schließlich die HAPAG und der NDL bei Krupp Kurbelachsen. In den 70er Jahren begann der Bochumer Verein mit der Lieferung von Pollern, Ankern und Decksluken sowie Schiffsschrauben. Der entscheidende Durchbruch kam, als es 1876 den Dillinger Hüttenwerken gelang, Panzerplatten für Kriegsschiffe herzustellen. Nach dem Dampfersubventionsgesetz und dem Übergang zum Stahl als Schifffbaumaterial vollzog sich der endgültige Einstieg der Ruhrindustrie in den Schifffbau. Nach dieser an einen engeren Raum gebundenen Untersuchung gibt dann Paul Heinsius, *Der*

Übergang zum Maschinenantrieb und vom Holz- zum Eisenschiffbau an den deutschen Ost- und Nordseeküsten im 19. Jahrhundert (105—122), einen weiteren Überblick. Der wenig bekannte starke Anteil staatlicher Förderung und ostdeutscher Werften und Maschinenfabriken an diesem unsere moderne Schiffbauindustrie begründenden Fortschritt fällt ebenso auf wie die frühe Verbindung der Danziger Werft Klawitter mit Scott Russel in England. Ganz dem Schiffsantrieb wendet sich Kurt Mauel, *Die Einführung der Dampfturbine als Schiffshauptmaschine* (123—135), zu. Gerhard Timmermann, *100 Jahre Experimental-Hydrodynamik im Schiffbau* (135—141), schließt diesen Problemkreis. Über das Nachrichtenwesen berichten Rudolf Nelle, *Zur technischen Entwicklung der Seekabel* (145—150), und Herbert Goetzeler, *Ferdinand Braun und die Drahtlose Telegraphie* (151—158). In der Schiffsmedizin spannt Irmgard Müller, *Anfänge der Arzneiversorgung an Bord* (161—174), den Bogen von der Antike über die Versorgung mittelalterlicher Pilger an Bord bis hin zu den Ostindienfahrern des 18. Jhs. Heinz Müller-Dietz, *Die Anfänge der Marinemedizin in St. Petersburg* (175—181), wendet sich den Anfängen der russischen Marine und ihrer Medizinalverwaltung zu. In der letzten der Fischerei gewidmeten Aufsatzgruppe befassen sich Christian Hühnemörder und Armin Geus mit dem Thema *Fischbücher bis in das 17. Jahrhundert*. Der Beitrag von Kamal Sabri Kolta, *Der Fisch im Volksglauben und in der Medizin der Araber* (211—215), ist trotz seiner entlegenen Herkunft auch für die Volkskunde im hansischen Raum von Interesse.

P. H.

Festgabe für Ernst Walter Zeeden zum 60. Geburtstag am 14. Mai 1976, hg. von Horst Rabe u. a. (Reformationsgeschichtliche Studien und Texte, Suppl.-Bd. 2, Münster 1976, Aschendorff, XI u. 549 S.). — Die Festschrift dokumentiert im Schriftenverzeichnis des verdienten Tübinger Neuhistorikers die Breite seines Schaffens, in den Beiträgen seiner Mitarbeiter und Schüler die Fruchtbarkeit seiner Tätigkeit als akademischer Lehrer. In der Laudatio heben die Herausgeber drei Schwerpunkte im wissenschaftlichen Oeuvre des Jubilars besonders hervor: Seine engagierte Beschäftigung mit dem historischen Problem der Glaubensspaltung und Konfessionsbildung in Deutschland; die Erforschung der materiellen und geistigen Kultur Deutschlands im 16. und 17. Jh.; das Interesse an der Konstituierung des historischen Bewußtseins in Wissenschaft und Schulpraxis. Die 24 Beiträge der Festgabe behandeln Themen vorwiegend der deutschen Kirchen- und Geistesgeschichte überwiegend des 15./16. und des 19. Jhs. Drei methodisch besonders überzeugende Aufsätze seien (als Beispiel für die übrigen) herausgegriffen: H. Molitor erörtert unter dem Titel *Frömmigkeit in Spätmittelalter und früher Neuzeit als historisch-methodisches Problem* (1—20) die Frage der Operationalisierbarkeit der Erfassung von Frömmigkeit. Er referiert die von G. Le Bras und dessen Schule in Frankreich entwickelten Methoden der historischen Frömmigkeitserfassung und weist Wege zu einer Übertragung dieser Forschungsrichtung auf deutsche Gegebenheiten. I. Bátoris Aufsatz über *Besitzstrukturen in der Stadt Kitzingen z. Zt. der Reformation* (128—141) läßt die enormen Hilfen erkennen, welche die maschinelle Datenverarbeitung quantifizierbarer Quellen dem Historiker bietet. J. Seuberts Artikel *Ein Neuruppiner Bilderbogen aus dem Jahre 1848*.

Überlegungen zur Verwertung von Bildquellen im Geschichtsunterricht (461—480) lenkt den Blick auf die bislang kaum ausgeschöpften spezifischen Aussagemöglichkeiten der historischen Ikonographie für die allgemeine und nicht zuletzt die Mentalitätsgeschichte. W. Mager

Jahrbuch der historischen Forschung in der Bundesrepublik Deutschland 1975, hg. von der Arbeitsgemeinschaft außeruniversitärer historischer Forschungseinrichtungen in der Bundesrepublik Deutschland (Stuttgart 1976, Ernst Klett, 721 S.). — Wer sich über den Stand der historischen Forschung, vor allem über laufende Forschungsprojekte von Einzelpersonen oder Instituten in der Bundesrepublik informieren will, hat in diesem 2. Jahrbuch ein sehr brauchbares Hilfsmittel, auch wenn die Bereitschaft, der Arbeitsgemeinschaft die nötigen Informationen zu liefern, leider etwas nachgelassen hat. Neben dem Kernteil, dem innerhalb einer chronologischen Gliederung nach einer Sach- bzw. geographischen Systematik geordneten „Index der Forschung“, enthält der Band 11 Forschungsberichte, darunter für die Hanseforschung wichtig der Beitrag von H. St o o b über *Die Arbeiten des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster: Deutsches Städtebuch und Deutscher Städteatlas* (vgl. HGbl. 94, 138f.), ferner 11 Tagungsberichte und neben dem Verzeichnis der Forschungseinrichtungen auch die im 1. Band noch fehlenden Autoren-, Personen- und Ortsregister, die per Computer erstellt wurden. Der Hanseforscher muß sich, da im Index der Forschung nur sehr grobe Sachstichworte ausgeworfen sind, innerhalb der chronologischen Gliederung etwas mühsam von Landschaft zu Landschaft durchsuchen, soweit ihm nicht Orts- und Personenregister entsprechende Hinweise geben. — Der einleitende Aufsatz von H e l m u t B e u m a n n, *Zur Lage der Mittelalterforschung in der Bundesrepublik Deutschland* (13—25), kennzeichnet mit der Situation gleichzeitig auch das Selbstverständnis des größten Teils der Universitätsmediävisten in der Bundesrepublik. B. setzt die deutsche Mediävistik stark ab von den neuen Tendenzen etwa der französischen Forschung im Umkreis der *Annales* mit ihrer starken Betonung von Wirtschaft und Gesellschaft. Von „Schule der ‚Annales‘“ (20) sollte aber nicht mehr gesprochen werden, da es sie nicht gab und gibt. Neben der Pflege der Hilfswissenschaften, der politischen und Kirchengeschichte stellt B. vor allem die Beschäftigung mit der Geistesgeschichte (Mentalitätsgeschichte) sowie der Verfassungsgeschichte im weiteren und engeren Sinn heraus, ferner die interdisziplinäre Zusammenarbeit, etwa zwischen Archäologie und Geschichtsforschung. Ob die Gemeinsamkeiten zwischen der deutschen Geistesgeschichte (Ideengeschichte) und der französischen Mentalitätsforschung so groß sind, wie B. andeutet, muß bezweifelt werden, da die französische Forschung auch auf diesem Gebiet stark quantifizierend vorgeht. Wirtschafts- oder Wirtschafts- und Sozialgeschichte werden von B. nur gelegentlich und eher beiläufig angesprochen, als Aspekte der Numismatik (14), der Archäologie (18), als stützende Nachbardisziplinen der Verfassungsgeschichte (19), als Teil der Siedlungsgeschichte (22) und in der bezeichnenden Verbindung „Sozial- und Ständegeschichte“ (24). Um zu erkennen, wie sehr eine mit sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Fragestellungen Mittelalterforschung an Boden gewonnen hat, muß man den Index selbst durchackern. F. I.

Carl Haase, *The Records of German History in German and certain other Record Offices with short notes on Libraries and other collections. Die Archivalien zur deutschen Geschichte in deutschen und einigen anderen Archiven mit kurzen Bemerkungen über Bibliotheken und andere Sammlungen* (Boppard a. Rh. 1975, Harald Boldt, 194 S.). — Dieses in deutscher Sprache verfaßte, unter zweisprachigem Titel erschienene Bändchen wendet sich vor allem an britische Historiker, gleichsam als erster Wegweiser zu deutschen Archiven und Archivalien. Unter diesem mehr praktischen Gesichtspunkt hat der Bearb. die Anschriften, Öffnungszeiten und wesentlichen Bestände der Archive in der Bundesrepublik, der DDR und in Österreich zusammengestellt und mit einer großen Anzahl weiterführender Hinweise, z. B. auf wichtige historische Zeitschriften und Bibliographien, auf Archive in Dänemark, Schweden und Polen, soweit sie deutsche Bestände enthalten, auf Bibliotheken, Museen und Forschungsinstitute, auf Zeitungssammlungen u. a. ergänzt. Der Anhang enthält ein deutsch-englisches Glossar für Fachausdrücke, eine Übersicht über deutsche Feiertage (an denen Archive geschlossen sind) und einen gemischten Index (nach Orten, anderen topographischen Betreffen, Namen und Sachen). Die Mitgliederliste des Britisch-Deutschen Historikerkreises, die laut Inhaltsverzeichnis auf den Seiten 184 und 185 stehen soll, fehlt. R. Vogelsang

Auf die neue *Typologie des sources du moyen âge occidental* (Dir.: L. Genicot), ihre Struktur und Zielsetzung, wurde in der Umschau schon hingewiesen (HGbl. 93, 117). Inzwischen wurden die Hefte 16—20 herausgebracht (alle Turnhout 1976, Brepols). Karl Heinrich Krüger führt systematisch in die Quellengattung *Die Universalchroniken* ein (Fasz. 16, A—I.2, 64 S.), die nicht selten auch für die Wirtschaftsgeschichte wertvolle Nachrichten liefert (Epidemien, Hungersnöte u. ä.). — Das gilt weniger für die von Giles Constable vorgestellten *Letters and Letter-Collections* (Fasz. 17, A—II, 67 S.), da die Kaufmannsbriefe in einem gesonderten Heft behandelt werden sollen. — Dagegen bilden *Les relevés de feux*, mit denen sich M.-A. Arnold beschäftigt hat (Fasz. 18, A—IV.1, 98 S.), eine zentrale Quelle für demographische, sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen. Die Feuerstättenverzeichnisse zum Zweck der Besteuerung beginnen sehr früh in Sizilien (13. Jh.), Frankreich und den Niederlanden. Ihre Auswertung hat besonders in der belgischen und französischen Forschung beachtliche Ergebnisse erbracht. Die Erfassung der edierten Quellen zielt auf Vollständigkeit; das Heft wird durch Autoren-, Orts- und Sachindex sehr gut erschlossen. — Nicht weniger wichtig für die Wirtschaftsgeschichte, vor allem auch des Hanseraumes, ist Georges Despy's Arbeit über *Les tarifs de tonlieux* (Fasz. 19, A—IV.1, 48 S.), die sich bei der Erfassung der gedruckten und vor allem der ungedruckten Zolltarife des Mittelalters auf eine knappe Auswahl beschränkt und bei der Besprechung der methodischen Probleme Beispiele aus dem Rhein-Maas-Raum bevorzugt. Aber durch die eingehende und sehr kritische Analyse der Aussagekraft von Zolltarifen und des Problems der zeitlichen Zuständigkeit wird dieses Heft zu einer unentbehrlichen Lektüre für jeden, der sich mit solchen Quellen beschäftigt. — Fasz. 20 (B—I, D. 3, 81 S.) von Michel Pastoureaux ist *Les Armoires*, der Heraldik gewidmet, einem Gebiet, das von der Historiker-

zunft meist vernachlässigt wird, aber neben der genealogischen Forschung auch für kulturgeschichtliche Fragen nutzbar gemacht werden kann. F. I.

Das bekannte Buch von M. S. Anderson, *Europe in the Eighteenth Century*, das erst nach 1961 erschien, ist nun in zweiter überarbeiteter und vermehrter Auflage erschienen (London 1976). Die Kapitel, die sich mit der Sozial-, Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte beschäftigen, wurden auf den neuesten Stand gebracht und erweitert, ein Kapitel über ‚The Enlightenment and its competitors‘ hinzugefügt. Charakteristisch für diesen Band wie für andere aus der Reihe ‚A General History of Europe‘ erscheint, daß das Schwergewicht nicht auf die Geschichte der einzelnen Staaten gelegt wird, sondern eher auf allgemeine Erscheinungen und Regionen; daher sind Wirtschafts-, Sozial- und Geistesgeschichte ungewöhnlich stark berücksichtigt. Nützlich ist auch die Bibliographie. G. D. R.

Rudolf Buchner, *Deutsche Geschichte im europäischen Rahmen. Darstellung und Betrachtungen* (Göttingen 1975, Musterschmidt, XVIII u. 505 S., 43 Abb., 14 Karten). — Eine Darstellung, welche die deutsche Geschichte vom 9. Jh. bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges behandeln will, kann die Hanse nicht ausführlich berücksichtigen. Ihr sind zweieinhalb Seiten gewidmet (154—157). Als Grundsätze seiner Arbeit nennt B. unter anderem, „die isolierte Betrachtung der deutschen Geschichte“ zu vermeiden und „die oft entscheidenden wirtschaftlichen und sozialen Voraussetzungen in das Gesamtbild einzubeziehen“ (8f.). Gerade im Hinblick auf die Erfassung der Hanse können diese Forderungen nur unterstrichen werden. Wirtschaft und Handel der früheren Jahrhunderte sind auch kurz erwähnt (43f., 71f.). Die Hanse selbst wird aber in herkömmlicher Weise in das Spätmittelalter (1250—1500) eingeordnet, in engstem Zusammenhang mit der „deutschen Ostausdehnung“. Die Darstellung zielt somit weniger auf das Handelssystem der Hanse in seiner Gesamtheit als auf deren Wirken in Norddeutschland: „Die Hanse hat diesen Raum wirtschaftlich erschlossen und zu seiner Eindeutschung Wesentliches beigetragen“ (14). Eine Datierung sei kurz berichtet: Der Aufschwung des Heringsfanges vor Schonen „durch deutsche Initiative“ und den Import von Lüneburger Salz ist schwerlich im 11. Jh. (72), also noch vor der Gründung Lübecks, anzusetzen. K. Wriedt

Ein für die bisherige Hansegeschichtsforschung ungewöhnliches Thema behandelte Hermann de Buhr: *Die mittelalterliche Stadt und die Hanse in den Schulgeschichtsbüchern der letzten hundert Jahre 1870—1970; Untersuchungen zum Wandel der Geschichtsdarstellung in Deutschland und zum Verhältnis von Stadtgeschichtsforschung und Schulgeschichtsbuchschreibung* (Schriftenreihe zur Gesch. und Pol. Bildung. Kastellaun 1976, Aloys Henn Verlag. 196 S., 1 Tf.). — Der Titel deutet bereits an, daß es wichtig ist, den Einfluß des jeweiligen Forschungsstandes auf die Lehrbücher zu untersuchen. Der Einschnitt 1870 weist auf die Tatsache hin, daß ein Zusammenhang zwischen der politischen Geschichte und der Auffassung über die Rolle der mittelalterlichen Stadt bzw. der Hanse bestand. Sollte man nun aber meinen, daß mit der Reichsgründung ein ganz neues Bild entstanden sei, so wäre das ein Irrtum.

Der Vf. wirft wenigstens einen kurzen Blick auf die vorangehenden Jahrzehnte. Es liegt in der Natur der Sache, daß sowohl in der wissenschaftlichen als auch in der Schulgeschichtsschreibung einzelne Probleme und Erscheinungen unterschiedlich dargestellt wurden; doch zeigt sich in der Grundtendenz eine Anpassung an die politischen Strömungen, und dadurch ergibt sich eine gewisse Übereinstimmung zwischen Wissenschaft und Schule, wenn auch die letztere bisweilen die Politisierung stärker hervortreten ließ. Diesen Beziehungen spürt der Vf. im einzelnen nach; eine solide Lehrbuchanalyse und eine sorgfältige Berücksichtigung der Hanseforschung garantiert im vorgegebenen Rahmen gesicherte Resultate, die freilich recht kompliziert sind. Gewiß fiel die erste Blüte der Stadtgeschichtsschreibung aus den vom Vf. angegebenen Gründen in die 2. Hälfte des 19. Jhs.; dennoch war die Stadt bereits vorher, wenn auch in anderer Weise, Gegenstand der Historiographie, und sogar die Hansegeschichte hatte eine ältere Tradition. Es wäre nicht ganz uninteressant gewesen, die Rolle der Stadt in älteren Lehrbüchern zu überprüfen (Stichproben ergaben, daß alle Schulbücher seit dem Ende des 18. Jhs. das Städtewesen und auch die Hanse behandelten) und nach den Veränderungen zu fragen, die das neue wissenschaftliche Bild von der mittelalterlichen Stadt bewirkte. Eindeutig wurde nun aber der Stadtentwicklung in den Lehrbüchern ein sehr viel breiterer Raum als bisher gewidmet, wobei die bürgerlich-liberale Strömung, die auch in der historischen Wissenschaft vorherrschte, fördernd wirkte. Das war eine Entwicklung, die bereits in die Jahrzehnte vor 1870 fiel. Interessant ist dabei die Idealisierung der überschaubaren mittelalterlichen Stadt im Gegensatz zur modernen Industriegroßstadt mit ihren vielen ungelösten und unlösbar erscheinenden Problemen. Besonders auffällig ist der nationale Akzent, der vor allem die Hansegeschichte im Gefolge der deutschen Flottenpolitik begleitete. — Natürlich konnte es nur die Aufgabe des Vf.s sein, die von der Wissenschaft entwickelten Auffassungen mit ihrer rechts-, wirtschafts- und kulturgeschichtlichen Komponente in den Grundzügen zu registrieren und sie mit der Darstellung in den Schulbüchern zu vergleichen. Für eine Beurteilung wäre es sicher von Nutzen gewesen, wenigstens in einigen Fällen die Arbeitsweise der Schulbuchautoren im Detail zu überprüfen; dabei wäre insbes. zu klären gewesen, ob sie in der Lage oder willens waren, die Ergebnisse der Forschung direkt zu erfassen oder ob sie ihr Wissen und ihr Urteil nicht vielmehr aus anderen Lehrbüchern oder populären Darstellungen bezogen. Dabei könnte man sich durchaus der Methoden historischer Quellenanalyse bedienen. Vielleicht wäre es auch aufschlußreich, wenn man etwas mehr über die Verfasser (etwa über Ausbildung, berufliche Tätigkeit und politischen Standort) erfahren würde. Auch müßte man genauer untersuchen, in wieweit die Verfasser sich vor offiziellen Richtlinien beugten bzw. Rücksicht auf Absatzmöglichkeiten in den einzelnen deutschen Ländern nehmen mußten. — Es mag zunächst erstaunen, daß die Stadtgeschichtsforschung nach 1933 keineswegs total politisiert wurde, da die Historiker ihrer bisherigen Methode einigermaßen treu blieben, während die Schulbuchautoren viel stärker der Forderung nach völkischer Geschichtsbetrachtung und der Verdeutlichung des Führerprinzips nachgaben. Doch der Absatz der Bücher hing eben von der Gnade der NS-Behörden ab. Seit 1945 wurde dann — den Forschungsergebnissen entsprechend — in den Lehrbüchern der europäische Rang des Städtewesens betont, ohne daß die Schulbuchverfasser die Forschungs-

ergebnisse in ausreichendem Maße berücksichtigten. Die Lehrbücher der DDR wurden aus der Betrachtung ausgeschlossen. Der Vf. betritt mit seiner Arbeit methodisches Neuland; er tut es mit Umsicht und Scharfsinn. Auf manchen Gebieten wäre noch eine weitere Vertiefung möglich. *H. Schw.*

Irene Schmillen, *Brandenburgisch-Preußische Geschichte in Schulbüchern der Bundesrepublik Deutschland — Ein Beitrag zu den deutsch-polnischen Schulbuchgesprächen* (Bonn 1974, Verlag Wissenschaftliches Archiv, 128 S.). — In der Arbeit werden vor allem drei Problemkreise angesprochen: Die curriculare Diskussion und ihre Bedeutung für die Schulbuchanalyse (1), die „Ostkunde“ im Unterricht (2) und die „brandenburgisch-preußische Geschichte“ in den Schulgeschichtsbüchern (3). Ausgehend von der These, daß Schulbücher „Ausdruck des herrschenden Zeitgeistes“ sind (48), gibt die Vf.in ihrer Analyse eine theoretische Fundierung und versucht von daher, aus der Fachwissenschaft, der Fachdidaktik und der Gesellschaftstheorie Kategorien für die Untersuchung zu bestimmen. Bei der Analyse der Richtlinien wird die Problematik der „Ostkunde“ herausgearbeitet, deren Einfluß in den Lehrbüchern unübersehbar ist. In der eigentlichen Schulbuchanalyse beschränkt sich die Vf.in auf die Untersuchung von sieben Schulgeschichtsbüchern für Volks- bzw. Hauptschulen, um das dort vermittelte „Geschichtsbild“, das den Großteil der Schüler betrifft, zu verdeutlichen. Das Schwergewicht liegt auf den „Territorien Brandenburg und Preußen in ihren außenpolitischen Beziehungen zu ihren östlichen Nachbarn“ (13). Insofern wird hier wichtiges Material für die deutsch-polnischen Schulbuchgespräche vorgelegt. Von daher ergeben sich auch die einzelnen Untersuchungsfelder: 1. Die Anfänge der Ostpolitik im 10.—12. Jahrhundert. 2. Die mittelalterliche Ostsiedlung. 3. Die Teilungen Polens. 4. Preußen nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg. — Es bestätigen sich einmal die auch in anderen Schulbuchanalysen hervorgetretenen Mängel in der Darstellung der Schulbücher in der Aneinanderreihung isolierter „Fakten“, in der Personalisierung und Harmonisierung, zum anderen wird aber deutlich, in wie starkem Maße die Schulbücher eine „Polarisierung von Freund und Feind“ suggerieren und antislawischen Vorurteilen Vorschub leisten können (117). Ob weitere stärker quantifizierende Untersuchungen von Schulbüchern anderer Stufen und Fächer die Ergebnisse noch differenzieren können, ist abzuwarten. Es bleibt das Verdienst der Vf.in, hier einen wesentlichen Beitrag zur Revision unserer Schulgeschichtsbücher vorgelegt zu haben. *H. de Buhr*

Das Rittertum im Mittelalter, hg. von Arno Borst (Wege der Forschung Bd. 349, Darmstadt 1976, Wiss. Buchgesellschaft, VI u. 501 S.). — Der von B. glänzend eingeleitete Band umfaßt 18 Beiträge, eine nach Sachgesichtspunkten gegliederte sehr ausführliche Bibliographie und ein Wort- und Sachregister. Er bietet in vieler Hinsicht einen guten Ersatz für die noch fehlende „zuverlässige und umfassende Geschichte des Rittertums“, die nicht zuletzt deshalb fehlt, weil gerade die neuere Forschung auf diesem Gebiet durch kaum zu vereinbarende Gegenpositionen gekennzeichnet ist. Den Ursachen der zersplitterten und zerstrittenen Forschungslage geht B. in seiner Einleitung nach, die den Bogen vom 17. Jh. bis zur Gegenwart spannt und die starke Zeitgebundenheit des jeweiligen Historikerinteresses am Rittertum aufzeigt. Als „einzigem Kon-

sens“ der neueren Forschung kann B. festhalten, „daß Rittertum eine gesamt-europäische Erscheinung war und von zahlreichen Wissenschaften ergründet werden muß“. Die Auswahl der 18 Beiträge von J. Huizinga (1921), S. Painter (1935), C. Erdmann (1935), D. Sandberger (1937), E. Otto (1940), F. L. Ganshof (1947), O. Brunner (1949), H. Kuhn (1952), G. Fasoli (1958), A. Borst (1959), C. G. Mor (1964), J. Bumke (1964), E. Köhler (1966), R. Wohlfeil (1966), G. Duby (1968), J. M. van Winter (1971), J. Fleckenstein (1972), J. Johrendt (Originalbeitrag) ist überzeugend; leider wurde B. die Erlaubnis zum Abdruck von Marc Blochs bahnbrechender erster Skizze über den französischen Adel (*Annales* 8, 1936, 366—378) verweigert. Die von Bloch angestrebte Synthese „zwischen geistiger Atmosphäre und materiellen Lebensbedingungen, zwischen Mentalitäten und Gemeinschaften“ (A. Borst), die interdisziplinäre Forschung, vor allem den Brückenschlag zwischen Ideen- und Geistesgeschichte einerseits und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte andererseits erfordert, erscheint auch heute noch als die lohnendste Forschungsaufgabe, wobei im weiteren Hanseraum z. B. der Problembereich Patriziat und Rittertum, das Eindringen ritterlicher Lebensformen in die stadtbürgerliche Welt, viele Ansatzpunkte zu vergleichender Forschung gibt.

F. I.

Hans Meier-Welcker, *Das Militärwesen Kaiser Friedrichs II. — Landesverteidigung, Heer und Flotte im sizilischen „Modellstaat“* (Militär-geschichtliche Mitteilungen, Freiburg/Br. 1, 1975, 9—48) ist wegen seines Berichtes über Organisation und Einsatz der sizilischen Flotte sowie wegen der genannten wichtigen Quellen und Literaturangaben zu nennen. M.-W. zeigt, wie sehr diese normannische Flotte auf römischem Erbe beruhte. Wir erhalten ferner Hinweise über die Versorgung der Kreuzfahrer und über die Art, wie Ansaldus de Mari „Dei et regia gratia sacri imperii et regni Siciliae amiratus“ die von Gregor IX. zum Konzil nach Rom gerufenen westeuropäischen Prälaten in einer Galeerenschlacht abfang und anschließend gegen die genuesischen Seeverbindungen Krieg führte. — Als Parallele zu späteren Kämpfen einzelner Hansestädte gegen Territorialherren fällt auf, daß es trotz des Bündnisses der seemächtigen Städte Venedig und Genua wegen zu verschiedener Interessen zu keiner gemeinsamen Flottenaktion gegen Friedrich II. kam. Ferner weist M.-W. uns auf Versuche staatlicher Wirtschaftslenkung durch die Staufer und auf die Abhängigkeit ihrer Kriegsmacht von der Wirtschaft hin. Der angehängte geschichtsphilosophische Exkurs mit der Steigerung von wesentlich — „desto wesentlicher“ (nach Jaspers) zum „wesentlichsten(!) inneren Gewinn bei der Befassung mit der Geschichte, der pragmatisch weder faßbar noch mitteilbar“ sein soll, ist leider bei dem sonst präzisen Stil sprachlich und gedanklich ebenso wenig klar wie zum Thema gehörig.

P. H.

Thomas M. Martin, *Die Städtepolitik Rudolfs von Habsburg* (Veröff. des Max-Planck-Instituts für Geschichte 44, Göttingen 1976, Vandenhoeck & Ruprecht, 268 S.). — Diese Gießener Dissertation, die nur auf gedrucktem Quellenmaterial beruht, ist ein wichtiger Beitrag zur Städtepolitik der deutschen Könige. Dies um so mehr, als sich die bisherige Forschung vorwiegend der staufischen Städtepolitik zugewandt hat. Dem Vf. geht es um eine doppelte

Fragestellung: 1) Welche Haltung nahmen die während des Interregnums in ihrem Selbstverständnis erstarkten Städte ein und wie verhielten sie sich in den verschiedenen reichspolitischen Konflikten. 2) Konnte Rudolf die staufische Städtepolitik nach dem Interregnum bruchlos fortsetzen oder mußte er ein neues, mehr partnerschaftliches Verhältnis zu den Städten suchen. Von dem Erfolg seiner Städtepolitik hing für den König die entscheidende Frage ab, in welchem Umfange er die Wirtschaftsmacht der Städte für seine Politik nutzbar machen konnte. Diese Fragen untersucht Vf. zunächst im regionalen Teil an vier wesentlichen Problembereichen. Dabei wird deutlich, daß dem König nur noch eine verminderte Verfügungsgewalt über die Städte verblieben war und daß er das während des Interregnums gewachsene städtische Selbstbewußtsein und Unabhängigkeitsgefühl als politischen Faktor respektieren mußte. Andererseits waren die Reichsstädte die wichtigsten königlichen Einnahmequellen, die jedoch auf die Dauer auch nur begrenzt belastbar waren. — Ein ganz besonderes Verhältnis entwickelte Rudolf zu den Hansestädten. Dabei ging es für ihn um die Frage, wie er als süddeutscher Dynast, dessen Machtbasis weit entfernt lag, in Norddeutschland seinen königlichen Einfluß verstärken und die politischen Kräfte, vor allem die wirtschaftlich mächtige Bürgerschaft von Lübeck, für das Reich interessieren konnte. Lübeck seinerseits nahm wegen seiner exponierten geographischen Lage und bei seinem Zustand der rechtlichen Unsicherheit — Richard von Cornwall hatte die Reichsunmittelbarkeit der Stadt nicht bestätigt — die Initiative des neuen Königs sehr gerne auf. Dies ermöglichte Rudolf bei dem geringen Spielraum, der dem Königtum in Norddeutschland geblieben war, in Lübeck die staufische Institution des Rektorats zu erneuern, wobei er die Mitwirkung der Bürgerschaft, die sich während des Interregnums angebahnt hatte, anerkannte. Damit gewann er einen finanziell mächtigen Partner, der im Gegensatz zu einigen süddeutschen Städten stets bereitwillig die hohen Steuern aufbrachte. Das Rektorat selbst, ein finanziell lohnendes Reichsamt, bot dem König die Möglichkeit, Territorialherren an die Krone zu binden. Insgesamt wird deutlich, daß Rudolf in seiner norddeutschen Politik wegen seines persönlichen Fernbleibens und trotz all seiner Bemühungen und Teilerfolge mehr ein Reagierender als ein Agierender war. — Im systematischen Teil B zeigt M. auf, wie Rudolf noch im Wahljahr zwar nicht so sehr als Städtegründer, wohl aber durch seine Revindikationspolitik eine neue Machtbasis schuf. Die Politik des Königs erstreckte sich nicht allein auf städtische Siedlungen auf altem Reichsgut, sondern auch die zahlreichen auf staufischen Allodial- und Lehensbesitz gegründeten und erworbenen Städte unterstellte er seinem Königtum. Vor allem im Südwesten des Reiches unterstützten die Stauferstädte die rudolfinische Politik, da sie sich zahlreichen Anfeindungen ausgesetzt sahen. Außerdem erfuhren die Stauferstädte indirekt eine Aufwertung ihrer rechtlichen Stellung. Denn erst in dem Moment, als sie Rudolf der direkten Königsherrschaft unterstellte, wurden aus den staufischen „landesherrlichen Städten“ Reichsstädte. Ein wichtiges Element der Städtepolitik war der Versuch des Habsburgers, über die Städte auch auf die Territorialherren Einfluß nehmen zu können. Dies geschah einmal, indem er bestrebt war, alte königliche Vorrechte neu geltend zu machen. Zum anderen dadurch, daß er neben dem Stadtbürgertum auch die wirtschaftlichen Belange vor allem der minderberechtigten Landesherrn förderte und auf deren Ersuchen Marktgründungen

gestattete oder ältere Privilegien bestätigte. Da Rudolf in der Regel das Recht der nächsten Reichsstadt verlieh, wurde das reichsstädtische Recht entschieden gefördert, und einzelne Reichsstädte gewannen als Oberhof Bedeutung für landesherrliche Städte. Für Rudolf eröffneten sich indirekt Einflußmöglichkeiten auf die städtische Entwicklung außerhalb des Kronguts und auf die Territorialherren selbst. — Natürlich konnte der Vf. nicht alle Einzelheiten der rudolfinischen Städtepolitik erfassen und darstellen. Doch hätte man sich eine stärkere Berücksichtigung der Städte im Rahmen der Landfriedens- und Hausmachtspolitik gewünscht. Denn gewisse Aspekte von Rudolfs Städtepolitik — vor allem in den staufischen Kernlanden — waren Teil des Versuchs, für das Haus Habsburg Teile des staufischen Erbes zu sichern. Trotz der offen gebliebenen Wünsche verstand es M. sehr wohl, den Stellenwert der Städte für Rudolfs Politik herauszuarbeiten. Vier wertvolle Karten für die Regierungszeit des Habsburgers und Zusammenstellungen zum Itinerar Rudolfs ergänzen die Darstellung.

P.-J. Schuler

Zenon Nowak versucht *Internationale Schiedsprozesse als Werkzeug der Politik Sigismunds in Ostmittel- und Nordeuropa 1411—1425* nachzuweisen (Bll. f. deutsche Landesgesch. 111, 1975, 172—188). Dabei modifiziert der Vf. das im allgemeinen negative Bild des Königs, indem er Bemühungen und Erfolge in einem Teilbereich untersucht. Sigismund nutzte die komplizierten ständischen und dynastischen Verhältnisse in Polen und Dänemark. Bei der Betrachtung, die vor allem auch die neuere polnische Literatur einbezieht, steht zunächst die mit der Wahrnehmung eigener Machtinteressen verbundene Rolle des Königs in der Krise des Deutschen Ordens im Mittelpunkt; dabei fiel dem Instrument des Schiedsgerichts eine besondere Bedeutung zu, wobei natürlich die Frage gestellt wurde, mit welcher tatsächlichen Autorität Sigismund auftreten konnte. Die Einmischung in den Konflikt zwischen Dänemark und Holstein über Schleswig war von universalistischen Bestrebungen gekennzeichnet. Auch in diesem Falle führte das Schiedsverfahren, das für Dänemark günstig verlief, zu keiner Lösung. Internationales Recht konnte vom König nicht durchgesetzt werden, weil ihm die politische Macht fehlte.

H. Schw.

Die „Kleinen“ in der sogenannten *Reformatio Sigismundi* sind nach Franz Irsigler (Saeculum 27, 1976, 248—255) Ritter und Stadtbewohner als Repräsentanten der Bevölkerung in Stadt und Land, die aufgerufen werden, auch gegen die großen Fürsten Reformen durchzusetzen. Der Vf. widerlegt überzeugend, daß mit den „Kleinen“ eine klassenbewußte Unterschicht gemeint sei. Die Untersuchung wirft ein bezeichnendes Licht auf die Reformideologie der ersten Hälfte des 15. Jhs., in der auch dem Bürgertum eine entscheidende Stelle zudedacht war.

H. Schw.

Peter-Johannes Schuler, *Geschichte des südwestdeutschen Notariats. Von seinen Anfängen bis zur Reichsnotariatsordnung von 1512* (Veröffentlichungen des Alemannischen Instituts Freiburg/Br. 39, Bühl/Baden 1976, Verlag Konkordia AG., 362 S., 9 Taf.). — Die „Geschichte des südwestdeutschen Notariats“ ist so angelegt, daß sie über den Kreis der hilfswissenschaftlich und rechtsgeschichtlich Interessierten hinaus Beachtung verdient. Die Arbeit beginnt

mit einer knappen allgemeinen Übersicht über die Geschichte des öffentlichen Notariats in Italien und mit einer differenzierten Zusammenstellung seiner „Rezeption“ in Deutschland. Die dann einsetzende regionale Begrenzung des Themas erweist sich als entscheidender Gewinn. Aus einem breit angelegten aber intensiven Quellenstudium erwächst eine Geschichte des Notarstandes, wie sie in dieser Ausführlichkeit bisher nicht vorliegt. Herkunft und Stand, Ausbildung und Werdegang, Verdienstmöglichkeiten und soziale Geltung, weitere „berufliche“ Chancen der Notare, ihre Nebentätigkeit in Schulen sowie weltlichen und geistlichen Behörden sind nur einige der im ersten Teil der Arbeit behandelten Schwerpunkte. Hier wird von einem bisher selten eingenommenen Blickpunkt aus ein wichtiger Beitrag zur Sozialgeschichte der mittelalterlichen Stadt geliefert. — Im zweiten Teil der Arbeit kommen die „Hilfswissenschaftler“ voll auf ihre Kosten. Mit der dieser Zunft eigenen Präzision wird die südwestdeutsche Notariatsurkunde nach allen Regeln der diplomatischen Kunst untersucht. Doch wird auch der „Normalbenutzer“ von Notariatsinstrumenten Gewinn aus der Lektüre dieses Teils der Untersuchung ziehen.

H. Rütting

Einen Sonderaspekt desselben Themas beleuchtet P.-J. Schuler in *Südwestdeutsche Notarszeichen. Mit einer Einleitung über die Geschichte des deutschen Notarszeichens* (Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen, Bd. XXII, hg. vom Stadtarchiv Konstanz, Sigmaringen 1976, Jan Thorbecke, 83 S., 14 Abb. u. 3 Taf. im Text, Tafelteil 143 S.). — Das Signet, dessen Gebrauch in Südwestdeutschland aus Italien und Südfrankreich übernommen wurde, gewann die Funktion und Bedeutung des authentischen Siegels, es gehörte zusammen mit der persönlichen Notarsunterschrift zu den „obligatorischen Beglaubigungserfordernissen“ jeder Notariatsurkunde. Sch. entwickelt eine Typologie der Signete nach Form und Bildinhalt (christliche Sinnbilder, kirchliche und weltliche Herrschaftszeichen, „redende“ Signete, Menschen-, Tier- und Pflanzendarstellungen, magische Bildinhalte und phantastische oder ornamentale Formen). In das Verzeichnis der Notare und der fast 850 in 10:7-Verkleinerung dargebotenen Signete — eine bewundernswerte Sammelleistung — sind alle in südwestdeutschen Archiven bis ca. 1512 greifbaren Notare und ihre Signete aufgenommen, darunter nicht wenige aus dem weiteren Hanseraum stammende, z. B. aus Bistum (bzw. Stadt) Cambrai 3, Lüttich 12, Köln 14, Münster 6, Paderborn 3, Bremen 3, Deventer 1, Halberstadt 1, Lübeck 1. F. I.

Günter Buchstab, *Reichsstädte, Städtekurie und Westfälischer Friedenskongreß: Zusammenhänge von Sozialstruktur, Rechtsstatus und Wirtschaftskraft* (Schriftenreihe der Vereinigung zur Erforschung der Neueren Geschichte e.V., hg. von Konrad Repgen, 7, Münster 1976, Aschendorff, 250 S.). — Diese bei Skalweit gefertigte Bonner Dissertation steht in einer Reihe mit Forschungen, die bisher überwiegend dem Westfälischen Frieden und damit zusammenhängenden reichsverfassungs- und konfessionsgeschichtlichen Fragen gewidmet sind. Sie weitet das Feld der (u. a.) unter föderalistischem Aspekt neu belebten Reichsgeschichte der frühen Neuzeit auf die Reichsstädte und speziell deren korporatives Wesen aus. Das im Untertitel formulierte Programm verspricht nicht zuviel; „Sozialstruktur“ scheint hier aber — m. E. etwas eigen-

willig — mehr Form und Umfang bürgerlicher Teilhabe an der Stadtobrigkeit zu meinen als im eigentlichen Sinn wirtschaftliche und soziale Aspekte. „Rechtsstatus“ wiederum zielt nicht auf die innere Verfassung, sondern auf die äußeren Verhältnisse zu den übrigen Ständen und dem Oberhaupt des Reichs. So betrachtet, kann B. tatsächlich aus den Verhandlungen in Münster und Osnabrück, unter kluger Einbeziehung der wesentlichen Voraussetzungen und Nachwirkungen, ein sehr anschauliches Modell für das Ineinanderwirken von politischen, verfassungsrechtlichen und wirtschaftlichen Momenten des Strebens der Städte nach unmittelbarer und gleichberechtigter Mitwirkung an der Willensbildung im Reich herausarbeiten. Nur knapp kann hier auf die Vielfalt der ans Licht tretenden Faktoren hingewiesen werden: Konfession, Verhältnis Rat und Bürgerschaft, wirtschaftliche Interessen, Qualifikation und Temperament der Städtevertreter. Einen bemerkenswert selbständigen Part spielen immer wieder die hansischen Großstädte Hamburg, Bremen und Lübeck — nicht nur in der Frage ihrer Anerkennung und Zulassung als Reichsstädte und des Einsatzes, den sie dafür leisten wollten, sondern auch bezüglich der innerstädtischen Verfassungsstruktur und deren Konsequenzen. B. bietet hierzu Fakten und Urteile, die den aus der bisherigen Literatur zu gewinnenden Kenntnisstand durchaus bereichern. Lübeck erscheint als Vorort des städtischen Selbstbewußtseins. — B. berichtet ausführlich von Zurücksetzung und Eifersucht seitens der Fürsten, der Ritterschaft und besonders der Kurfürsten, von Nutzen und Folgekosten der engen Anlehnung an die protestantischen Fürsten und besonders die schwedische Gesandtschaft, von dem grundsätzlich mißtrauischen, aber aufgrund der Kosten-Nutzen-Relation doch letztlich positiven Verhältnis zu Reichsoberhaupt und Reichsinstitutionen, schließlich von den sehr wichtigen und in Prämissen und Folgerungen klar dargelegten wirtschaftspolitischen Fragen: neue oder erhöhte Zölle (z. B. Oldenburgischer Weserzoll), neue Stapel (u. a. in Osnabrück und Magdeburg), Kontributionen und „Imposten“ der Armeen, schlechte und unsichere Straßen, Post- u. a. Monopole (auch Problem der stadtfremden Postmeister), Rechtsunsicherheit durch Kollektiv-Repressalien und im Kreditwesen. In der Behandlung der schwedischen Satisfaktion werden die großen regionalen Unterschiede der Kriegsschäden ebenso sichtbar wie die politisch bedingte Unmöglichkeit eines Lastenausgleichs. Gut sind auch die unterschiedlichen Konstellationen in Münster und Osnabrück mit den daraus resultierenden Arbeitsbedingungen und Erfolgchancen gegenübergestellt. — Für die Ausarbeitung dieser Themen hat B. eine aktuelle und für die einzelnen Reichsstädte repräsentative Literatur herangezogen, dazu zahlreiche ungedruckte Quellen, die aus den staatlichen Archiven in Wien, Merseburg, Bremen und Nürnberg und aus den Stadtarchiven Lübeck, Straßburg und Ulm auf Mikrofilm vorlagen, in Köln am Ort eingesehen wurden. Damit hat der Vf. wohl alle wesentlichen Argumentationen und Entscheidungen erfaßt; immerhin wäre denkbar, daß durch anschließende intensive Studien aus Spezialliteratur (z. B. für Bremen, Hamburg und Lübeck Prange, v. Hasseln, Rückleben, Wegemann, Wehrmann, Bruns, Fehling, Fink, Brehmer) und weitere Quellen aus anderen Reichsstädten sich noch interessante Aspekte und Details gewinnen lassen. — Erfreulich sind die klare deutsche Sprache dieser Arbeit, eine recht gute Korrektur, das Register und die Übersicht über die Reichsstädte um die Mitte des 17. Jhs. Lesefehler (z. B. 141 Anm. 60) scheinen mir nicht ganz ausgeschlossen. Der die

Seiten 182—218 umfassende Anhang über Wirtschaft und Finanzen der einzelnen Reichsstädte in der ersten Hälfte des 17. Jhs., im wesentlichen aus dem Deutschen Städtebuch gearbeitet, ist zur ersten Orientierung nützlich. Ein Punkt scheint mir einer weiterführenden Diskussion wert: Welchen Stellenwert hatte letzten Endes für die Reichsstädte das Streben nach reichsrechtlicher Gleichberechtigung, das Buchstab zum roten Faden seiner Untersuchung macht und auch anschaulich abhandelt? Daß der Vf. durch die gründliche und umsichtige Aufarbeitung seines Themas Anstoß und Voraussetzung auch für weitere reichs- und stadtgeschichtliche Forschungen gibt, scheint mir ein nicht gering zu schätzendes Verdienst.

E. Riedenauer

Wilhelm Abel, *Die Wüstungen des ausgehenden Mittelalters* (Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte 1, 3. Neubearb. Aufl., Stuttgart 1976, Gustav Fischer, VII u. 186 S., 10 Abb., 15 Tab.). — Mit der dritten Auflage dieses Standardwerkes der deutschen und europäischen Wüstungsforschung entsprechen Autor und Verlag sicherlich einem breiten Interesse. Neben einer einmaligen Kompilation der deutschen und europäischen Literatur zum Wüstungsproblem bietet A. einen weitgefaßten Erklärungsansatz, der von lokalen und regionalen Besonderheiten abstrahierend den Blick auf den Zusammenhang zwischen demographischer und ökonomischer Entwicklung lenkt. Die spätmittelalterlichen Wüstungen bilden nach diesem Modell, das A. bereits in seiner 1935 erstmals erschienenen Arbeit „Agrarkrisen und Agrarkonjunktur“ umfassend dargestellt hatte, den Ausdruck der Agrarkrise des ausgehenden Mittelalters. Neben einer natürlichen Senkung des Bevölkerungsniveaus als Folge der großen Pestzüge des 14. Jhs. konkurrierten die prosperierenden Städte mit dem Land um die Arbeitskräfte; sinkende bäuerliche Einkommen und steigende Löhne im gewerblich-städtischen Bereich führten daher zu einer weiteren Entleerung des Landes, wie A. durch seine preis- und lohngeschichtliche Forschung deutlich machen konnte. Der Umschwung von der Agrarkrise zur Agrarkonjunktur trat erst ein, als gegen Ende des 15. Jhs. die Bevölkerung wieder stärker wuchs und „Malthusianische Bedingungen“ eintraten. Gehört A. das unbestrittene Verdienst, die Wüstungsforschung aus ihrer lokal- und regionalgeschichtlichen Enge herausgeführt und ihr einen neuen, größeren Rahmen gegeben zu haben, so bleibt festzustellen, daß viele der von ihm aufgeworfenen Fragen bislang nicht aufgegriffen wurden. Es bleibt deshalb zu hoffen, daß diese neue Auflage trotz des hohen Preises von 58 DM nicht nur als Handbuch in Semesterapparaten, sondern auch als Anreiz zu weiterer Forschung dient.

D. Ebeling

B. S. Y a m e y, *Notes on Double-Entry Bookkeeping and Economic Progress* (The Journal of European Economic History 4, 1975, 717—723) erklärt, entgegen der Meinung von F. C. Lane und H. Kellenbenz, daß die doppelte Buchführung kein besseres Kontrollinstrument darstellte, um Agenten oder Faktoren zu überwachen, die weit entfernt vom Sitz des Unternehmens arbeiteten, für den Fall, daß sie ihren Patron betrügen wollten. An dieser Darstellung eines hervorragenden Spezialisten ist auch noch bemerkenswert, daß das Kontor der Fugger mit großer Wahrscheinlichkeit das System der doppelten Buchführung nicht benutzte.

P. J.

R. C. Mueller, *Les prêteurs juifs de Venise au Moyen Age* (AESC 30, 1975, 1277—1302). — Vor dem Krieg von Chioggia (1378—1381) war die Pfandleihe in der Stadt Venedig selbst verboten, nicht aber auf dem Festland. Die Wucherer von Mestre hatten eine venezianische Kundschaft. In der durch den Krieg verursachten scharfen Finanzkrise entschloß man sich, in Venedig „feneratores“ zuzulassen, deren überwiegende Mehrheit wahrscheinlich aus Deutschland stammende Juden waren. Die Leihgeschäfte, deren Spur sich in einigen Notariatsakten erhalten hat, und die Verhandlungen, die 1387 zur Verlängerung der Aufenthaltserlaubnis (condotta) um 10 Jahre führten, zeigen nach M.s Meinung, daß die Hauptaktivität der jüdischen Geldverleiher nicht der kleine Verbrauchskredit war, sondern das Bankgeschäft. Als die verbesserte Lage ihre Dienste für Wirtschaft und Finanzen weniger notwendig machte, wurden sie ausgewiesen (1394). Bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts konnten die Juden nur „more mercatorio“ für kurze Aufenthalte von zwei Wochen in die Stadt Venedig kommen. Jüdische Geldverleiher blieben aber weiterhin in Mestre.

P. J.

M. Kriegel, *Un trait de psychologie sociale dans les pays méditerranéens du bas Moyen Age: le Juif comme intouchable* (AESC 31, 1976, 326—330). — Die Position der Juden scheint in den Mittelmeerländern günstiger gewesen zu sein als im Norden, wenn man z. B. die königliche Politik in Kastilien und Aragon als Maßstab nimmt. Dieser Vorstellung widersprechen die städtischen Verordnungen und andere städtische Dokumente; sie decken die Feindlichkeit und die Vorurteile der öffentlichen Meinung gegenüber den Juden auf.

P. J.

In 833 Genueser Commenda-Verträgen, denen zufolge der socius tractans nach Sizilien, Nordafrika oder Spanien reisen sollte, waren mehr als 21% der Auftraggeber Frauen. Mit dieser Feststellung im Aufsatz von G. Jehel, *Le rôle des femmes et du milieu familial à Gênes dans les activités commerciales au cours de la première moitié du XIII^e siècle* (RHES 53, 1975, 193—215), ist hinreichend bewiesen, daß die Frauen, ob zu Lebzeiten ihrer Ehemänner oder als Witwen, eine nicht unerhebliche Rolle im Handelsleben spielten, und zwar auf ziemlich hohem Niveau. Hieraus entwickelt J. auch interessante Fragestellungen über die Bedeutung der verwandtschaftlichen Beziehungen für die Entwicklung der Unternehmen.

P. J.

Heinz-Theo Niephaus, *Genuas Seehandel von 1745—1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West- und Nordeuropa sowie den Überseegebieten* (Forschungen zur Internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 8, hg. von Hermann Kellenbenz, Köln/Wien 1975, Böhlau, XVII u. 486 S.). — Eine detaillierte Untersuchung über Genuas Seehandel in der hier behandelten, nicht gerade durch wirtschaftliche Blüte, sondern mehr durch Umstrukturierungen gekennzeichneten Zeit fehlte bisher. N. bringt sie in der vorliegenden Arbeit, in der Genuas Handel nach Westen unter dem Gesichtspunkt der Bedeutung der Partner im Schiffsverkehr und im Handel mit einzelnen Produktgruppen erforscht wird. Dem Charakter des genuesischen Handels als Kommissionshandel Rechnung tragend, werden auch die Beziehungen zum Hinterland, die Träger des Handels (eine

Zusammenstellung der Handelshäuser in Genua 1763, 86, 1801—05, 16, 36 befindet sich im Anhang) und seine Stellung unter den konkurrierenden Mittelmeerhäfen berücksichtigt. Hierfür wurde umfangreiches Quellenmaterial aus Genueser, Turiner, Schweizer und oberdeutschen Archiven sowie Literatur, auch zur Wirtschafts- und Handelsgeschichte der einzelnen Partnerländer, die allerdings nicht immer auf dem neuesten Stand ist, herangezogen. — Um die Veränderungen im Handel Genuas herausarbeiten zu können, gliedert N. seine Untersuchung nach einleitenden Kapiteln in drei zeitliche Hauptabschnitte: Mitte des 18. Jhs. bis 1789, die Zeit der Französischen Revolution und die napoleonische Epoche, das Zeitalter der Restauration, in denen jeweils die zentralen Fragen dieser Arbeit behandelt werden. Danach findet Genuas Handel, der sich noch in der zweiten Hälfte des 18. Jhs. wesentlich auf die Beziehungen zur Iberischen Halbinsel und zu Großbritannien stützt, während die anderen europäischen und auch überseeischen Häfen eine viel geringere Rolle spielen, in der Restaurationszeit ein bedeutsames Betätigungsfeld in Übersee, gefördert durch politische und wirtschaftspolitische Veränderungen. Daraus resultieren Verlagerungen in der Zusammensetzung der Warenströme, so daß alte Stapelplätze für Kolonialwaren an Bedeutung verlieren und mehr und mehr zu Vermittlern von Landes- und europäischen Produkten werden. In der napoleonischen Zeit bricht der genuesische Handel zusammen, aber auch hier nicht erst mit der Kontinentalsperre, sondern bereits früher im Zuge kriegerischer Maßnahmen. Diese grundlegenden Veränderungen werden an Hand der Entwicklung des Schiffsverkehrs mit den Partnern erfaßt, da für diesen Bereich das beste Material vorliegt (einlaufende Schiffe 1763—1848, auslaufende Schiffe 1780—1848 so gut wie durchgehend; die Zahlen sind im Anhang systematisch zusammengestellt) und die mittlere Tragfähigkeit der Schiffe sich in der Zeit kaum verändert hat. Ergänzend kommen Angaben über den Warenverkehr hinzu, für den die Quellenbasis jedoch weit lückenhafter ist. Gemessen wird an Mittelwerten des Schiffsverkehrs für die einzelnen Zeitabschnitte. Die Frage der Übergänge im Umstrukturierungsprozeß wäre interessant gewesen, aber bei der Breite des Themas wohl kaum zu behandeln. F. Röhlk

Pierre Jeannin, *Les marchés du Nord dans le commerce français au XVIII^e siècle*. In: Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle, sous la direction de S. Léon (Colloque National de l'Association Française des Historiens Economistes, Paris, CNRS, 4—6 octobre 1973, Centre d'histoire économique et sociale de la région Lyonnaise, Lyon 1975, 47—73). — J. zeigt in einer eingehenden Kritik an den Zahlen der offiziellen französischen Außenhandelsstatistik, wie wenig man darauf bauen kann. Das Bild wird vor allem dadurch verändert, daß nach 1780 an die Stelle der drei Handelsrichtungen „Nord“, „Allemagne“ und „Flandre autrichienne“ die Verteilung nach „les quatre villes hanséatiques“ (Hamburg, Bremen, Lübeck, Danzig), „les Etats de l'Empereur en Allemagne et en Flandre“, „la Prusse“ und „l'Allemagne et la Pologne“ statistisch erfaßt wird. Die wichtigsten Exportgüter Frankreichs waren — bis zu 90% — die Kolonialwaren Zucker, Kaffee und Indigo, ferner Wein und Branntwein, in umgekehrter Richtung neben Getreide vor allem Flachs und Hanf, bes. aus Königsberg, Eisen und Pottasche. Insgesamt war die französische Handelsbilanz mit dem Norden passiv. F. I.

J. N. Biraben, *Les hommes et la peste en France et dans les pays européens et méditerranéens* (Paris—La Haye 1975—1976, Mouton, 2 Bde., 455 S., 12 Karten, 30 Graphiken u. 416 S., 20 Tafeln). — B., ein Mediziner, der sich seit langem mit Geschichte und Demographie beschäftigt, legt eine Arbeit über die Pest vor, die Epoche machen wird durch ihre breite Quellenbasis, die Vielfältigkeit der Aspekte und die Tiefe der Reflexion. Zur Seuchenkunde ist zunächst festzuhalten, daß die Ratten und der Rattenfloh keineswegs die entscheidenden Ansteckungsträger waren; man kann das Verschwinden der Pest aus Europa also nicht mit der Veränderung der Rattenart erklären. Die geschichtliche Darstellung der Seuchen hält sich nicht bei banalen Beschreibungen auf; sie nimmt eine bereits veröffentlichte Arbeit über die Pestwellen des sechsten bis achten Jhs. wieder auf. Sie behandelt verständlicherweise vor allem die Schwarze Pest, deren Ursprung in Zentralasien liegt. Die Karte über die Verbreitung der Pest im 14. Jh. erreicht eine Präzision, die kaum zu übertreffen sein wird. Der Versuch, die späteren Epidemien chronologisch zu ordnen und zu lokalisieren, erbringt weniger befriedigende Ergebnisse, die in einer nicht weniger als 75 Seiten umfassenden Liste erfaßt sind. Diese Liste fußt auf einer riesigen, aber nicht gegliederten Bibliographie (mehr als 220 S. im 2. Bd.) und enthält keine Belege, was sie als Ausgangspunkt für eine punktuelle Untersuchung unbrauchbar macht. Wird z. B. für 1596 die Pest in Hamburg, Lüneburg, Lübeck und Rostock verzeichnet, für 1597 in Bremen, Hamburg, Lüneburg und Lübeck, für 1598 in Bremen und Hamburg, müßte man auf die Quellen zurückgreifen, um zu wissen, ob die Liste mit ausreichender Sicherheit belegt, daß Bremen 1596 und Rostock 1597 verschont blieben. Dieser Mangel mindert nicht den allgemeinen Nutzen eines solchen Verzeichnisses, das zwei geographische Unter-Einheiten deutlich werden läßt: Südosteuropa mit den Mittelmeerländern im Süden und Osten, ein Gebiet, in dem sich die Pest bis zum 19. Jh. dauerhaft hält; West- und Nordeuropa, wo die Krankheit nicht ununterbrochen auftritt, bevor sie nach 1722 vollständig verschwindet. Da die Informationen in ungleichmäßiger Art und Dichte vorliegen, ist es von größter Bedeutung, daß B. sie vertieft, besonders, aber nicht nur, was Frankreich betrifft, und daß er sie mit Nachdruck und klug interpretiert. Die Überprüfung der möglichen Erklärungen für das periodische Auftreten der Pest beginnt mit den älteren Vorstellungen, entwirrt die Beobachtungen, die zu falschen Theorien führten, umreißt die zu berücksichtigenden Korrelationen von Ursachen und endet mit der Erörterung der Virusgruppen, die letztlich mit größter Wahrscheinlichkeit als Ursache in Frage kommen. Der gleiche wissenschaftliche Geist kommt in dem sehr langen Kapitel über die Auswirkungen der Pest auf die Bevölkerungsentwicklung zum Ausdruck. Wenngleich vereinzelte Quellen ausnahmsweise präzise Daten liefern, etwa für eine Gemeinde oder für eine kleine Gruppe, müssen wir uns insgesamt doch mit ungewissen Größenordnungen begnügen, was die Höhe der durch die Schwarze Pest verursachten Verluste betrifft. Selbst wo die Quellen ausführlicher und verlässlicher werden, bestehen noch erhebliche Schwierigkeiten, die Verluste abzuschätzen. In Fällen wie Barcelona — über drei Jahrhunderte hinweg — oder jener Epidemie, die in Marseille und Umgebung 1720—22 wütete, rechnet B. viel, aber er hütet sich immer, das Hypothetische seiner Ergebnisse durch kategorische Behauptungen zu verfälschen. In Barcelona, wo die Chronik wenige sehr schwere Epidemien

verzeichnet, konnte die Pest im gesamten Zeitraum von 1348 bis 1653 die Sterblichkeitsrate, die normalerweise schon hoch war, um mehr als die Hälfte steigern. Betrachtet man aber ein größeres Gebiet wie Frankreich, so hat die Pest zwischen 1600 und 1670 die Sterblichkeit höchstens um 8% erhöht. Der Sterblichkeitsüberhang war übrigens nicht die einzige Auswirkung; die genaue Untersuchung der Bevölkerungsentwicklung einer kleinen provenzalischen Stadt, die von der Epidemie 1720—22 betroffen war, verdeutlicht die Komplexität der Schäden. Zur Feinheit der für die Bevölkerungsgeschichtler sehr lehrreichen Analysen kommt eine frappierende Sicherheit in der Synthese, wenn der Autor sich den Reaktionen der Menschen und den Schutzmaßnahmen zuwendet. Während die medizinisch-biologischen Vorstellungen konfus blieben, erzielten die im 16. Jh. eingeführten hygienischen Maßnahmen Ende des 17. Jhs. allmählich Erfolge, und zwar durch die systematische Koordination verschiedener Mittel. Insgesamt könnte man sagen, daß die Verwaltung die Seuche bereits zum Rückzug zwang, als die Medizin noch ohnmächtig war. P. J.

Biraben behandelt in seiner großen Geschichte der Pest wohl auch die Desinfektion der betroffenen Wohnungen. Diese Arbeit bedeutete für die „nettoyeurs“ selbstverständlich ein großes Risiko. Vorsichtshalber machte man gelegentlich Pestproben: Man engagierte irgendwelche armen Leute, zum Beispiel eine arme Witwe mit Kindern, die bereit waren, für einige Wochen in den Wohnungen zu leben und auf diese Weise unter Lebensgefahr festzustellen, ob die Pestgefahr noch andauerte oder nicht. Zu dieser wenig bekannten Praxis legt J. J. Hemardinquer, *L'essai de peste“ au XVII^e siècle* (RHMC 23, 1976, 278—290), aufschlußreiche Quellen vor. P. J.

„... nach Amerika!“ *Auswanderung in die Vereinigten Staaten*. Im Zusammenhang mit der „Ausstellung aus Anlaß der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika am 4. Juli 1776“, 4. Juli — 26. September 1976, Museum für Hamburgische Geschichte (Aus den Schausammlungen des Museums für Hamburgische Geschichte, H. 5, Hamburg 1976, 64 S., Ill.). — Der kleine Band begleitet eine Ausstellung über deutsche Auswanderung nach Amerika im 19. Jh. Die zum Teil äußerst interessanten Beiträge (G. Moltmanns zusammenfassender Bericht, B. Wagner über Quartierung und Einschiffung in Hamburg, G. Weissenberg über die Bedeutung der Auswanderung für die Hamburger Schifffahrt, I. Schöberl über Hamburger Gesetzgebung, G. Treppke und A. Mehner über Schutz- und Hilfsvereine, M. Just über den Transit der Osteuropäer durch Hamburg und W. Hell über Rückwanderung) sind Resultate der Arbeiten im Rahmen des Forschungsschwerpunktes Auswanderung unter der Leitung von Günter Moltmann in der Abteilung Überseegegeschichte am Historischen Seminar der Universität Hamburg. Die Auswanderungsforschung in Deutschland ist in der Vergangenheit erstaunlich vernachlässigt worden, und die in diesem Bändchen angebotenen neuen Themen und Ansätze erwecken die Hoffnung auf weitere Veröffentlichungen aus Hamburg. Schließlich war die Auswanderung im 19. Jh. nicht nur wichtige Basis des Bevölkerungszuwachses in USA, sondern gleichzeitig ein kritisches Kapitel europäischer Sozialgeschichte. R. R. Doerries

Thomas M. Pitkin, *Keepers of the Gate. A History of Ellis Island* (New York 1975, New York University Press, XIII u. 226 S., 13 Ill.). — Endlich liegt sie vor, die seit langem erwartete Geschichte der „Insel der Tränen“, jenes vor der Weltstadt New York gelegenen Stückchens Land, das von 1892 bis 1954 den Verzweifelten und Vertriebenen aus allen Ländern der Welt, in großem Maße auch den Massen deutscher Auswanderer, als Tor zur neuen Welt diente. „Golden Door“ oder „Isle of Tears“, die Einwanderungsstation wurde zum ersten amerikanischen Eindruck für Millionen von Neuankömmlingen. Die Geschichte dieser Institution, die vor ihrer Schließung zuletzt als Sammeldepot von illegal Eingewanderten und als politisch für unzuverlässig erachteten „aliens“ diente, ist zugleich die Geschichte eines wichtigen Teilaspektes der größten Wanderungsbewegung der neueren Geschichte: nämlich der Weise, wie die Vereinigten Staaten von Amerika diesen Strom von Entwurzelten aufnahmen, d. h. wie Menschen gelandet, ausgelesen und weitergeleitet wurden. — Deutsche Einwanderer haben von Anfang an, ebenso wie bei der Verwaltung und Überwachung der Vorgängerstation Castle Garden, bei der Administration der Insel und bei den unvermeidlichen Kontroversen um die Art der Abfertigung eine unübersehbare Rolle gespielt. Deutsche immigrant aid societies waren unter den ersten Organisationen, die sich vor allem um das materielle Wohl der eben angekommenen Einwanderer kümmerten; Deutsch-Amerikaner in New York hatten zuvor bei der Einsetzung der Commissioners of Emigration mitgewirkt; und die Deutsche Gesellschaft der Stadt New York, zusammen mit Vertretern der Iro-Amerikaner, unterhielt das Labor Bureau, die wohl wichtigste soziale Dienststelle der Einwandererstation. Schließlich war es die deutschsprachige Presse an der Ostküste, besonders die New Yorker Staats-Zeitung, welche zu Beginn dieses Jahrhunderts eine massive Kampagne gegen die vermeintlich harsche Behandlung von Einwanderern auf Ellis Island inszenierte, und es war wiederum ein deutsch-amerikanischer Jurist, Arthur von Briesen, der die von Theodore Roosevelt eingesetzte Untersuchungskommission leitete; sie kam zu dem Schluß, daß die Klagen über Mißstände jeglicher Grundlage entbehrten. — Das Buch ist ein höchst willkommener Beitrag zu dem gerade in Deutschland noch ungenügend erforschten Thema der Auswanderung. Wir wissen allzu wenig über die Zustände und die technische Abwicklung in den Häfen wie Hamburg und Bremen und über die Schiffsreisen, vor allem mit Hapag und Norddeutschem Lloyd. P.s Studie könnte nicht zuletzt als Vorbild dienen für die Aufarbeitung deutscher Archivbestände über Inlandtransport, Verschiffung in den Häfen und die Bedingungen an Bord der Auswandererschiffe.

R. R. Doerries

George F. W. Young, *The Germans in Chile: Immigration and Colonization, 1849—1914* (New York 1974, The Center for Migration Studies, Inc., XI u. 234 S., zahlr. Abb. u. Karten). — Obgleich die große Mehrheit der deutschen Auswanderer im 19. Jh. nach Nordamerika drängte, wanderten doch auch zahlreiche Menschen in andere Teile der Welt wie Osteuropa, Afrika und Lateinamerika ab. In Südamerika siedelten sich die Deutschen offenbar vorwiegend in Brasilien, Argentinien und Uruguay an. Ungefähr 10 000 aber fanden im Laufe des Jahrhunderts ihren Weg nach Chile. Das auf einer 1969 in Chicago eingereichten Dissertation beruhende Werk teilt die

deutschen Einwanderer, vielleicht ein wenig vereinfachend, in zwei Hauptgruppen ein. Der Vf. spricht von „agricultural colonists and rural tradesmen“, die meist aus den ländlichen Regionen Deutschlands kamen und im Süden Chiles neue Siedlungsgebiete erschlossen. Die zweite Gruppe wird generell als „industrial workmen, educated professional men, and business management personnel“ identifiziert. Da zahlreiche Mitglieder der letzteren Gruppe die deutsche Staatsbürgerschaft beibehielten und häufig nur für eine bestimmte Zeitspanne in Chile blieben, wurden sie als „Reichsdeutsche“ bezeichnet. Aus naheliegenden Gründen gaben sie den größeren Städten wie Valparaiso und Santiago den Vorzug. — Y.s Buch ist eine Untersuchung über deutsche Auswanderer, die auszogen, ihr Glück zu suchen in einem Land, dessen soziale Strukturen und kulturelles Leben noch ganz erkennbar durch die spanische Kolonialtradition gezeichnet waren. Daß die im übrigen sorgsam belegte Arbeit kaum Informationen über die Beziehungen zwischen den Land suchenden Einwanderern und der Indianerbevölkerung vermittelt, ist auffällig und hinterläßt beim Leser eine ganze Reihe von unbeantworteten Fragen über die Frontier-Gesellschaft in Chile. Da die chilenische Regierung wiederholt Agenten (Bernardo Philippi, Franz Kindermann, und andere) nach Europa entsandte, um neue Auswanderer für die Ansiedlungsgebiete zu gewinnen, möchte man gerne mehr wissen über Eigentum und Nutzung des Landes, das doch im Grunde von der ursprünglichen Bevölkerung beansprucht wurde. Insgesamt fand die deutsche Einwanderung nach Chile unter günstigen Bedingungen statt, und die relativ hohe Entwicklungsstufe der Immigranten erlaubte es ihnen, ihre Ziele in Chile zu verfolgen, ohne eigentlich gezwungen zu sein, nationalen Stolz und Tradition in einem mehr oder weniger schmerzvollen Akkulturationsprozeß aufzugeben. Es fehlte somit ein Beweggrund, die eigene ethnische Gruppe zu verlassen, es sei denn, um durch Einheirat in die spanische obere Mittelschicht schneller den Zugang zu Reichtum, Status und Macht zu gewinnen. Sonst florierte ein System von ethnischen Institutionen und Vereinen, wie wir es bereits aus der Forschung über die Deutsch-Amerikaner kennen. Daß dieser lebendige ethnische Zusammenhalt dagegen besonders eine Folge der relativen Unterentwicklung des aufnehmenden Landes Chile sein soll (S. 169), erscheint weniger überzeugend, und man überlegt, ob nicht eine gründlichere Erforschung der spezifischen Eigenschaften des spanischen (und katholischen) Gesellschafts-systems in Chile weiterführen könnte, vielleicht auf komparativer Basis mit der eher protestantisch beeinflussten Situation in den Vereinigten Staaten im 19. Jh. (Nicht umsonst registrierten chilenische Agenten, die in Deutschland potentielle Auswanderer umwarben, daß ihnen durch die offenbar größere Anziehungskraft der USA eine deutliche Konkurrenz entstanden war.) Neben der engen, jeglichen Vergleich mit anderen Ländern vermeidenden Perspektive fällt auch das Fehlen sowohl eines Rückblicks auf die Periode vor 1849 wie zumindest einer kurzen Zusammenfassung der Geschichte der deutschen nationalistischen Bewegung in Chile nach dem Ersten Weltkrieg auf. Gleichwohl leistet Y. einen wichtigen Beitrag zum besseren Verständnis des deutschen Einwandererlebens in diesem südamerikanischen Land.

R. R. Doerries

Jean-Pierre Blancpain, *Les Allemands au Chili (1816—1945)*. Vorwort von Pierre Chaunu (Köln/Wien 1974, Böhlau, 1162 S., Quellen

u. Literaturverzeichnis, Literatur- u. Dokumentenanhang, zahlr. Ill., 5 Luftphotogr., 23 andere photogr. Darst.). — Der Vf. präsentiert ein Mammutwerk über eine relativ kleine Auswanderergruppe nach Südamerika (im Vergleich z. B. zu den deutschen Emigranten nach den USA). B.s Darstellung gewinnt ungemein an Charme — und liegt somit über dem Niveau der üblichen Untersuchungen über „die Deutschen“ in irgendeinem Winkel der Welt —, weil der Vf. zurückgreift auf die Schriften der frühen Entdecker und Reisenden, die wie Adalbert von Chamisso und Eduard Pöppig schon im frühen 19. Jh. Land und Leute eindrucksvoll beschrieben haben. Noch heute haben deren Beobachtungen dokumentarischen Aussagewert, oft mehr als Statistiken und Landkarten. Pöppig bereits 1848: „L'Allemand ne fondera jamais ici un Etat. Je vous mets en garde contre l'erreur si répandue que la gouvernement chilien accepterait un Etat dans l'Etat ...“ (S. 117). Und er sollte Recht behalten; wie in den Vereinigten Staaten von Amerika errichteten auch hier deutsche Einwanderer nicht einen deutschen Staat, obwohl sie von Anfang an in Chile eine wichtige Einwanderergruppe ausmachten und obgleich während eines Zeitraumes von über hundert Jahren Kontakte mit dem Reich ständig aufrecht erhalten wurden. Eben diese Verbindung scheint freilich vor allem von den „Reichsdeutschen“, d. h. also nicht im eigentlichen Sinne Auswanderern, in den Städten Chiles getragen gewesen zu sein, aber auch auf dem Lande am Frontier bestand eine Kluft zwischen den Neusiedlern aus der alten Welt und der aufnehmenden chilenischen Bevölkerung, in deren Mitte sie lebten. Wie die Deutsch-Amerikaner scheuten sie keine Mühe, die Sprache des Reiches zu bewahren, auch Generationen nach der Einwanderung. Die Sprache ist wichtigste Verbindung zu dem Land der Vorfahren und gleichzeitig Eintrittskarte für das weit gefächerte deutsche Vereinswesen in der Neuen Welt. Schule und Kirche sind weitere ethnische Institutionen, die neben den ihnen sonst eigenen Aufgaben im fernen Lande auch der Bewahrung der deutschen Traditionen dienen. Besonders fesselnd an dieser Studie ist die Miteinbeziehung von sonst oft fälschlich als peripher betrachteten Themen, wie z. B. die Missionsarbeit deutscher Orden im Lande, die Entwicklung der einzelnen Handels- und Industriezweige und die Beziehungen zwischen Chile und Deutschland. Dabei bringt der Vf. ebenso zahlreiche Details sowohl über die deutschen Einflüsse auf das auch von Spanien und Frankreich mitgeformte chilenische Militär wie auch über das Gewicht deutschen Denkens in der chilenischen pädagogischen Tradition. Neben der schier unerschöpflichen Materialbasis, die im Text sorgfältig aufgearbeitet wird, fällt vor allem der neutrale Ton auf, mit dem der Autor auch kontroverse Themen abhandelt. Der lockere, aber doch sachlich bleibende französische Stil tut das Seine, die Lektüre des Buches durchweg zu einem Genuß werden zu lassen. — Mit einigem Bedauern sei angemerkt, daß das ansehnliche Buch aus zwei Gründen kaum den verdienten großen Leserkreis finden wird: der französische Text ist für zahlreiche potentielle Interessenten nicht zugänglich; der Preis von DM 220,— ist einem privaten Käufer wohl kaum noch zuzumuten. Weil das Werk aber eine Goldgrube von Informationen ist, darf man nur hoffen, daß es dennoch auf dem Wege über die Bibliotheken eine Anzahl von Lesern erreichen wird.

R. R. Doerries

Ein Heft unter dem Titel *Auf Auswanderersegeln* bringt *Berichte von Zwischendecks- und Kajütpassagieren* (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 5, Bremerhaven 1976, 72 S., mehrere Abb.). — Es handelt sich um drei Darstellungen aus einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum (1837/1846). In jedem Falle berührt die persönliche Unmittelbarkeit, bei der natürlich offenbleiben muß, wie weit die Eindrücke objektiv sind und verallgemeinert werden können. Es wäre auch im einzelnen zu untersuchen, in wieweit die Notizen unmittelbar oder erst nach glücklich überstandener Reise zu Papier gebracht wurden. Die Gerstäckersche Schilderung gibt ein besonders anschauliches und einigermaßen zuverlässiges Bild von den Zuständen an Bord; die typischen und besonderen Ereignisse bekommen aus der Rückschau freilich stellenweise eine humoristische Note. Aber man spürt doch auch, daß das Leben im Zwischendeck harte Entbehrungen forderte und jede Seereise ihre Gefahren hatte. Der Engelhardsche Brief berichtet eigentlich nur von Unwetter und Seekrankheit, ohne Einzelheiten über die Zustände an Bord zu erwähnen. Die Reise eines Kajütpassagiers wird von Minna Praetorius geschildert. Auch sie erlebte Seekrankheit und manche Entbehrungen; es ist u. a. von schlechtem Essen, Hitze, Ungeziefer usw. die Rede. Im übrigen enthält der Brief viele persönliche Gedanken, die ebenfalls zum Auswandererdasein gehörten. Die Briefschreiberin versteht es auch, das äußere Leben der Zwischendeckspassagiere zu schildern. Besonderes Interesse kann zudem die Darstellung der ersten Eindrücke in New Orleans beanspruchen; hier wird die Darstellung durch eine hervorragende Illustration ergänzt.

H. Schw.

Der Aufsatz *Lieder deutscher Auswanderer; ein Beitrag zur 200-Jahr-Feier der USA* von Otto Holzapfel (BremJb. 54, 1976, 13—20) kann nur als Einführung in eine komplizierte Thematik gewertet werden. Die Lieder sind durchweg in Ausschnitten und ohne detaillierte Einzelanalyse wiedergegeben. Dabei wird immerhin deutlich, daß mit ihnen eine wichtige sozialgeschichtliche Quellengattung erschlossen wird. Doch ist es oft schwer, Genaueres über die Verf. sowie die Verbreitung bzw. Beliebtheit der einzelnen Lieder zu ermitteln. Erkennbar ist aus dem Text auf jeden Fall die Absicht, u. a. auch die politische Tendenz. Ein Kapitel über Auswandererlieder von R. W. Brednich findet sich auch in: *Auswanderung Bremen—USA* = Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 4, Bremerhaven 1976.

H. Schw.

Hans Jürgen Witthöft, *Der Nordatlantik — Brücke zwischen der alten und der neuen Welt — ein Rückblick aus deutscher Sicht* (Hansa 113, 1976, 752—757), zeichnet ein Bild von der deutschen Schifffahrt nach Amerika, die zwar mit der Auswanderungsbewegung im frühen 18. Jh. begann, aber erst im 19. Jh. mit dem im Dezember 1827 unterzeichneten Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Hansestädten Hamburg und Bremen sowie einem gleichlautenden Vertrag Preußens mit den USA vom Mai 1828 Bedeutung erlangte. Der erste Linienreeder nach den Staaten, Sloman, eröffnete die Fahrt 1836 noch mit reinen Segelschiffen. Auch die Hamburg-Amerikanische Paketfahrtaktiengesellschaft war noch auf Segel angewiesen. Der frühe Versuch, 1841 eine Dampferlinie Bremerhaven—New York einzurichten, scheiterte an den Kosten. Der nächste Versuch von New York aus brachte zwar 1847—48 die

Ozean Steam Navigation Co. in Gang, war aber nur von kurzer Dauer. Der Durchbruch gelang erst 1857 dem Norddeutschen Lloyd. Damit begann der 100jährige Konkurrenzkampf zwischen HAPAG und dem Norddeutschen Lloyd, in dem beide Reedereien zu internationalen Spitzenunternehmen heranwuchsen. Sie versuchten sich durch größeren Komfort und höhere Geschwindigkeit zu übertrumpfen. Dieser Konkurrenzkampf führte 1885 zur Zusammenarbeit, die 1892 in den „Nordatlantischen Dampferlinienverband“ einmündete. Wegen des HAPAG-Dampfers „KAISER WILHELM II.“ kam es jedoch 22 Jahre später wieder zum Bruch. Bald wurden Frachtschifflinien solider als das Passagiergeschäft. Die Westküste Nordamerikas wurde von der 1872 gegründeten Hamburger Kosmos-Reederei sowie von der 1905 in Bremen entstandenen Roland-Linie befahren. Nach dem Verlust der deutschen Handelsschiffahrt 1919 schloß die ‚United States Mail Steam Ship Company‘ mit dem Norddeutschen Lloyd im August 1920 einen Vertrag über einen gemeinsamen Nordatlantikdienst. Die HAPAG schloß schon 1919 einen Agentur-Vertrag mit der ‚Kerr Steam Ship Line‘. Die Zusammenarbeit begann mit der Frachtschiffahrt. Aufgrund des nun schon 100 Jahre alten Freundschaftsvertrages zwischen Preußen, Deutschland und den USA wurde 1927 eine Freigabe der in amerikanischen Häfen beschlagnahmten Schiffe und sonstigen Vermögen der Reedereien, zum Beispiel der Dockanlagen, möglich. Jedoch die volle Summe kam wegen der Weltwirtschaftskrise nicht mehr zur Auszahlung. Mit Beginn der 20er Jahre hatte auch wieder eine neue Auswandererwelle eingesetzt. Sie bot die Grundlage einer neu beginnenden Personenschiffahrt. Auf deren Höhepunkt 1929 und 1930 holten sich die „Bremen“ und „Europa“ das Blaue Band. Nach der Weltwirtschaftskrise konnten bis 1939 nur noch wenige Schiffe gebaut werden. Amerikanische Verladere begannen, deutsche Frachter zu meiden. Nach dem Zweiten Weltkrieg war wiederum der deutsche Schiffsraum verloren. Erst 1952 eröffneten HAPAG und LLOYD wieder ihren Dienst nach New York mit gecharterten Schiffen. Langsam kamen Neubauten hinzu. Jedoch schon Anfang der 60er Jahre zeigte es sich, daß es mit der Nordatlantik-Passagierschiffahrt vorbei war. Massengutschiffe gewannen an Bedeutung. Trotzdem blieb der Nordatlantik ein typisches Linienschiffahrtsgebiet. P. H.

SCHIFFSARCHÄOLOGIE

(Bearbeitet von *Detlev Ellmers*)

Nahezu unbemerkt von den Nachbarwissenschaften hat die Schiffsarchäologie im letzten Jahrzehnt einen Sprung vorwärts getan, wie wir ihn sonst nur von den Naturwissenschaften kennen. Die neu entwickelte Tauchtechnik hat das Erschließen neuer archäologischer Quellen unter Wasser in großem Stil ermöglicht. Institutionen sind dafür geschaffen und neue methodische Ansätze zur wissenschaftlichen Bearbeitung der neu zuwachsenden Stofffülle erschlossen worden. — Eine der wichtigsten Entdeckungen war die, daß zahlreiche Bootbaumethoden seit dem Beginn unserer Zeitrechnung bis heute bei kleinen Booten oft mit nur ganz geringen Abwandlungen beibehalten sind. Durch Ver-

gleich von ausgegrabenen Wasserfahrzeugen älterer Zeiten mit den traditionell gebauten Holzbooten des 20. Jhs. lassen sich präzise umschreibbare Schiffbautraditionen herausarbeiten, nach deren Besonderheiten in günstigen Fällen noch lebende Zeugen befragt werden können. Infolgedessen sind in den verschiedenen europäischen Ländern auch die erst jetzt aussterbenden Kleinfahrzeuge in den Blick der Schiffsarchäologen gekommen. — Damit bahnte sich die nächste grundlegende Erkenntnis an: die Großschiffe sind schrittweise aus Kleinschiffen entwickelt worden und haben deren Technologie im Prinzip beibehalten, allerdings auch erweitert und abgewandelt. Großschiffstypen sind aber viel kurzlebiger als die der Kleinfahrzeuge, so daß sich Schiffbautraditionen an Kleinfahrzeugen besser erkennen lassen. In die so erkannten Schiffbautraditionen lassen sich die Großschiffe dann einfügen. Ohne diesen Hintergrund sind Großschiffe nicht zutreffend zu beurteilen. Erst wenn die große Linie einer Schiffbautradition bekannt ist, kann jeder neue Schiffsfund in sie eingepaßt und mit großer Sicherheit in seiner jeweils besonderen historischen Situation angesprochen werden. Erst der in solcher Weise aufbereitete Schiffsfund ist für den Historiker eine aussagefähige neue Quelle, denn wenn der Archäologe dem Historiker nicht sagen kann, welchem Typ sein Schiffsfund angehört und welche Hintergründe dabei eine Rolle spielen, kann der Historiker nicht Aussagen seiner Schriftquellen auf diesen Fund anwenden. — Leider verfügt aber der Schiffsarchäologe noch keineswegs über eine auch nur annähernd vollständige Typentafel, er hat vielmehr gerade erst ihre Grundlinien entworfen. Um in dieser Situation das bereits vorhandene Wissen der Experten in „konvertierbare Währung“ zu überführen, habe ich mich entschlossen, von der bisherigen Praxis der Hansischen Umschau abzuweichen und die jeweils anzuzeigenden Arbeiten in den systematischen Rahmen zu stellen, der ihnen erst ihren Stellenwert gibt. Nur so kann der Hansehistoriker schon jetzt vollen Gewinn aus dem Wissenszuwachs der Schiffsarchäologie ziehen.

Neue Zeitschriften, Bibliographien und Forschungsberichte

Die Schiffsarchäologie hat sich im letzten Jahrzehnt als eigenständiger Wissenschaftszweig in nahezu allen europäischen Ländern etabliert. Drei neue internationale Zeitschriften sind entstanden und berichten regelmäßig über neue Funde und Forschungsergebnisse in Nord- und Mitteleuropa: *The International Journal of Nautical Archaeology* (London, Council for Nautical Archaeology) seit 1972. *Cahiers d'archéologie subaquatique* (Frejus) seit 1972, enthält vorwiegend Mittelmeerarchäologie. *Le petit perroquet* (Grenoble) seit 1970, enthält neben der Schiffsarchäologie auch viele Beiträge zu Kleinfahrzeugen bis zur Gegenwart. — Die Übersicht über die Fülle neuer Publikationen wird erleichtert durch einige Bibliographien und Forschungsberichte: *The Development of the Boat, A Select Bibliography* (National Maritime Museum Greenwich, o. J. 1971). — Zur Schiffsarchäologie in der Bundesrepublik Deutschland: D. E l l m e r s, *Nautical Archaeology in Germany I + II* (*The International Journal of Nautical Archaeology* 3, 1974, 137—145 und 4, 1975, 335—343). — Zur Schiffahrtforschung allgemein einschließlich Schiffsarchäologie in den nordischen Ländern von 1971—73: *Maritimhistorisk forskning i de nordiske land de siste to år, Sjøfartshistorisk Arbok* (Bergen 1973, 165—203; H. J e p p e s e n : *Danmark*, C. H. E r i c s s o n : *Finland*, L. P e t t e r s e n : *Norge*, C. O.

Cederlund: *Sverige*). — Das *Bureau of Maritime History of the Maritime Museum*, Helsinki, gibt einen jährlichen Forschungsbericht heraus. S. Mc Grail, *Problems in Irish Nautical Archaeology* (Irish Archaeological Research Forum 3, Belfast 1976, 21—31). G. van der Heide, *Ship-Archaeological Investigations in the Netherlands* (Maritime Monographs and Reports 1, Greenwich 1970, 24—31, ohne Bibliographie). — Regelmäßige Berichte über die schiffsarchäologische Wirksamkeit des norwegischen Schiffahrtsmuseums in Oslo bringt: *Norsk Sjøfartsmuseum, Arsberetning*. — P. Smolarek, *Poszukiwania i badania podwodne w Zatoce Gdańskiej* [Underwater archaeological investigation in the Gulf of Gdańsk] (*Nautologia* 9, 1, Gdingen 1976, 22—32), gibt einen Bericht über die Forschungstätigkeit in der Danziger Bucht. — J. P. Joncheray, *La recherche archéologique subaquatique en France: perspectives et réalisations* (*Archéologia* 48, 1972, 8—15), gibt einen Überblick über die Entwicklung der Schiffsarchäologie in Frankreich mit Darstellung ihrer Geschichte sowie der augenblicklichen Ausgrabungen, die sich vor allem auf das Mittelmeer konzentrieren, und einer Bibliographie.

Zusammenfassende Arbeiten

Andres v. Brandt, *Das große Buch vom Fischfang international. Zur Geschichte der fischereilichen Fangtechnik* (Innsbruck/Frankfurt 1975, Umschau Verlag Breidenstein, 268 S., 267 Abb.). — Durch dieses Handbuch wird dem Historiker ein Wirtschaftszweig von großer Bedeutung für die Volkswirtschaft und -ernährung erstmals umfassend erschlossen. Ohne den hier gebotenen systematischen und historischen Überblick über die Entwicklung der Fangtechniken könnte weder der Archäologe die von ihm ausgegrabenen Angelhaken oder Fische speere voll beurteilen noch der Wirtschaftshistoriker die für eine bestimmte Epoche zur Verfügung stehenden Möglichkeiten des Fischfangs. Für den Hansehistoriker ist der Abschnitt über „Handwerkliche Fischerei. Vom Mittelalter bis zu den Anfängen der Technisierung des Fischfangs“ (S. 146—171) besonders aufschlußreich. Hier wird u. a. der Gebrauch von Netzwinden auf Schiffen diskutiert, wobei auf das Gangspill auf dem Kasteldeck der Bremer Hansekogge verwiesen wird, ohne daß bereits entschieden werden kann, ob es zum Fischfang benutzt wurde. Für den frühen Walfang und den Heringsfang mit Treibnetzen ist der Abschnitt über „Industrielle Fischerei. Von der Mechanisierung zur Automation“ heranzuziehen. Ein ausführliches Stichwortverzeichnis ermöglicht es, Antwort auf gezielte Fragen zu finden. — Basil Greenhill, *Archaeology of the Boat*. Mit einer Einleitung von W. F. Grimes und eingefügten Artikeln von J. S. Morrison und S. Mc Grail (London 1976, A. & C. Black, 320 S., 213 Abb.). — Erfolgreiche Unterwasserarchäologie in allen Erdteilen hat innerhalb von zwei Jahrzehnten die Quellenbasis zur Erforschung der Schiffahrtsgeschichte so außerordentlich vermehrt, daß alle interessierten Wissenschaftler der Nachbardisziplinen in der Stofffülle versinken. Es ist ihnen nicht mehr möglich, sich ein abgerundetes Bild von den Ergebnissen dieses neuen Wissenschaftszweiges zu machen. Um so mehr ist das einführende Handbuch von G. zu begrüßen, das anhand der verschiedenen Bootsbaumethoden erstmals Ordnung zu bringen versucht in den Dschungel der Einzelformen. Der Grundgedanke ist so bestechend einfach, daß er Bestand haben wird, auch wenn die eine oder andere Zuordnung eines einzelnen Schiffsfundes zu korri-

gieren sein wird. G. arbeitet für die Entstehung der Boote vier grundsätzlich verschiedene Wurzeln heraus: 1. das Floß, 2. das Fellboot, 3. das Rindenboot und 4. den Einbaum. Auf diese vier Wurzeln kann er die gesamte Boots- und Schiffbauentwicklung der Welt zurückführen. — Damit auch der wissenschaftliche Laie zur Beurteilung der Sachverhalte in der Lage ist, wird in Teil 1 das notwendige Vokabular mit Hilfe sehr instruktiver Zeichnungen vermittelt. Teil 2 erläutert die vier Wurzeln des Bootsbaus mit treffenden Beispielen. Dabei ordnet er gemäß der traditionellen Auffassung das für den skandinavischen Schiffbau entscheidende Hjortspringschiff (ca. 3. Jh. v. Chr.) den Fellbooten zu, obwohl O. Crumlin-Pedersen (*Skin or Wood*, in: O. Hasslöf, Hg., *Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen*, 1972, 208—234) seine Verwandtschaft zu künstlich geweiteten Einbäumen zweifelsfrei herausgearbeitet hat. Die angeführte Arbeit ist zwar in der generellen Bibliographie genannt, für das betr. Kapitel aber nicht ausgewertet worden. Teil 3 schließlich geht von der vorher gelegten Basis aus näher auf den europäischen und den davon abhängigen amerikanischen Bootsbau ein. Hier haben erst Grabungs- und Forschungsergebnisse seit den späteren 60er Jahren zur Revision der bisherigen Vorstellungen geführt durch die stufenweise Herausarbeitung einer Gruppe von west- und mitteleuropäischen Schiffbautraditionen zwischen den bislang bekannten der Wikinger im Norden und des Mittelmeeres im Süden. Die letztgenannte Schiffbautradition wird in einem geschlossenen Kapitel am Beginn von Teil 3 von J. Morrison abgehandelt, die skandinavisch-angelsächsische dagegen ist auf 5 Einzelkapitel aufgeteilt, wobei der Einschub einer Epochenbeschreibung (The Viking Age) die Generallinie des Buches zerreißt: statt die Entwicklung der einzelnen Schiffbautraditionen durch alle Zeiten ihres Auftretens hindurchzuverfolgen, werden die einzelnen Traditionszweige — auch da, wo sie nichts mit den Wikingern zu tun haben — in vor- und nachwikingisch zerteilt. Der Leser hat es dadurch schwerer, das Zusammengehörige zusammenzufinden. — Entscheidend jedoch ist, daß die neuen Schiffbautraditionen West- und Mitteleuropas überhaupt als eigenständig („a different tradition“, S. 190) herausgestellt werden: Die vorgeschlagenen Bezeichnungen rundbodig und flachbodig sind zwar nicht falsch, bilden aber keinen ausreichenden Gegensatz zu den als geklinkert bezeichneten anglo-skandinavischen Schiffen einerseits und den mediterranen andererseits, denn bei letzteren gibt es rund- und flachbodige Wasserfahrzeuge, und viele rund- oder flachbodige Fahrzeuge West- und Mitteleuropas haben geklinkerte Seitenwände. Mir erscheint es deshalb besser, den unterschiedlichen Schiffbautraditionen nach ihren Hauptverbreitungsgebieten geografische Bezeichnungen zu geben. Bei den für den Hansehistoriker interessantesten Schiffstypen Kogge (flachbodig, Kap. 12 + 17) und Holk (rundbodig, Kap. 11 + 18) sind die Forschungsergebnisse des Rez. (D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handels-schiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, 1972, vgl. HGbl. 93, 133f.) nicht mehr mit eingearbeitet. Trotzdem ist dieses Buch mit seiner umfassenden Bibliographie und der weltweit brauchbaren Grundkonzeption ein Meilenstein in der Erforschung der frühen Schiffahrtsgeschichte. Die große Zahl der Abbildungen gehört weiterhin zu seinen Vorzügen und macht die Orientierung in der komplizierten Materie leichter. — An weiteren zusammenfassenden Arbeiten insbesondere für die kontinentalen Verhältnisse sind erschienen: D. Ellmers, *Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland* (Führer des Deutschen

Schiffahrtsmuseums Nr. 7, Bremerhaven 1976, 88 S., 74 Abb.) mit einem Überblick über die allgemeine Entwicklung der Schiffbaukunst in Deutschland, einer Darstellung der einzelnen deutschen Bootsbautraditionen und einem Überblick über die vorindustriellen Bootsantriebe. Die Entwicklungslinien sind vom Fellboot der Altsteinzeit bis zum modernen Sportboot der Gegenwart durchgezogen. — Für den deutschen Bereich liegt damit eine wichtige Ergänzung des oben angezeigten Buches von B. Greenhill vor; allerdings wegen des Zuschnitts auf Museumsbesucher ohne Literaturangaben. Dafür sind die neuesten Ergebnisse der schiffahrtsgeschichtlichen Forschung am Deutschen Schiffahrtsmuseum mit eingearbeitet. So konnte z. B. die Geschichte des Schiffstyps Kogge bis zum koggeförmigen Einbaum zurückverfolgt werden. — In lexikalischer Kürze zusammengefaßt liegen die Forschungsergebnisse zur frühen Geschichte der Binnenschifffahrt bes. in Mitteleuropa vor in dem Art. *Binnenschifffahrt* von D. Ellmers und U. Schnall in Hoops Reallexikon der Germanischen Altertumskunde Bd. 3, Liefg. 1/2 (Berlin 1976, 10—18, 4 Abb.). Hier sind die wichtigsten schiffsarchäologischen Grundbegriffe wie z. B. Schiffbautradition, Schiffahrtsbetrieb, Schiffahrtswege usw. erläutert und für jeden der Forschungsstand umrissen. Eines der bedeutungsvollsten Ergebnisse ist die sich immer klarer abzeichnende Erkenntnis, daß sowohl auf dem Kontinent als auch in Skandinavien der Einbaum den Ausgangspunkt für die gesamte Entwicklung im Holzschiffbau bildete. Da der bisher letzte Einbaum Mitteleuropas 1966 (!) gebaut wurde, sind dem Hansehistoriker zur Beurteilung der Kleinschifffahrt für die Versorgung der Hansestädte mit Lebensmitteln und zum Hin- und Rücktransport von Handelsgut usw. die Kriterien zur wissenschaftlichen Erfassung der Einbäume vielleicht nicht unwillkommen: D. Ellmers, *Kultbarken, Fähren, Fischerboote. Vorgeschichtliche Einbäume in Niedersachsen* (Die Kunde N. F. 24, Hildesheim 1973, 23—62, auch als Einzelschrift in: Aus Niedersachsens Frühzeit, Heft 3, 1973).

Skandinavische Schiffbautradition

Die Diskussion über die Genese der skandinavischen Schiffbautradition mit ihrer Einflußzone vom südlichen Ostsee-Ufer bis England wird z. Z. auf internationaler Ebene geführt. Norwegische und englische Wissenschaftler haben 1970 durch ein Experiment bewiesen, daß man Boote mit einer Seitenansicht, wie sie die skandinavischen Felszeichnungen der Bronzezeit wiedergeben, als Fellboote über einem hölzernen Skelett bauen und damit auch zufriedenstellende Fahrten in norwegischen Fjorden machen kann: *Viking Ships: the Eight-cowhide Craft*, in: P. Johnstone, *The Archaeology of Ships* (London 1974, S. 68—86). — Ders., *Bronze Age seatrial* (Antiquity 46, London 1972, 269—274 + Taf. 37—40). — S. Marstrand, *Building a hide boat. An archaeological experiment* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 5, 1976, 13—22). — Dagegen hat O. Crumlin-Pedersen, *Skind eller trae* (in: Sømænd og Fisker, Skib og Værft, 1970, 213—239), darauf aufmerksam gemacht, daß von der Skelettkonstruktion eines Fellbootes kein Weg zu der reinen Schalenkonstruktion skandinavischer Schiffe führt. Stattdessen verwies er auf künstlich geweitete (= gespreizte) Einbäume, die kurz vorher in der Ostsee gefunden waren, und konnte zeigen, daß auch der Einbaum vom Vaaler Moor (Dithmarschen) im Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte Schleswig zu dieser Gruppe

gehört. Von solchen Einbäumen führt eine kontinuierliche Entwicklungsreihe über das Nydamschiff bis zu den Schiffen der Angelsachsen und Wikinger. Mit C.-P.s Beobachtungen setzt sich S. Marstrander auseinander, der selber an dem Fellboot-Versuch maßgeblich beteiligt war, in seiner *Besprechung* dieses Aufsatzes in *Internat. Journal of Nautical Archaeology* 1, 1972, 234—236. Ich selbst habe Crumlin-Pedersens Ansatz weitergeführt und aufgrund von Beobachtungen zur Schiffskonstruktion an den Felszeichnungen sowie an dem diesen noch sehr nahestehenden Schiff von Hjortspring (3.—2. Jh. v. Chr.) ein Rindenboot als Ausgangspunkt für die Entwicklungsreihe angesetzt: D. Ellmers, *Kultbarken, Fähren, Fischerboote* (vgl. S. 119), S. 44—50, und ders., *Kogge, Kahn und Kunststoffboot* (vgl. S. 118), S. 57—60. Vom Boot aus gespreizter Baumrinde, die durch nachträglich eingesetzte Spanten in der Form gehalten wird, ist nur ein kleiner Schritt zu den gespreizten Einbäumen. Der besterforschte Zeitraum innerhalb der anglo-skandinavischen Schiffbautradition ist nach wie vor die Wikingerzeit in Skandinavien selbst. Auch in den letzten Jahren haben bemerkenswerte Arbeiten unsere Kenntnisse weiter vertieft. — Eines der instruktivsten Werke über Bau, Handhabung und Funktion der Wikingerschiffe ist das leider nur in dänischer Sprache aufgelegte Heft von O. Crumlin-Pedersen (Text) und P. Abrahamsen (Layout), *Træeskibet, Fra Langskib til Fregat* (Træbranchens Oplysningsråd, Kopenhagen 1968, 48 S.). Doppelseite für Doppelseite werden jeweils unter einem bestimmten Gesichtspunkt die Kriegsschiffe der Wikinger mit Fregatten des 19. Jhs. verglichen, es werden u. a. je in beiden Fällen das Aufgebot, Werftplatz, Werkzeuge, Bauweisen, Konstruktionsprobleme, Antrieb, Ausrüstung usw. einander gegenübergestellt. Unterstützt durch eine Vielzahl einprägsamer Abbildungen ist es auf diese Weise gelungen, dem Leser einzigartige Einblicke in Schiffbau und Schifffahrt der Wikinger wie auch der Marine des 19. Jhs. zu geben. — O. Crumlin-Pedersen, *The Viking Ships of Roskilde* (in: *Aspects of the History of Wooden Shipbuilding, Maritime Monographs and Reports* 1, Greenwich 1970, 7—23), gibt eine reich bebilderte Zusammenfassung der bei Skuldelev ausgegrabenen Wikingerschiffe vor allem unter dem Aspekt der damaligen Schiffbaumethoden. — P. Lundström, *Klinknaglarnas vittnesbörd* (Sjöhistorisk Årsbok, Stockholm 1971—72, 81—88), erarbeitet aus ausgegrabenen Schiffbauwerkzeugen und Abfallteilen von Schiffsreparaturen Einblicke in den Betrieb einer Werft für Wikingerschiffe auf der Insel Gotland. Fundort: Paviken bei Västergarn. — O. Crumlin-Pedersen, *The Viking Ship Museum of Roskilde. A Museum of Nautical Archaeology in Denmark* (*Yearbook of the International Association of Transport Museums* 2, Gdańsk 1975, 84—104), vermittelt nicht nur eine gute Vorstellung von den dort wieder aufgebauten Handelsschiffen der Wikinger, sondern zeigt, wie rezente Fahrzeuge dieser Tradition ebenso wie Nachbauten nach Ausgrabungsbefunden in Fahrt gehalten und getestet werden mit bemerkenswerten Resultaten. — Um die Bootsbaumethoden der Wikinger und die Fahreigenschaften eines Bootes zu erproben, wurde im Auftrag des National Maritime Museums in Greenwich eine Nachbildung im Maßstab 1:1 von dem kleinsten der Beiboote des Wikinger-Schiffes von Gokstad, Norwegen, angefertigt: *The Building and Trials of the Replica of an Ancient Boat: The Gokstad Færing*, Part I, S. Mc Grail, *Building the Replica*, 57 S., Part II, E. Mc Kee, *The Sea*

Trials, 38 S. (Maritime Monographs and Reports 11, Greenwich 1974). — Vgl. dazu: O. Crumlin-Pedersen, *Viking Seamanship questioned* (Mariner's Mirror 1975, 127—132) und A. E. Christensen und I. Morrison, *Experimental archaeology and boats* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 5, 1976, 275—284). — Das bereits 1908 anhand der im Boden erhaltenen Eisenieten erkannte Wikingerschiff aus dem Bootskammergrab von Haithabu bei Schleswig wurde jetzt von O. Crumlin-Pedersen aus den Plänen des Ausgräbers rekonstruiert: M. Müller-Wille, *Das Bootskammergrab von Haithabu* (Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 8, Neumünster 1976, 20—28). Der beste Kenner der Wikingerschiffe hat hier mit großem Scharfsinn aus einem zunächst aussichtslos scheinenden Grabungsbefund die Anhaltspunkte gewonnen, die eindeutige Aussagen über den Schiffstyp gestatten. Es handelt sich um ein besegelt Kriegsschiff von 17—20 m Länge. — Datierungsprobleme der ihrer Konstruktion nach spät- oder nachwikingerzeitlichen Handelsschiffe nordischer Bauart werden behandelt von H. Åkerlund, *Ett observandum beträffande C 14-dateringar* (Sjöhistorisk Årsbok, Stockholm 1971—72). — S. Molau, *Båtene fra Isegran* (Norsk Sjøfartsmuseum, Årsberetning, Oslo 1972, 159—161). Beim Baggern in einem Kanal bei Isegran, nahe Fredrikstad, wurden Fragmente von 3 Booten aufgedeckt, die wahrscheinlich eine Sperre gebildet hatten. Es waren klinkergebaute Boote von ca. 15 m Länge mit sehr geringem Spantenabstand und Heckruder. Die C 14-Datierung deutet auf das 17. oder 18. Jh. — Einen ausgezeichneten, kurzgefaßten Überblick über die skandinavische Schiffbautradition einschließlich der zugehörigen mittelalterlichen Handelsschiffe liegt vor in O. Crumlin-Pedersen, *La tradition nordique de la Construction navale à travers les découvertes archéologiques, 200—1200 ap. j. c.* (Le petit perroquet 17, 1975, 42—54). Für kleine Fischerboote wird diese Linie wieder bis ins 20. Jh. durchgezogen von A. E. Christensen, *Une tradition vivante, la construction navale scandinave* (ebd. 10—23). — Ders., *Boats of the North — A History of Boatbuilding in Norway* (Oslo 1968, 93 S., ca. 80 Abb.), gibt den Überblick über den norwegischen Schiffbau vom bronzezeitlichen Felsbild bis zum modernen geklinkerten Familienboot. Für Schweden wird diese Linie durchgezogen von A. Eskerod, *Båter — Från ekstock till tralare* (Stockholm 1970, 248 S., 249 Abb.). Schwerpunkt des Buches sind die auf Kiel gebauten geklinkerten Boote der Neuzeit. Einer besonderen lokalen Variante, den geruderten Kirchbooten der Landschaft Dalarna, ist eine ausführliche Monographie gewidmet: A. Eskerod, *Kyrkbåter och Kyrkbåtsfärder* (Stockholm 1973, 191 S., 112 Abb.). Er hat aber in seinem erstgenannten Buch von dieser Tradition der Kielboote die in Schweden durchaus vorhandenen flachbodigen Boote scharf getrennt (vgl. dazu S. 123f.) und erleichtert so dem Leser das Zurechtfinden. Bei C. Nielsen, *Danske Båttyper* (Helsingør 1973, 152 S., 170 Abb. + Pläne), ist diese Trennung nicht durchgeführt, der Leser muß sich die Kielboote selber zwischen den flachbodigen Klinkerbauten und den Kraewelbauten der Neuzeit herausuchen (vgl. S. 124). — Seit wann die skandinavische Schiffbautradition auch auf die südlichen Ostseeküsten ausstrahlte, ließ sich bisher nicht genau bestimmen. Auf alle Fälle ist diese Schiffbaukunst von den im frühen Mittelalter einwandernden Slawen übernommen und für kleine Fischereifahrzeuge stellenweise bis ins 20. Jh. an ihre Nachfahren weiter tradiert worden. Das geht eindeutig hervor aus der Zusammenstellung entsprechender

Bootstypen durch W. Rudolph, *Inshore Fishing Craft of the Southern Baltic from Holstein to Curonia* (Greenwich 1974, 14 Abb., 21+22. „Kielboot“ [= Bootsklassifikation Nr. 2, 4]). Den Bau derartiger Boote von der Ostseeküste beschreibt H. K a t l e w s k i, *Geklinkerte Spitzgattboote. Der Bau mit beweglichen Mallen, Wasserwaage, Fußstock, Scheuerschlag und Steifen* (Das Logbuch 12 H. 1, Wiesbaden 1976, 4—10). — Nach dem Fundbericht von 1897 rekonstruiert G. S a l e m k e, *Das Bordenschalenboot von Danzig* (ebd. 10 H. 3, 1974, 76—78), einen nur in Fragmenten erhaltenen Einbaum mit 2 Setzborden. Die Stevenkonstruktion ist mit Sicherheit falsch; das schon vom Ausgräber als Steven angesprochene Werkstück ist der Spant eines größeren Schiffes des 11./12. Jhs. Die Datierung des Setzbordbootes ist ungeklärt. — Nach dem Fundbericht von 1906 legt G. S a l e m k e, *Der Mechlinken-Bootsfund, Kreis Putzig in Westpreußen* (ebd. 11 H. 1, 1975, 13—20), erneut den Fund eines gut 9 m langen Bootes vor, ohne dessen Datierung ins 11.—12. Jh. anzugeben. Den Zeichnungen ist ein Modellbaubogen beigelegt. Man bekommt eine gute Vorstellung von den mittelalterlichen Kleinfahrzeugen im Hinterland von Danzig. Die geklinkerten Planken waren untereinander mit Holznägeln verbunden, wie es im Gegensatz zum skandinavischen Schiffbau bei dem hier einheimischen slawischen üblich war. — Ein größeres Frachtschiff des 16. Jhs. wurde 1975 in der Danziger Bucht gehoben; es wurde gelegentlich als Kogge angesprochen, gehört aber eindeutig in diese Schiffbautradition. Die weitere Forschung wird zeigen müssen, ob es in Skandinavien oder am südlichen Ostsee-Ufer gebaut worden ist: *Der Koggenfund im Nordhafen von Gdańsk* (Hansa, Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen. Jg. 114, Nr. 1, Hamburg 1977, 21). P. S m o l a r e k, *Poszukiwania i badania podwodne w Zatoce Gdańskiej* [Underwater archaeological investigation in the Gulf of Gdańsk] (Nautologia 9, 1, Gdingen 1976, 22—32). Es handelt sich um ein auf Kiel gebautes Schiff mit Eisennieten in den geklinkerten Nähten. Die Spanten waren mit 30 mm starken Holzdübeln an den Planken befestigt. Die Querbalken durchdrangen die Außenhaut. Die Ladung bestand aus Kupferbarren, Eisenerz, Eisenbarren, Eichenholz, Faßdauben, Teer in Fässern, Harz, Pottasche und Wachs. Brandspuren am Wrack zeigen, daß das Schiff durch Feuer gesunken war; dabei war ein Teil des Teers geschmolzen und hatte die Ladung und Teile des Schiffes mit einer Schutzschicht überzogen.

Fünf englische Schiffsfunde lassen uns jetzt auch erstmals die angelsächsische Variante dieser Schiffbautradition deutlicher erkennen: *Three Major Boat Finds in Britain* (Maritime Monographs and Reports 6, Greenwich 1972; darin: V. F e n w i c k, *Recent Work on the Graveney Boat*, 9—17; A. C. E v a n s, *The Sutton Hoo Ship*, 26—33, bes. zu beachten Abb. 11 u. 12). — A. C. E v a n s and V. H. F e n w i c k, *The Graveney boat* (Antiquity 45, 1971, 89—96 + 8 Tafeln). — V. H. F e n w i c k, *The Graveney boat. A pre-conquest discovery in Kent* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 1, 1972, 119—129). — P. M a r s d e n, *Blackfriars wreck III. A preliminary note* (ebd. 1, 1972, 130—132). — D e r s., *Archaeological Finds in the City of London, 1967—70* (Transactions of the London and Middlesex Archaeological Society 24, 1973, 1—14). — D e r s., *Ancient boats from the Custom House Site* (ebd. 26, 1975, 219). Die Boote von Sutton Hoo (um 625), Graveney (um 900) und London Blackfriars III (15. Jh.) sind in einigen Konstruktionsdetails (waage-

rechte Lasche zwischen Kiel und Steven, breiter Kiel) mit dem Nydam-Schiff enger verwandt als mit den skandinavischen Schiffen der Wikingerzeit und des Mittelalters. Es ist daraus zu schließen, daß die Angelsachsen mit Schiffen der in Nydam repräsentierten Entwicklungsstufe nach England gefahren sind und diese Schiffbautradition dann unabhängig von den Wikingern weiterentwickelten. Den Schlußpunkt dieser Entwicklung bei kleinen angelsächsischen Booten des 20. Jhs. beschrieb E. M c K e e , *Le lerret de Chesil Bank et les bateaux à clins de tradition britannique* (Le petit perroquet 17, 1975, 29—41). — Ein germanisches Kriegsschiff der 1. Hälfte des 4. Jhs. n. Chr. habe ich durch Analyse der Antriebstechnik auf einem römischen Keramikfragment aus Trier bestimmt. Da zu der Zeit die Angelsachsen die Nordküsten des Römerreiches durch ihre zahlreichen Überfälle bedrohten, bezieht sich diese Darstellung sehr wahrscheinlich auf die Angelsachsen: D. E l l m e r s , *Antriebstechniken germanischer Schiffe im 1. Jahrtausend n. Chr.* (s. S. 137). — Zur Hansezeit wurden in England große Handelsschiffe dieser Schiffbautradition gebaut, die wir vor allem von bildlichen Darstellungen auf Siegeln und in der Buchmalerei kennen und die in den Schriftquellen Kiel („keel“) genannt wurden. Ein solches Schiff ist aber in England bisher noch nicht ausgegraben worden, so daß z. Z. Rückschlüsse auf die englischen Schiffe nur nach den ausgegrabenen skandinavischen Verwandten gezogen werden können unter Heranziehung der z. T. sehr detailreichen bildlichen Darstellungen. G. A s a e r t , *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen* (Bussum, Holland 1974) hat zwar die mittelalterlichen Bildquellen in vorzüglichen Abbildungen publiziert (neben S. 17, neben S. 32, S. 38, danach Modell S. 40, neben S. 49, S. 90f.), er hat auch die der gleichen Tradition angehörigen ausgegrabenen Schiffe des frühen Mittelalters in England (S. 15) und der Wikingerzeit in Skandinavien (S. 20, 22 u. neben S. 48) in instruktiven Fotos abgebildet, aber der Leser erfährt nirgends, welchem Typ diese Schiffe angehören oder wie sie untereinander verwandt sind. In der Übersicht über die Schiffstypen fehlt der keel ganz. Die durch die Angelsachsen und später die Wikinger (z. B. Normandie) nach Westeuropa eingeführte Komponente des Schiffbaus ist von A. nicht in vollem Umfang realisiert worden. Sie kann methodisch einwandfrei nur erfaßt werden durch das oben angedeutete Interpolieren zwischen den gegebenen bildlichen und archäologischen Fakten. — Daß diese Schiffbautradition durch die Wikinger auch nach Nordfrankreich (Normandie) getragen worden ist, wird durch den Teppich von Bayeux in einmaliger Form dokumentiert. Auch für dieses Gebiet ist demnach mit mittelalterlichen Handelsschiffen skandinavischer Bauart (s. S. 119ff.) zu rechnen. Der Versuch, diese Schiffbautradition noch im nordfranzösischen Bootsbau des 19.—20. Jhs. aufzuzeigen, kann noch nicht voll befriedigen: B. C a d o r e t , *La tradition nordique, présentation d'un thème de recherche* (Le petit perroquet 17, 1975, 2—9), und F. B e a u d o u i n , *Le picoteux de Basse-Normandie* (ebd. 24—28), wenden die Klinkertechnik als einziges Kriterium an und rechnen deshalb auch flachbodige Boote mit geklinkerten Seitenwänden zur skandinavischen Tradition, obwohl sie hier zu den west- und mitteleuropäischen Schiffbautraditionen gehören.

Jüngste Forschungen haben freilich auch gezeigt, daß selbst in Skandinavien, der Heimat der schnittigen Wikingerschiffe, neben diesen verschiedenartige andere Schiffbautraditionen mit flachbodigen Fahrzeugen heimisch waren.

A. Eskerod, *Båter* (Lund 1970) stellt sie als eigenständige einheimische Entwicklungen neben die Kielboote. Bei C. Nielsen, *Danske Båttyper* (1973) muß man die flachbodigen Boote zwischen den Kielbooten aussondern, aber grundsätzlich sind die Verhältnisse nicht anders als in Schweden. Man muß die charakteristischen Kennzeichen der jeweiligen Traditionen sicher noch genauer definieren, damit die Zuordnungen auch in den nicht ganz eindeutigen Fällen sicher vorgenommen werden können. Aber der große Gewinn dieser differenzierten Klassifikation liegt auf der Hand: die ausgegrabenen Schiffe sind nicht länger Einzelphänomene, sondern lassen sich als Glieder von Entwicklungsketten einordnen und werden damit in ihrer spezifischen Konstruktion, ihren Zweckbestimmungen, Eigenschaften usw. dem Historiker besser greifbar. Ebenso können die Aussagen der schriftlichen und bildlichen Quellen in die Entwicklungsreihen eingepaßt und vor allem zahlreiche Informationen aus dem heute noch zu beobachtenden Gebrauch von Booten methodisch gesichert übertragen werden. Auch dem Hansehistoriker kommt diese Basiserweiterung unserer Kenntnis der Schifffahrt zugute. So hatte ich noch vor wenigen Jahren den in Falsterbo ausgegrabenen flachbodigen Prahm als Fischerboot angesprochen (D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nord-europa*, 1972, 96), nach einem Hinweis von H. Crumlin-Pedersen auf den Gebrauch genau gleichartiger Fahrzeuge an der dänischen Westküste noch im 19. Jh. ist der Prahm aber zweifelsfrei als Leichter zu bestimmen (D. Ellmers, *Kogge, Kahn und Kunststoffboot*, 1976, 51). An der flachen Küste von Schonen mußten die hochbordigen Koggen weit draußen auf Reede ankern. Die Verbindung zum und vom Strand wurde durch diese Prähme aufrecht erhalten, auf denen in mühsamem Hin und Her jedes Salzfaß und jedes Heringsfaß transportiert und wahrscheinlich mit der Rah des Koggesegels gefiert bzw. gehievt werden mußte.

West- und mitteleuropäische Schiffbautraditionen

G. Asaert, *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen* (Bussum, Niederlande, 1974, 144 S., 108 Abb.). — Das ausdrücklich populärwissenschaftlich konzipierte und mit vorzüglichen Bildwiedergaben reich ausgestattete Buch ist die bisher einzige moderne Zusammenfassung zur westeuropäischen Schifffahrt im Mittelalter. A. stellt im ersten Teil die tragenden Kräfte des Schiffsverkehrs und das Netz seiner Verbindungen in den atlantischen Gewässern und der Nordsee dar. Ein zweiter Teil ist den Schiffstypen, der Navigation, der Hafentechnik und den Seeleuten gewidmet. Der auf Auswertung von Schriftquellen und bildlichen Darstellungen beruhende Forschungsstand ist zuverlässig wiedergegeben. Auch sind die beiden einzigen Funde seegehender Schiffe des behandelten Gebietes und der behandelten Zeit dargestellt und typenmäßig richtig zugeordnet worden: der frühe Holk von Utrecht (um 800) und die Bremer Hansekogge von 1380. Diese Quellen reichen zum Erkennen von Entwicklungslinien des Schiffbaus als der Grundlage einer Schifffahrtsgeschichte nicht aus, so daß die Ansprache der einzelnen Schiffstypen relativ vage bleibt. Immerhin sind aber elf zusammengestellt (Balengier, Bark/Baardze, Büse, Galeere, Heude, Holk, Kraweel/Karawelle, Kogge, Kraaier, Kraak und Nef/Nao). — Den Anstoß für einen neuen Forschungsansatz zur genaueren Erfassung der Zusammenhänge im mittel- und westeuropäischen Schiffbau auch des Mittelalters gab die provinzial-

römische Archäologie. Denn erst durch Neufunde des letzten Jahrzehnts von vor allem römerzeitlichen Schiffen wurde eine weitverzweigte eigenständige Schiffbautradition West- und Mitteleuropas greifbar, die sich prägnant unterscheidet von der skandinavischen wie auch von der mittelmeerischen Schiffbautradition. Langsam beginnen sich die Konturen einzelner Zweige dieser west- und mitteleuropäischen Schiffbautraditionen abzuzeichnen: Die erste zusammenfassende Darstellung (D. Ellmers, *Keltischer Schiffbau*, in: *Jahrb. RGZM* 16, 1969, 73—122, vgl. *HGbl.* 92, 1973, 108—110) muß bereits durch zahlreiche Fundberichte ergänzt werden. Dabei schälen sich die Wurzeln des mittelalterlichen und neuzeitlichen Großschiffbaus heraus: G. Salemké, *Die Ausgrabung eines Binnensee-Transportschiffes* (Das Logbuch 9, 1, 1973, 21—24), hat das 1890 bei Laibach (heute Ljubljana) ausgegrabene, über 30 m lange Boot der vorrömischen Eisenzeit nach den zeitgenössischen Publikationen aufgearbeitet und mit anschaulichen Zeichnungen versehen. Dieser Schiffsfund aus der Zeit der keltischen Herrschaft ist auch für den Hansehistoriker von Bedeutung, weil hier der Übergang von geschnürten Plankennähten zur Kraweeltechnik erstmals greifbar wird (vgl. dazu D. Ellmers, *Kogge, Kahn und Kunststoffboot*, Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums Nr. 7, 1976, 16f.). — Die Kraweeltechnik ist schon voll durchgeführt bei den Schweizer Schiffsfunden der 70er Jahre (frühe Römerzeit und jünger), die gemeinsam publiziert wurden in *helvetia archaeologica* 19/20, Basel 1974, 66—104: D. Weidmann u. G. Kaenel, *La barque romaine d'Yverdon*, 66—81; M. Egloff, *La barque de Bevaix, épave gallo-romaine du lac de Neuchâtel*, 82—92; H. Bögli, *Vestige d'une embarcation romaine à Avenches*, 92—93; D. Ellmers, *Vor- und frühgeschichtliche Schifffahrt am Nordrand der Alpen*, 94—104. — Über die jüngsten Schiffsfunde (Römerzeit) aus den Niederlanden und Belgien liegen Vorberichte vor: M. D. de Weerd u. J. K. Haalebos, *Schepen voor het opscheppen* (*Spiegel Historiae* 8, 1973, 7/8, pp. 386—397; Schiffsfunde von Zwammerdam). — G. de Boe u. F. Hubert, *Fouilles de sauvetage a Pommerœul* (*Archaeologia Belgica* 186, 1976, 62—66). Die an beiden Fundplätzen zutage geförderten nahezu 1 Dutzend Binnenschiffe weisen bereits zahlreiche Konstruktionsmerkmale der Bremer Hansekogge auf, so z. B. den flachen, kraweel gebauten Boden, die geklinkerten Seitenwände mit umgebogenen Eisennägeln und das lange Kielschwein für den Mast. Im Unterschied zur engeren Familie der koggeförmigen Boote und Schiffe haben aber die genannten Neufunde alle Hevenkonstruktionen an den Schiffsenden, d. h. der Boden ist bis über die Wasserlinie hochgebogen, es fehlt die für koggeförmige Fahrzeuge typische Stevenkonstruktion. — Diese, in ausgeprägtem Winkel auf den flachen Boden aufgesetzte Stevenkonstruktion kennzeichnet aber das bereits 1899 in Fragmenten gefundene Schiff von Brügge, das schon häufig mit dem Schiffstyp Kogge in Beziehung gesetzt worden ist und jetzt von P. Marsden, *A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899, and related types* (*The International Journal of Nautical Archaeology* 5, 1976, 23—55), endgültig in die west- und mitteleuropäischen Schiffbautraditionen einrangierte werden konnte. Das Schiff von Brügge war ebenso wie das nächstverwandte von Blackfriars in London (P. Marsden, *A Roman ship from Blackfriars, London* [Guildhall Museum London 1966]) ein seegehendes Fahrzeug, für dessen genaue Rekonstruktion jedoch zu wenige Teile erhalten sind. Immerhin läßt der re-

konstruierbare untere Teil des Hauptspants eine Kraweelkonstruktion mit flachem Boden erkennen. — Auch außerhalb des Römerreiches konnte diese Schiffbautradition für das 1. oder frühe 2. Jh. n. Chr. nachgewiesen werden durch ein schiffsförmiges Tongefäß mit flachem Boden und Stevenkonstruktion (Fundort: Beckeln a. d. Mittelweser, Kr. Grfsch. Hoya): D. Ellmers, *Kultbarken, Fähren, Fischerboote* (Die Kunde N. F. 24, 1973, 23—62, bes. S. 40—44). — All diese Funde markieren den Umkreis, aus dem sich im Laufe des Mittelalters der Schiffstyp Kogge zu jenem Großschiff der Hansestädte entwickelt hat, wie es jetzt im Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, in mühsamer Kleinarbeit wieder zusammengesetzt wird (Abschluß des Wiederaufbaus Ende 1976). Über den Fortschritt in Aufbau und Erforschung berichten regelmäßig die Informationen des Fördervereins „*Bremer Hanse-Kogge*“ e.V. (Nr. 1, 1971 in Bremen, ab Nr. 2, 1974 bis 4, 1976 in Bremerhaven) mit jeweils kurzen Mitteilungen über die Marktplatzgrabung in Bremen (Nr. 1, vergr.), Schiffsarchäologie am Deutschen Schiffahrtsmuseum (Nr. 2, vergr.), die Schiffsförmigkeit, die ältesten Kogge-Darstellungen, die Navigation und die Schiffbautradition der Kogge (Nr. 3), den Aufbau, verwandte Schiffe und Boote und die sozialgeschichtliche Aussage der Kleinfunde sowie mit einer Bibliographie der bisherigen Literatur zu diesem Schiffsfund (Nr. 4). Für die Diskussion über die Genese der Kogge ist der wichtigste Beitrag in Nr. 4 der Hinweis auf koggeförmige Einbäume und Übergangsformen zwischen diesen und der Kogge, die in norddeutschen und dänischen Gewässern bis ins 20. Jh. die alten Konstruktionsmethoden beibehalten haben. — Um den kurzen Artikel von G. Salemeke, *Die friesische Kogge* (Das Logbuch 10 H. 3, Wiesbaden 1974, 81—83), würdigen zu können, muß man mit den durch die Bremer Hansekogge aufgeworfenen Problemen eng vertraut sein. Die mit der Kogge eng verwandten Binnenschiffe haben einen flachen, kraweel gebauten Boden, an den die geklinkerten Seitenwände über die ganze Länge mit ausgeprägter Kimm ansetzen. Der Aufbau der Kogge ist wesentlich komplizierter. An der Kimm bilden mittschiffs zwei geklinkerte Planken einen abgerundeten Übergang zu den steilen Seitenwänden. Für ein Seeschiff ist diese Form wichtig, damit es bei Seegang nicht zu harte Bewegungen macht. Bei Binnenschiffen ist diese Rücksichtnahme auf starken Seegang natürlich nicht nötig. Weiter sind beide Enden der Kogge unter Wasser sehr scharf zugeformt, wodurch ein guter Lateralplan und dementsprechend gute Segeleigenschaften erreicht wurden. S. weist darauf hin, daß bereits das Wrack Q 75 aus dem Nordostpolder (nicht Nordpolder, wie S. irrtümlich angibt) im 12. Jh. diese Kennzeichen seegehender Koggen aufweist. Der Übergang vom Flachboden zu den V-förmigen Querschnitten der Schiffsenden und der mehr oder weniger abgerundeten Kimm war ein schwer zu lösendes konstruktives Problem. S. blättert einen ganzen Fächer von Beispielen für unterschiedliche Lösungen auf. Es sei aber darauf hingewiesen, daß sehr viele der von ihm dargestellten Schiffsquerschnitte nicht so zuverlässig überliefert sind, wie die Zeichnungen vorgeben. Dasselbe gilt von Wrack Q 75. Das beigegebene Foto zeigt nicht Wrack Q 75, sondern ein anderes, nicht näher bezeichnetes Schiff, das aber zweifellos in die Serie paßt. Ein gutes Foto von Wrack Q 75 findet der deutsche Leser am schnellsten bei B. van der Heide, *Archaeologische Bodenforschung in Neuland* (Antiquity and Survival 2/3, 1955, S. 55, Abb. 30). — S. Fliedner, *The Cog of Bremen and her Preservation* (Year-

book of the International Association of Transport Museums 1, Gdańsk 1974, 70—79), gibt noch einmal die Grundinformation zur Bergung und Konservierung der Bremer Hansekogge in englischer Sprache. Als Kogge bezeichnet wurde ein aus der Danziger Bucht gehobenes Schiff, das aber tatsächlich der skandinavischen oder südbaltischen Tradition des Klinkerschiffbaus angehört (vgl. S. 122). Teile von zwei Koggen sind dagegen in Dänemark gefunden worden. *D. E.*

O. Crumlin-Pedersen, J. St. Jensen, A. Kromann, N. K. Liebgott, *Koggen med Guldsattern* (Skalk 1976, Nr. 6, S. 9—15). — Im Sommer 1976 wurde in der Nähe Vejby an der Nordküste Seelands das Wrack eines gestrandeten Schiffes entdeckt. Durch bauliche Einzelheiten, die wir von der Bremer Kogge kennen, wie kraweel gebauter Boden bei geklinkerten Seitenwänden und kantige Stevenansätze, kann das Schiff, von dem wenig mehr als der Boden erhalten ist, eindeutig als Kogge identifiziert werden. Sie war ca. 16—18 m lang und 5—6 m breit. Obwohl es offenbar schon direkt nach dem Schiffbruch gelang, den größten Teil der Ladung zu bergen, kam bei der bisherigen Untersuchung durch Taucher des Dänischen Nationalmuseums eine ganze Zahl einzelner Gegenstände ans Licht, durch die der Fund seine eigentliche Bedeutung erhält. Die Verteilung der Fundstücke beim Wrack gibt eine ungefähre Vorstellung von der Raumaufteilung des Schiffes; ihre Herkunft deutet auf einen flandrischen Hafen zumindest als Beginn der letzten Reise; der wertvollste Teil, 110 Goldmünzen (695 Gramm, d. i. der zweitgrößte mittelalterliche Goldfund Dänemarks), datieren den Schiffbruch auf das Ende der 1370er Jahre. Auf die für das Frühjahr 1977 geplante Bergung der Vejby-Kogge und deren wissenschaftliche Auswertung darf man nach diesem vorläufigen Bericht sehr gespannt sein. *U. Schnell*

H. Langberg, *To ryttere fra Vigsø* (Nationalmuseet Kopenhagen o. J. ca. 1974, 8 S., 2 Abb.). — O. Crumlin-Pedersen, *Vigsø, near Hanstholm* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 389f., 1 Abb.). — Im nördlichen Jütland bei Vigsø sind am Strand zwei bronzene Aquamanile in Reiterform (rheinische Arbeit um 1300) zusammen mit Eisenteilen eines Schiffes gefunden worden. Zu den Funden gehören Ruderösen von Heckrudern, wie sie zu der Zeit unseres Wissens nur von Koggen geführt wurden. Die oberen Teile der hölzernen Schiffskonstruktion sind völlig vergangen. Vielleicht werden bei der geplanten Grabung Hölzer der unteren Region noch angetroffen. — T. J. Hoekstra, Utrecht (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 391), weist auf einige Schiffsteile mit umgekehrter Klinkerung hin, die jüngst in Utrecht als Teile einer Kaianlage des Mittelalters ausgegraben wurden (Schiff II). Umgekehrte Klinkerung wurde bisher nur an Koggen beobachtet.

Für die erst in geringem Maße aufgeklärte Genese des im Hansebereich ab etwa 1400 wichtigen Schiffstyps *Holk* (jüngste Zusammenfassung: D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, 1972, 59—63; dazu ders., *Kogge, Kahn und Kunststoffboot*, 1976, 37—39) sind zwei Neufunde aus den Niederlanden von Bedeutung, über die bisher nur kurze Fundanzeigen vorliegen: Rundbogiger Einbaum mit Spanten und Setzborden von Velsen, gefunden Herbst 1974, noch undatiert: Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Jaarverslag 1975, 42. — W. Dammann, *Das Setzbordboot von Velsen/Holland* (Das Logbuch 11 H. 2, Wies-

baden 1975, 61f. mit Zeichnung). — Rundbogiger Einbaum mit Setzborden (ähnlich dem Utrechtschiff von ca. 800) auf 12 m Länge erhalten, durch Pingsdorf-ähnliche Keramik ins 12. Jh. datiert: T. J. Hoekstra, Utrecht (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 391).

Einen Markstein in der Erforschung der mittelalterlichen Binnenschifffahrt bilden drei Krefelder Schiffsfunde von 1972/73, über die kurze Vorberichte erschienen sind: D. Ellmers und R. Pirling, *Ein mittelalterliches Schiff aus dem Rhein* (Die Heimat 43, Krefeld 1972, 45—48). — W. Dammann, *Rheinschiffe aus Krefeld und Zwammerdam* (Das Logbuch 10 H. 1, Wiesbaden 1974, 4—10). In diesen Fahrzeugen setzt sich kontinuierlich die schon bei den römertimeitlichen Rheinschiffen erkennbare Schiffbautradition fort, die erst bei den hölzernen Kleinfahrzeugen endet, die heute noch auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen in Betrieb sind. Das erste, mit einem Mast ausgestattete Fahrzeug des 13./14. Jhs. war ein ca. 15 m langes Lastboot, das ein ganz neues Licht auf mittelalterliche Verladetechniken wirft. Es lief mit seiner offenen Bugpforte wie eine Fähre auf flaches Ufer auf und dann konnten schwere Fässer mit Wein oder anderem Handelsgut ohne jedes Hebezeug ins Schiff gerollt werden. Diese Verladetechnik konnte inzwischen bis ins 5. Jh. v. Chr. zurückverfolgt werden.

Das zweite, nur 5,90 m lange Fahrzeug ebenfalls des 13./14. Jhs. war seiner Funktion nach ein segelloses Fischerboot, wie das teilweise erhaltene Lager der Netzwinde zeigt. Nach seiner Bauweise aber gehört es zur Familie der Oberländer, die vom Mittelalter bis tief ins 19. Jh. hinein die größten Frachtschiffe des Rheinverkehrs stellte. Ihre eigenartige Konstruktion konnte an dem Krefelder Fund erstmals genau beobachtet werden, denn dieser Schiffstyp wurde nie nach Zeichnung, sondern immer nach dem vorhandenen Holz gebaut, so daß sein Baugefüge trotz zahlloser Abbildungen des Schiffes auf rheinischen Stadtansichten ein Rätsel geblieben war. Man hatte einfach einen Einbaum der Länge nach gespalten, mit Hilfe von Querhölzern einige Bodenplanken zwischen beide Einbaumhälften eingebaut und beide Enden mit einem Spiegel bzw. einer schrägen Kasse geschlossen. Vorläufer dieser Konstruktion können zwischen Belgien und Holstein bis in die Jungsteinzeit verfolgt werden (vgl. D. Ellmers, *Kogge, Kahn und Kunststoffboot*, 1976, S. 45—48, dazu Umschau S. 118). Das dritte Boot gehörte dem 8. Jh. an und war ein etwa 16 m langes Vielzweckfahrzeug von der Form des Mainschelchs oder ähnlicher Boote unserer Zeit. Mit derartigen Fahrzeugen sind z. B. die mittelalterlichen Kaiser und andere Fürsten flußabwärts gereist. Sie brauchten dabei für sich und ihren Hofstaat ganze Flotten solcher Boote. — Die Boote des 12. Jhs. aus Büderich, Niederrhein, erwähnt kurz der Vorbericht von W. Janssen, *Die Frühmittelalterliche Niederungsburg bei Haus Meer, Kr. Grevenbroich* (Das Rheinische Landesmuseum Bonn 2, 1972, 22—24). Ein weiteres mittelalterliches Binnenschiff des späten 12. Jhs. wurde in Utrecht aufgedeckt (Utrecht I). Es hatte bei einer erhaltenen Länge von 22 m ca. 3,60 m Bodenbreite. Seine Form gleicht in etwa der der großen römertimeitlichen Binnenschiffe von Zwammerdam (vgl. S. 125). Boden und Seitenwände sind kraweel gebaut und mit Holzdübeln an den knieförmigen Spanten befestigt. T. J. Hoekstra, Utrecht (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 391). Es ist noch zu prüfen, ob das holkförmige Schiff (Utrecht III) gleichen Alters von demselben Fundort auch der Binnenschifffahrt diente oder in der Küstenfahrt eingesetzt war. — Auch die

Erforschung der nachmittelalterlichen Binnenschifffahrt hat neue Impulse erhalten, die zwar für den unmittelbaren Hansebereich noch wenig Ergebnisse erbracht haben, aber für diesen doch indirekt wichtig werden können zur Beurteilung des landeinwärts gerichteten Verkehrs der Seehäfen. Für diesen Zeitraum sind archäologische Quellen bisher noch nicht ausgewertet worden, obwohl bereits einige Funde vorliegen. Die Auswertung von bildlichen Darstellungen, zeitgenössischen Modellen und Schriftquellen hat der Schiffbauingenieur J. Leidenfrost zu einer ausgezeichneten Monographie über *Die Lastsegelschiffe des Bodensees* (Bodensee-Bibliothek 11, Sigmaringen 1975, 87 S., 41 Abb. und Zeichnungen) zusammengefaßt. Der behandelte Zeitraum reicht von Ende des 15. Jhs. bis um 1920 und bringt alle erreichbaren Details zu Bauweise, Größe, Ausrüstung, Fahreigenschaften, Ladung usw. in übersichtlicher Anordnung. Hier hat ein Techniker dem Historiker eine solche Fülle an technischen Daten aufbereitet, daß letzterer eine verlässliche Grundlage zur Beurteilung der Frachtschifffahrt auf dem Bodensee in der Hand hat, die nur den einen Schönheitsfehler hat, daß ein Bauplan eines solchen Schiffes fehlt. Es gibt bisher keine gleichwertige Arbeit über einen anderen Schiffstyp des Binnenverkehrs. Hier ist eine Qualität der Bearbeitung erreicht, an der sich spätere Werke messen lassen müssen. Es sei noch darauf hingewiesen, daß das letzte originale Zuggarnschiff zur Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums gehört und in Form, Konstruktion, Antriebs- und Steuereinrichtung eine Kleinausgabe der großen Lastschiffe ist. Auf diese Weise sind viele Lastschiffstypen in Form kleinerer Fischerboote bis heute erhalten geblieben und können der Forschung wichtige Hinweise zur Interpretation von älteren Schriftquellen geben, denn genaue Pläne vorindustrieller Binnenschiffe gibt es bisher so gut wie gar nicht. — J. Reiting er, *Das goldene Miniaturschiffchen vom Dürrnberg bei Hal-lein* (Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 115, 1975, 383—405, bes. S. 388f.) hat bei der Behandlung eines frühkeltischen Miniaturbootes u. a. drei genau vermessene Pläne von Salzachtschiffen um 1800 zum Vergleich herangezogen. Bei der Seltenheit derartiger Pläne ist deren Publikation auch unabhängig vom Zusammenhang schon interessant genug, um aufschlußreiche Informationen über die Binnenschifffahrt zu gewähren, die bislang ein Stiefkind der Forschung war. Ich kann hier nur die dringende Bitte aussprechen, ähnliche Aufmessungspläne alter Binnenschiffe zu publizieren, wann immer sie in versteckten Akten ans Licht kommen sollten. — H. K a t l e w s k i, *Kähne aus Norddeutschland* (Das Logbuch 11 H. 2, Wiesbaden 1975, 65—68), gibt einige kurz kommentierte Bleistiftzeichnungen rezenter Boote vom Niederrhein, der Mark Brandenburg, Rügens und Ostpreußens wieder. — W. R u d o l p h, *Inshore Fishing Craft of the Southern Baltic from Holstein to Curonia* (Maritime Monographs and Reports 14, Greenwich 1974, 5—16), gibt ein Klassifikations-Schema, dessen Nr. 1, 1—2 und 3 zu den hier angesprochenen Schiffbautraditionen gehören: Bodenschalenboote sowie Flachbodenboote mit längs- bzw. querliegenden Planken. — Dazu ferner G. S a l e m k e, *Kahn aus dem Moosbruch* (Das Logbuch 10, H. 3, Wiesbaden 1974, 96). — Für die kleinen Küstenfahrzeuge ist das Standardwerk: W. R u d o l p h, *Segelboote der deutschen Ostseeküste* (Berlin 1969, 160 S., über 70 Abb., vgl. HGBll. 89, 144f.), verfolgt die von ihm noch angetroffenen Bootstypen durch Heranziehen von Schriftquellen soweit wie möglich in zeitliche Tiefe. — Auch bei den an Varianten so reichen

Kleinfahrzeugen der niederländischen Flüsse und Kanäle lassen sich die verwandtschaftlichen Beziehungen zu den neuen Schiffsfunden der Römerzeit schon an einigen Punkten aufzeigen. Das betrifft z. B. all jene Boote, deren oberer Plankengang in ausgeprägt geknickter Linie auf die darunterliegenden gesetzt ist. Diese besondere Konstruktion ist für den Rheinnachen bereits in vorrömischer Zeit nachweisbar. — Wir werden die Beziehungen klarer erkennen, wenn die zahlreichen Schiffsfunde vom Ijsselmeer ausgewertet worden sind: G. van der Heide, *Ship-Archaeological Investigations in the Netherlands* (Maritime Monographs and Reports 1, Greenwich 1970, 24—31). — U. Lieb-Schäfer, *Wrackfunde in den Ijsselmeer-Poldern: Schiffe unterm Erbsenfeld* (Die Yacht 73 H. 3, 5. 2. 1976, 66—71). — G. van der Heide, *Scheepsarcheologie* (Bussum 1974, 507 S., 168 Abb., 111 Risse), gibt leider zu den Schiffsfunden im Ijsselmeer nur wenige Informationen, da dieses Werk einen Überblick über die Schiffsarchäologie der ganzen Welt bietet. Das Spezialwerk über die niederländischen Funde ist erst in Vorbereitung. — Einen Überblick über einige niederländische Bootstypen des 20. Jhs. geben: J. van Beylen, *Les bateaux de pêche zeelandais de l'Escaut oriental et occidental* (Le petit perroquet 18, 1975/76, 2—36), und G. Cornaz / J. Derville, *Livardes et balestons* (ebd. 37—47), Ders., *Le Zuyderzee et ses derniers bateaux de pêche* (ebd. 12, 1973/74, 20—47). — Vgl. dazu: H. Menzel, *Der „Hoogars“ und der „Hengst“*. *Zwei typisch holländische Binnenfahrzeuge* (Das Logbuch 11 H. 1, Wiesbaden 1975, 21—30). — J. Lunenburg u. W. Maentjens, *Ronde en Platbodems, schepen en jachten* (Alkmaar 1973, 110 S., ca. 100 Abb.). — F. Beaudouin, *Les bateaux de l'Adour, Genèse d'une architecture nautique* (Musée Basque Bayonne, 1970, 96 S., 31 Abb.), gehört ebenfalls zu den Marksteinen in der Erforschung der west- und mitteleuropäischen Schiffbautraditionen. Der Autor hat durch gründliche Analyse der Konstruktion neuzeitlicher Boote aus dem Flußgebiet der Adour (mündet am Fuß der Pyrenäen in die Biscaya) herausgearbeitet, auf welche Weise diese Fahrzeuge sich durch verschiedenartige Vergrößerungsmethoden aus Einbäumen entwickelt haben. Dieses Ergebnis konnte inzwischen durch die (S. 125) genannten Ausgrabungen römerzeitlicher Schiffe aus dem Flußgebiet des Rheins voll bestätigt werden. — F. Beaudouin, *Bateaux des côtes de France* (Grenoble 1975, 394 S., ca. 800 Abb.), führt die ganze Variationsbreite französischer Küstenfahrzeuge vor. Bei der Materialfülle war die im vorigen Werk erreichte Dichte der wissenschaftlichen Aufarbeitung der Konstruktionsmethoden von vornherein unmöglich. Die Boote sind nicht nach Schiffbautraditionen, sondern nach ihrer geographischen Verbreitung angeordnet. Es wird noch großer Mühe bedürfen, die Entwicklungslinien herauszuarbeiten, aber auch hier ist der Anfang gemacht; das Material ist für weitergehende Forschungen bereitgestellt.

Durch all diese Arbeiten zu den kleineren Wasserfahrzeugen Mittel- und Westeuropas, so verschieden sie im einzelnen sind, rücken doch schlagartig diejenigen Schiffbautraditionen ins Licht der Forschung, die der abendländischen Schifffahrt des Mittelalters und der Neuzeit die wichtigsten Impulse gaben. Noch sind wir nicht in der Lage, die einzelnen Zweige dieser kontinentalen Schiffbautraditionen, die ja untereinander eng verwandt sind, scharf zu trennen und ihre räumlichen und zeitlichen Grenzen anzugeben. Aber dieses Ziel wird angestrebt. Es wird eine reizvolle Aufgabe der Zukunft sein, in Zusammenarbeit von

Schiffsarchäologie und historischer Forschung die verschiedenen Einflüsse zeitlich zu separieren, die zusammen das bunte Verbreitungsbild des 20. Jahrhunderts ergeben.

Die kraweel gebauten Seeschiffe seit dem späten Mittelalter

Es wurde schon auf S. 125 darauf hingewiesen, daß die reine Kraweeltechnik (bei der die Planken Kante auf Kante sitzen, ohne unmittelbar miteinander verbunden zu sein; die Verbindung wird lediglich durch Befestigung an den Spannen hergestellt) im keltischen Kulturbereich schon in der Vorrömischen Eisenzeit auftritt und sowohl in der Westschweiz als auch in Südengland und Belgien bis ins 3. Jh. n. Chr. nachweisbar ist. Vom Rheinmündungsgebiet nach Osten hin ist eine besondere Kombination zweier Schiffbautechniken bei kleinen Booten von römischer Zeit bis heute zu beobachten: Die flachen Böden sind kraweel gebaut, die Seitenwände hingegen in Klinkertechnik (vgl. S. 125f.). Auf dem Boden dieser Schiffbautradition hat sich u. a. die Hansekogge entwickelt. Für den reinen (auch auf die Seitenwände sich erstreckenden) Kraweelbau fehlte uns von den Binnen- und Küstenschiffen der gallisch-britannischen Provinzen des Römerreiches bis zum späten Mittelalter jeglicher Nachweis durch Schiffsfunde. Man darf solche Funde am ehesten in Westfrankreich erwarten, von wo sich die Kunst des Kraweel Schiffbaus um 1450 über die Niederlande in den Hansebereich auszubreiten begann, wie aus Schriftquellen zu erschließen ist. Aus diesem Gebiet liegt aber noch kein einziger wissenschaftlich hinreichend dokumentierter Schiffsfund vor, so daß auch der Konstruktionsanalyse rezenter Kleinfahrzeuge die Anhaltspunkte fehlen, bestimmte Konstruktionsmerkmale in zeitliche Tiefe zurückzuverfolgen. Das ist um so bedauerlicher, als hier einer der wichtigsten Aufschlüsse über die Entstehung der abendländischen Schifffahrt der Neuzeit vermutet werden muß. — Zusammen mit der Kraweelbauweise des Schiffsrumpfes kam die aus dem Mittelmeer entlehnte Verteilung der Segel auf drei Masten in die Hansestädte. Etwa gleichzeitig entwickelten sich die aufs Schiff übernommenen Feuerwaffen zu den unter Deck hinter Geschützporten in der Außenhaut aufgestellten Schiffsgeschützen und wurden die Navigationstechniken auf neue Grundlagen gestellt. Damit war das Instrument geschaffen, mit dem Europa nach Übersee ausgriff und ganze Kontinente in seine Abhängigkeit brachte: das schwer bewaffnete Handelsschiff mit zumeist 3 Masten. — An den europäischen und überseeischen Küsten sind untergegangene Schiffe dieser Gruppe in größerer Zahl entdeckt worden, dazu noch viele kleinere Küstensegler. Nur bei einigen (vor allem den in der Ostsee und der Zuidersee) untergegangenen Schiffen ist das Holz erhalten, so daß Einblicke in die Konstruktion möglich sind. Von diesen konnten nur wenige in Museen gebracht und konserviert werden, darunter als größtes das Flaggschiff Gustav Adolfs von Schweden, die berühmte *Wasa* von 1628. Die vielen Küstensegler aus dem Ijsselmeer (früher Zuidersee) sind noch nicht publiziert, dagegen sind über andere Schiffe in den letzten Jahren zahlreiche Berichte erschienen. Soweit Konstruktionsteile aufgenommen worden sind, wurden sie von Tauchern unter Wasser vermessen, vor allem aber sind durch Taucher Tausende von Gegenständen aus Ladung und Ausrüstung der Schiffe ans Licht gebracht worden. Diese Gegenstände sind von außerordentlicher kulturgeschichtlicher Bedeutung, da sie anzeigen, was jeweils zur Zeit des Untergangs an Bord in Gebrauch war.

Es gibt keine anderen Fundkomplexe, die in ähnlicher Geschlossenheit das Alltagsleben einer Menschengruppe zu einem häufig auf den Tag genau bestimm- baren Zeitpunkt wiederspiegeln. — Aus der großen Fülle an Fundberichten habe ich nicht nur die wenigen ausgewählt, die deutsche Schiffe behandeln, sondern auch diejenigen, die über die Schiffe der deutschen Handelspartner berichten. Für den Hansehistoriker besonders interessant sind dabei wegen der vielen norddeutschen Besatzungsmitglieder die niederländischen Schiffe. Zur leichteren Orientierung habe ich die Berichte nicht nach den Auffindungs- plätzen der Schiffswracks, sondern nach den Herkunftsländern der Schiffe ge- ordnet und innerhalb der Länder chronologisch nach dem Zeitpunkt des Unter- gangs:

Südeuropäische Schiffe

„Santo Christo de Castello“, Genueser Handelsschiff, † 1667 in Cornwall. — P. Mc Bride, R. Larn und R. Davis, *A mid-17th century merchant ship found near Mullion Cove, Cornwall* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 1, 1972, 135—142). — Dies., *Second interim report* (ebd. 3, 1974, 67—79). — Dies., *3rd interim report on the Santo Christo de Castello, 1667* (ebd. 4, 1975, 237—252).

Von dem bewaffneten Handelsschiff, das 1666 an der Küste Cornwalls bei Mullion Cove gesunken war, sind keine Holzteile erhalten. Außer der Bewaff- nung wurden runde Kupfer-, Zinn- und Bleibarren gefunden sowie Ausrüstungs- teile, darunter besonders schöne Messingstücke.

„Santo Antonio de Tanna“, Portugiesische Fregatte, † 1697 vor Mombasa, Kenya. — J. Kirkman, *A Portuguese wreck off Mombasa, Kenya* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 1, London 1972, 153—157). Die 1681 in Portugiesisch-Indien gebaute Fregatte sank 1697 vor der portugiesischen Be- festigung Fort Jesus bei Mombasa. Durch Taucher sind Teile der Bewaffnung und Ladung aus chinesischem Porzellan und anderer ostasiatischer Keramik so- wie portugiesischer Ausrüstungsteile gefunden worden.

Englische Schiffe

„Mary Rose“, Kriegsschiff Heinrichs VIII., † 1545 bei Portsmouth. — M. H. Rule, *The Mary Rose. An interim report 1971* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 1, 1972, 132—135). — Dies., *The Mary Rose, A second interim report, 1972* (ebd. 2, 1973, 385—388). — Dies., *An Early Gun-Port Lid* (Mariner's Mirror, London 1976). — A. Mc Kee, *King Henry VIII's Mary Rose* (London 1973, 346 S., 35 Abb. + 5 Pläne). — Das 1509 in Portsmouth gebaute Kriegsschiff Heinrichs VIII. sank 1545 bei einem Unternehmen gegen die französische Flotte in den Gewässern (the Solent) bei Portsmouth. Die Unterwasserarchäologie hat bereits interessante Aufschlüsse über die Konstruk- tion und Armierung erbracht. Es wird angestrebt, das Schiff zu heben, dessen Rumpf zu einem großen Teil erhalten ist. Hier besteht die Chance, einen Ein- blick in die Frühzeit des nordwesteuropäischen Kraweelbaus zu tun.

„Mary“, Yacht Karls II. von England, † 1675 bei Holyhead, Anglesey. — P. N. Davies, P. W. Mc Bride, K. Priestman, *The Mary, Charles II's Yacht* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 2, 1973, 59—73). — Die „Mary“ war die erste Yacht in England. Sie wurde Karl II. 1660 von der Stadt Amsterdam geschenkt. Nach ihrem Vorbild setzte der englische

Yachtbau ein. Sie selbst sank 1675 auf der Fahrt von Dublin nach Chester im Nebel durch Auflaufen auf einen Felsen vor Anglesey, wo sie 1971 entdeckt wurde. Von den Funden werden vor allem die Geschütze behandelt.

„Dartmouth“, britische Fregatte, † 1690 vor Mull, Schottland. — J. R. Adams, *The Dartmouth, a British frigate wrecked off Mull, 1690* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 3, 1974, 269—274). — R. Molman, 2. *Culinary and related items* (ebd. 4, 1975, 253—265). — P. McBride, 3. *The guns* (ebd. 5, 1976, 189—200). — Von der 1690 gestrandeten Fregatte sind 19 eiserne Geschütze, die Anker, die Schiffsglocke und Teile der Holzkonstruktion gefunden worden, sowie zahlreiche Trink- und Eßgefäße aus Steingut, Glas und Zinn.

Niederländische Schiffe

Nicht identifiziertes kleines Handelsschiff von der südlichen Nordseeküste, † um 1600 bei Tau nahe Stavanger, Norwegen. — A. B. Andersen, *Et vrakfunn på Tau fra 1500-tallet* (Stavanger Museums Arbok 1974, 25—43). — Vom Wrack konnte die vorhandene untere Partie geborgen werden. Eine genaue Konstruktionsanalyse wird die Schiffbautradition erkennen lassen, die auf einen kontinentalen Küstenfahrer hindeutet. Die Ladung enthielt außer Gebrauchskeramik Siegburger Steinzeug des späten 16. Jhs. sowie Holzgeräte. Der Fund verspricht wichtigen Aufschluß über die kleineren Fahrzeuge, die im Schatten der Schiffahrtforschung stehen.

„Batavia“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1629 vor West-Australien. — J. N. Green, *The VOC ship Batavia wrecked in 1629 on the Houtman Abrolhos, Western Australia* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 43—63). Entdeckt wurden Teile der Schiffskonstruktion, Geschütze, Anker usw.

„Lastdrager“, niederländische Fleute, † 1653 bei den Shetlandinseln. — R. Sténuit, *Early relics of the VOC trade from Shetland. The wreck of the flute Lastdrager lost off Yell, 1653* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 3, 1974, 213—256). Dies 1648 von der Ostindischen Compagnie gekaufte Schiff ging 1653 auf der Fahrt nach Batavia vor Yell, Shetland, unter. Von der Schiffskonstruktion wurde nichts entdeckt, dagegen viele interessante Stücke der Schiffsausrüstung (Bewaffnung, nautische Instrumente) und Ladung (Messing- und Kupfergefäße, Ziegel, über 500 Silbermünzen sowie Quecksilber, rheinisches Steinzeug usw.).

„Vergulde Draeck“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1656. — J. R. Green, *The wreck of the Dutch East Indiaman the Vergulde Draeck, 1656* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 2, 1973, 267—289). — Auf der Reise von den Niederlanden nach Batavia strandete der „Vergulde Draeck“ 1656 auf einem Riff 120 km nördlich von Perth, Australien. Das Wrack zerbrach, die bewegte See verteilte die Gegenstände über eine weite Fläche und schwemmte leichte Teile weg. Zum Fundgut gehören 7881 Münzen, Krüge und andere Keramik, Tonpfeifen, Bronzemörser und Geschütze.

„Kennemerland“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1664 bei den Shetlandinseln. — W. A. Forster und K. B. Higgs, *The Kennemerland, 1971. An interim report* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 2, 1972, 291—300). — R. Price und K. Muckelroy, *The second season of work on the Kennemerland site, 1973* (ebd. 3, 1974, 257—268). — In Kriegszeiten

fuhren die Schiffe der Vereenigde Ost-Indische Compagnie aus Sicherheitsgründen nicht durch den Ärmelkanal, sondern umrundeten die Britischen Inseln im Norden. Dabei scheiterte die Kennemerland 1664 nachts an Stoura Stack in den Out Skerries der Shetlandinseln. Teile des Rumpfes konnten noch nicht entdeckt werden, dafür aber Teile der Ausrüstung (Anker, Schiffsglocke, Geschütze) und der Ladung (Tonkrüge, wahrscheinlich aus Frechen bei Köln).

„Stadt Haarlem“ (?), niederländische Galiot, † 1677 vor Kritsøy, Norwegen. — A. B. Andersen, *A Dutch galliot which struck the rock in 1677* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 3, 91—100). Vom Schiff selbst war nicht viel erhalten, dafür aber von der Keramikladung, bestehend aus rheinischem Steinzeug, grober Gebrauchskeramik und sog. Delfter Ware mit Zinnglasur und blauer und polychromer Bemalung, dazu Tonpfeifen.

Schiff des 17. Jhs. mit rheinischer und niederländischer Ladung, untergegangen bei Dimulrik, Westnorwegen. — O. T. Engvig, *Dimulvikutgravningen 1973* (Norsk Sjøfartsmuseum, Årsberetning, Oslo 1973, 53—72). — S. Molaug, *Gjenstandsmateriale fra Dimulvik* (ebd. 1974, 41—62). — Dimulvik ist eine kleine, exponierte Bucht auf Hidra vor der Südwest-Küste Norwegens. Vom Wrack sind nur wenige Teile gefunden worden, einige mit Brandspuren. 9 Eisenkanonen gehörten zur Ausrüstung. Von der Ladung wurden geborgen: 362 Tonpfeifen, 83 Bleisiegel zum Verschluss von Tuchumhüllungen, einige mit niederländischen Ortsnamen, Stapel von Zinnbarren, Keramik vom Westerwald-Typ und ein wenig Fayence sowie Zinngeschirr.

„Meresteyn“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1702 bei Kapstadt, Südafrika. — P. Marsden, *The Meresteyn, wrecked in 1702, near Cape Town, South Africa* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 5, 1976, 201—219). Das Schiff scheiterte auf der Ausreise nach Batavia auf einem Felsen nördlich von Kapstadt. Es wurden persönlicher Besitz, Teile der Bewaffnung und über 3000 Münzen sichergestellt.

„De Liefde“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1711 bei den Shetlandinseln. — A. Bax und C. Martin, *De Liefde, A Dutch East Indiaman lost on the Out Skerries, Shetland, 1711* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 3, 1974, 81—90). — Das 1698 gebaute Schiff strandete 1711 bei Mio Ness, Shetland. Vom Wrack wurden keine Teile gefunden, wohl aber von der Ausrüstung (Schiffsglocke, Löffel, Schwert, Gußtiegel usw.) und über 4000 Silbermünzen.

„Akerendam“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1725 bei Runde, Westnorwegen. — J. Kloster, *Rapport fra utgravningen av vrakrestene fra ostindiafareren „Akerendam“* (Sjøfartshistorisk Årbok, Bergen 1973, 103—123). — B. R. Rønning, *Myntene fra „Akerendam“* (ebd. 124—128). Am 8. 3. 1725 gesunken während der Fahrt nach Ostindien auf der Route nördlich von Schottland. Es wurden vor allem große Mengen an Silbermünzen gefunden.

„Adelaar“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1728 an Greian Head, Isle of Barra. — C. Martin und A. N. Long, *Use of explosives on the Adelaar wreck site, 1974* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 345—352). — Das Wrack der Adelaar ist von einer fest zusammengebackenen Sedimentschicht bedeckt, die nur durch vorsichtige Sprengungen gehoben werden kann. Dadurch werden interessante Kleinobjekte (Nägel, Münzen, Munition usw.) sichtbar.

„Hollandia“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1743 Scilly-Insel. — R.+Z.

Cowan und P. Marsden, *The Dutch East Indiaman Hollandia wrecked on the Isles of Scilly in 1743* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 267—300). — Die *Hollandia* strandete auf der Ausreise am Westausgang des Kanals. Nichts von der Holzkonstruktion ist im Verband erhalten, dafür sind viele Stücke der Schiffsausrüstung (Geschütze, Navigationsinstrumente, 2 Mörser aus der Medizinkiste), Ladung (Weinflaschen, Fässer, Bleisiegel von Tuchballen, Quecksilber und über 35 000 Silbermünzen) und persönlicher Besitz von z. T. großem Wert gefunden worden.

„Amsterdam“, niederländischer Ostindienfahrer, † 1749 bei Hastings, Süd-England. — P. Marsden, *The wreck of the Dutch East Indiaman „Amsterdam“ near Hastings, 1749. An interim report* (Int. Journal of N. Arch. 1, 1972, 73—96). — Ders., *The Wreck of the Amsterdam* (London 1974, 288 S., 24 Foto-Tafeln, 39 Zeichnungen). — Die „Amsterdam“ strandete 1749 auf der Fahrt nach Ostindien an der englischen Kanalküste bei Hastings. Das Wrack ist etwa 8 m tief im Sand und ist bis zur Höhe des Oberdecks erhalten. Bei sehr niedrigen Tiden fällt die Stelle trocken und die abgewitterten Oberkanten der Schiffshölzer sind zu sehen. M. hat die sichtbaren und bei Probeschnitten erkennbaren Schiffsteile vermessen und die Kleinfunde publiziert sowie einen Abriß der Schiffsgeschichte erarbeitet. Der Anhang der Monographie umfaßt die wichtigsten erhaltenen Schriftquellen, u. a. die Besatzungsliste mit zahlreichen norddeutschen Namen von Leer bis Königsberg, ja selbst aus Breslau, Dresden, Württemberg und Zürich sind Soldaten und Matrosen an Bord gewesen.

Nicht identifizierter niederländischer Ostindienfahrer des 18. Jhs. in Kapstadt. — R. A. Lightley, *An 18th century Dutch East Indiaman, found at Cape Town, 1971*. Von dem in einer inzwischen versandeten Bucht gestrandeten Schiff sind interessante Teile der unteren Konstruktion gefunden worden. Zu den Fundstücken gehören Teile der Bewaffnung, chinesisches Porzellan, Tonpfeifen usw.

Deutsche Schiffe

„Der große Greif“, Rostocker Schiff, † 1588 an Fair Isle, nördl. Schottland. — C. Martin, *El Gran Gripen, An Armada wreck on Fair Isle* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 1, 1972, 59—71). Das Rostocker Schiff „Der große Greif“ war das Flaggschiff der Versorgungsflotte der spanischen Armada. Es hatte nach der unglücklichen Seeschlacht versucht, die Britischen Inseln im Norden zu umsegeln und war an Fair Isle gestrandet. An der Wrackstelle sind bisher zwölf Kanonen, eiserne Kugeln, Bleibarren, Münzen u. a. Kleinfunde, aber noch keine Konstruktionsteile des Schiffes gefunden worden.

Preußisches Schiffsgeschütz, nach 1750 vor Plymouth. — P. Mc Bride u. a., *A Prussian cannon recovered from a site in Plymouth Sound* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 3, 1974, 160—164). Ein einzelnes Bronzegeschütz mit dem Wappen Friedrichs d. Gr. von Preußen (gegossen 1750—80) wurde im Plymouth Sund gefunden ohne weitere Spuren eines Wracks.

Skandinavische Schiffe

„Wasa“, schwedisches Regalschiff, † 1628 bei Stockholm. — P. Lundström und L. S. Kvarning, *Wasa 1628: Ritning: Zeichnung* (Stockholm 1970). — Mappe von 8 Schiffsrissen im Maßstab 1:100, enthält Linien-, Decks-, Seiten-, Segelriß- usw. sowie eine Heckansicht in vergrößertem Maßstab, der die Details

besser zeigt. Diese Zeichnungen bilden eine solide Grundlage für die wissenschaftliche Diskussion über diesen Schiffstyp. Das Schiff selber ist das am besten erhaltene von allen je ausgegrabenen Schiffen, gibt also verlässliche Auskunft über alle Einzelheiten der Konstruktion. Zu den Segeln vgl. S. 138.

Unidentifiziertes Wrack, gesunken um 1700 bei Jutholmen, Schweden. — C. O. Cederlund und C. Ingelman-Sundberg, *The excavation of the Jutholmen wreck 1970—71* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 2, 1973, 301—327). — C. Ingelman-Sundberg, *Preliminary report on finds from the Jutholmen wreck* (ebd. 5, 1976, 57—71). — Das südöstlich von Stockholm gesunkene Schiff ist weitgehend in seiner Konstruktion erhalten und wird unter Wasser untersucht. 2 Skulpturen von der Galerie des Achterschiffs legen ein Baudatum um 1650 nahe. Die Funde gehören zur Bewaffnung und Ausrüstung, von der Ladung waren Roheisenklumpen, 6 ganze Fässer mit Pech und über 1000 Holzbalken an Bord.

„Lossen“, dänisch-norwegische Fregatte, † 1717 am Eingang zum Oslo-Fjord. — S. Molaug, *Gjenstandsmaterialet fra fregatten „Lossen“* (Del 1, Norsk Sjøfartsmuseum Årsberetning, Oslo 1974, 130—170. Del 2, ebd. 1975, 133—176. Wird in den nächsten Bänden fortgesetzt). Aus dem Wrack sind durch Tauchexpeditionen über mehrere Jahre ca. 5000 Objekte ans Licht gebracht worden. Teil 1 gibt Einblick in freigelegte Teile der Konstruktion und behandelt geborgene Teile aus der Takelage, Teil 2 setzt die Schiffsausrüstung fort mit Kisten von Besatzungsmitgliedern und der nautischen Ausrüstung.

„Fredensborg“, dänisches Sklavenschiff, † 1768 nahe Arendal, Norwegen. — S. Molaug, *Slaveskipet „Fredensborg“* (engl. sum. „The excavation of the slave ship Fredensborg“, Norsk Sjøfartsmuseum Årsberetning, Oslo 1975, 101—112). — Das Schiff war in der sog. „Dreiecksfahrt“ Dänemark—West Afrika—Westindien—Dänemark eingesetzt und sank auf der Heimreise kurz vor seinem Ziel vor Gitmertangen nahe Arendal an der norwegischen Küste. Wegen der exponierten Lage war fast alles vom Schiff selbst verschwunden, nur 39 Elefantenzähne- und 8 Flußpferdezähne, Gewichte, sowie Glas- und Keramikfragmente und ein Mörser wurden gefunden.

Russische Schiffe

„Evstafii“, russische Pink, † 1780 bei Shetland. — R. Sténuit, *The wreck of the pink Evstafii. A transport of the Imperial Russian Navy, lost off Shetland in 1780* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 5, 1976, 221—243 und 317—331). Das wahrscheinlich auf der Fahrt zwischen Archangelsk und Kronstadt bei Leningrad befindliche Schiff ist an den Shetlandinseln gescheitert. Konstruktionsdetails wurden nicht beobachtet, so daß man für den Typ weiterhin auf Schriftquellen und überlieferte Risse angewiesen ist. Das Fundgut bestand aus persönlicher Habe, Teilen der Bewaffnung, Segelresten und kleinen, gegossenen Ikonen aus Messing.

„Nicholas“, russische Fregatte, † 1790 in der Schlacht von Svenskund, Finnland. — C. H. Ericsson, *The instruments from Her Imperial Majesty's frigate Nicholas* (Int. Journal of N. Arch. 4, 1975, 65—71). — Nahe dem finnischen Hafen Kotka liegt das Wrack der russischen Fregatte „Nicholas“, die 1790 im Kampf mit der schwedischen Flotte im Svenskund gesunken war. Vorgelegt werden die ausgezeichneten nautischen Instrumente von Bord des Schiffes.

Antriebs- und Steuertechniken

Im Gegensatz zu den Schiffbaumethoden, die sich nicht von einer Schiffbautradition in die andere übertragen lassen, sind Antriebs- und Steuertechniken je nach Kulturkontakt oft über weite Bereiche gewandert. Einen Überblick über das Wandern von Ruder- und Segeltechniken im vor- und frühgeschichtlichen Mittel- und Nordeuropa habe ich zu geben versucht: D. E l l m e r s, *Antriebs-techniken germanischer Schiffe im 1. Jahrtausend n. Chr.* (Deutsches Schifffahrtsarchiv 1, Oldenburg 1975, 79—90). — Eine Systematik der vorindustriellen Antriebs- und Steuerformen im deutschen Bereich entwarf ich in: *Kogge, Kahn und Kunststoffboot* (Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums 7, 1976, 71—88). — G. A s a e r t, *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen* (Bussum 1974, 90f.), gibt die knappste und zugleich mit allem wichtigen Abbildungsmaterial versehene Zusammenfassung des bisherigen (auf der Auswertung ikonographischer Quellen des Mittelalters beruhenden) Forschungsstandes zur Einführung des Heckruders. Mit dem im Text nicht mehr berücksichtigten, aber auf S. 43 abgebildeten Fragment eines tönernen Schiffsmodells des frühen 13. Jhs. aus Antwerpen hat er zugleich den bisher frühesten Nachweis für das Heckruder an einem koggeartigen Schiff gebracht. Das schräg nach achtern ausgelegte, lange Heckruder ist der provinzialrömischen Archäologie durch bildliche Darstellungen an einheimischen Binnenschiffen seit langem bekannt. Die Publikation und C-14-Datierung (auf 120—320 n. Chr.) eines solchen 10 m langen Ruders aus dem Neuenburger See in der Westschweiz (helvetia archaeologica 19/20, Basel 1974, 90) läßt seine Aufhängung an nur einem Drehpunkt und seine Handhabung in zwei unterschiedlichen Schräglagen erkennen. — Einer der vielen Altäre des neu entdeckten Nehalennia-Heiligtums von Colijnsplaat, Niederlande, zeigt, daß dieses Steuerruder bereits in römischer Zeit (3. Jh.) an Binnenschiffen zum senkrechtstehenden Heckruder mit nahezu waagerechter Pinne und allerdings nur einem einzigen Aufhängepunkt weiterentwickelt worden ist: Ausstellungskatalog *Deae Nehalenniae* (Middelburg/Leiden 1971, 77, Nr. 44, Abb. 44a). Damit verengt sich die für den Hansehistoriker nicht unwichtige Frage nach der Entstehung des Heckruders auf die Frage, wo und wann die Einpunkt-Aufhängung zu der scharnierartigen Mehrpunkt-Aufhängung am geraden Achtersteven wurde. Soweit wir wissen, war die Kogge vor der Mitte des 13. Jhs. der einzige Schiffstyp mit diesem Steven. Das Heckruder an sich ist jedenfalls viel älter, auch wenn zwischen dem 3. und 13. Jh. eine tausendjährige Lücke in der Dokumentierung klafft. — J. H. H a r l a n d, *The early history of the steering wheel* (Mariner's Mirror 58, 1972, 51—68, 26 Abb.), verfolgt das Auftreten des Steuerrades im 18. Jh. und seine weitere Entwicklung durch das 19. Jh. — Wikingerzeitliche Schnurspanner aus Knochen oder Holz, wie sie in norwegischen Bootsgräbern und den Hafensplätzen von Birka und Staraja Ladoga gefunden wurden, werden diskutiert von K. D a n i e l s s o n in: B. A m b r o s i a n i u. a., *Birka svarta jorden hamnområde, Ridsantikvarie ämbet Rapport C 1* (Stockholm 1973, S. 50 mit Abb. 27h und 28a+b). Es wird offen gelassen, ob die Schnurspanner zur Beseglung oder zur Zeltausrüstung gehörten.

F. B e a u d o u i n, *Genèse des voiles auriques et de la voile latine* (Le petit perroquet 12, Grenoble 1973/74, 48—59), ist auch für den Hansehistoriker

nützlich zu kennen, weil das Lateinersegel zusammen mit der Dreizahl der Masten im 3. Quartal des 15. Jhs. die Segeltechnik der hansischen Schiffe zu revolutionieren begann.

S. Bengtsson, *The sails of the Wasa. Unfolding, identification and preservation* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 4, 1975, 27—41). Mit der Aufarbeitung der Segel der 1628 untergegangenen Wasa liegt die erste Primärquelle für die Besegelung der großen Dreimaster der frühen Neuzeit vor. — E. Andersen, *Hals og skant, mast og segl. Både og råsejlsrigninger på Norskekysten* (mit engl. sum.: Square-sail Norwegian small craft, Norsk Sjøfartsmuseum Årsberetning, Oslo 1975, 47—100). A. hat die Segel zahlreicher traditioneller Küstensegelboote des heutigen Norwegen vermessen und ihre Segeleigenschaften aufgrund eigener Segelerfahrung mit diesen Fahrzeugen interpretiert. Damit hat diese Arbeit erstmals ein sicheres Fundament geschaffen zur Beurteilung gleichartiger Segel aus früherer Zeit. A. zeigt gleichzeitig auf, daß die bisherigen Arbeiten über die Segeleigenschaften der Wikingerschiffe die Probleme meist simplifiziert haben und weist auf einige ungelöste Fragen hin, ohne deren einwandfreie Klärung die Beurteilung der Wikingersegel jeder sicheren Grundlage entbehrt. — B. Berggreen, *Sjømann og håndverker, Seilmakere ved Oslofjorden og Skagerak 1850—1914* (Norsk Sjøfartsmuseum Årsberetning, Oslo 1972, 9—138). Diese ethnologische Magisterarbeit gibt für einen Zeitraum mit reicher schriftlicher und Sach-Überlieferung einen guten Überblick über Organisation und Techniken des Segelmacherhandwerks. Der Historiker gewinnt damit ein willkommenes Hilfsmittel, dürftige Überlieferungen älterer Zeiten zutreffend zu interpretieren.

Navigation und Schiffsfahrtswege

U. Schnall, *Navigation der Wikinger* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 6, Oldenburg/Hamburg 1975, Stalling Verlag, 207 S., 15 Abb.). Diese überarbeitete Dissertation ist durch sorgfältige Analyse aller aussagefähigen altnordischen Texte ein Standardwerk zur frühen Navigation in Nord-europa. Der Autor hat nicht nur für die Schifffahrt der Wikinger, sondern auch für die übrigen Nordsee-Anrainer die grundsätzliche Küstenbezogenheit der Schifffahrt eindeutig herausgestellt und für die Hochseeravigation eine von dieser Grundlage aus weiterentwickelte Orientierung an „festen Marken im fließenden Wasser“ nachgewiesen. Zugleich hat er mit vielem vermeintlichen Wissen zur Navigation der Wikinger gründlich aufgeräumt. Alle vorhandenen Hilfsmittel zur Navigation sind sorgfältig besprochen und — soweit archäologisch nachweisbar — auch abgebildet, so daß der Leser eine verlässliche Grundlage für die Beurteilung der navigatorischen Möglichkeiten vor der Einführung des Kompasses erhält.

D. E.

S. Larsen, *Vikingerne hav* (København: Forum 1975, 93 S.). — Svend Larsen, Oberveterinär in Skive und Zeit seines Lebens begeisterter Segler, Hobbyarchäologe und -historiker, ist im Frühjahr 1975 gestorben. Kurz vor seinem Tod hat er in diesem Büchlein, für das Palle Lauring eine Einleitung schrieb, noch einmal seine Thesen zusammengefaßt, die seit einigen Jahren die Wikingerforschung verwirrten, ihr zugleich aber auch neue Anstöße gaben. Im Vordergrund steht die Frage, wie es den Wikingern möglich war, ihre regelmäßigen Hochseefahrten nach Island, Grönland und Amerika durchzuführen.

Ausgehend von bestimmten landschaftsprägenden Eigenschaften verschiedener Klimate kommt er zu seiner ersten These: Das Klima war in der Wikingerzeit über dem Nordatlantik ganz anders als heute; die Seefahrer konnten mit stetigen Nordostwinden rechnen. Die Wahrscheinlichkeit einer Klimaveränderung seit der Wikingerzeit und der Einfluß bestimmter Wetterverhältnisse auf die Seefahrt sind schon öfter diskutiert worden. L.s These ist jedoch ein radikaler Neuansatz und auch nicht unwidersprochen geblieben, zumal er seine Beobachtungen nicht recht mit der schriftlichen Überlieferung in Einklang bringen kann. L.s zweite These ist eng mit der ersten verknüpft: Weder Schiffbau noch navigatorisches Können der Wikinger waren so gut, wie stets behauptet wird (so daß eben andere Gründe — wie z. B. das Klima — die Hochseefahrten erklären müssen). Wenn er auch sicher recht hat mit der Ablehnung angeblicher Navigationsinstrumente, so geht doch auch hier seine Meinung nicht immer mit den historischen Fakten und schriftlichen Quellen konform. Man kann L. in vielen Behauptungen nicht folgen; dennoch bleibt sein Buch anregend. *U. Schnell*

S. H a a s u m, *Vikingatidens Segling och Navigation* (Theses and Papers in North-European Archaeology 4, Stockholm 1974, 135 S., 57 Abb.). — H., die sich stark auf Svend Larsens Theorien stützt, hat die bisherige Literatur zur Navigation der Wikinger zusammengetragen, gelangt jedoch nicht zu einer selbständigen Wertung. Eine wichtige Grundlage ihrer Arbeit sind die Windkanalversuche von Wagner Smitt mit einem Modell des Gokstad-Schiffes mit der von H. Akerlund rekonstruierten Takelage. Diese Rekonstruktion entspricht aber weder im Schnitt der Segel noch in der Führung des Tauwerks den zahlreichen bildlichen Darstellungen der Wikingerzeit, von denen H. eine durchaus repräsentative Auswahl abbildet. Vor allem ist aber der in Gokstadt ausgegrabene Kriegsschiffstyp nie nach Island gesegelt. Dafür benutzte man den Knørr, das schwerere, völliger und starrer gebaute Handelsschiff, das dementsprechend ganz andere Segeleigenschaften hatte. Besonders instruktiv ist die S. 104 abgebildete Karte mit Darstellung der Sichtbarkeitsgrenzen der nordischen Länder. Es zeigt sich, daß bei den Fahrten nach Island und Grönland bei guter Sicht nur relativ kurze Seestrecken ohne Landkennung zu überqueren waren. (Vgl. dazu die Rezension von O. Crumlin-Pedersen in *Mariner's Mirror* 1975, 127—132.) — Die archäologischen Möglichkeiten zur Erforschung früher Binnenwasserstraßen sind kurz zusammengefaßt bei D. Ellmers, Art. *Binnenschifffahrt* (§ 1 Binnenwasserstraßen) in Hoops Reallexikon der germanischen Altertumskunde 3 (1976), 10f. *D. E.*

Die Unternehmungen und Fahrten der Wikinger im westlichen Europa und bis nach Amerika und deren Wiedergabe in großen Teilen der altnordischen Literatur haben stets mehr im Vordergrund des Forschungsinteresses gestanden — außer in der Runologie — als die Verbindungen zwischen Skandinavien und Byzanz. Diese sog. Ostfahrt, an der sich ganz Skandinavien, in der Hauptsache jedoch Schweden beteiligte und die für die Nordleute nicht weniger wichtig war als die Westfahrt, wird in ihrer ganzen Bedeutung und in allen Bezügen untersucht und dargestellt in Hilda R. Ellis Davidson, *The Viking Road to Byzantium* (London 1976, Allen & Unwin, 341 S., 21 Abb.). — Der Titel täuscht; das Buch bietet wesentlich mehr, als er glauben macht. In den ersten beiden Teilen (Trade and Tribute und Fighting in the East) werden

das allmähliche Vordringen der Wikinger nach Osten und Südosten, die Entdeckung immer neuer, weiterführender Wasser- und Landwege bis zur endgültigen Verbindung mit Byzanz und dem Kalifat dargestellt. Aus bekannten und bisher fast unbekanntem Schriftquellen und archäologischem Material zeichnet D. ein genaues Bild der politischen Geschichte, der kriegerischen Verwicklungen und wirtschaftlichen Verflechtungen und nicht zuletzt der Fahrten selbst, über die in den letzten Jahren einige neue Erkenntnisse gewonnen worden sind (vgl. etwa Kleibers Arbeit über den Alstad-Stein und die Dnjepr-Stromschnellen, Viking 1965). Die Routen auf den russischen Strömen mit ihren Schwierigkeiten und Gefahren, denen, wie Runen-Gedenksteine bezeugen, manch Wiking zum Opfer fiel, werden so genau dargestellt, daß diese Binnenfahrt nun ein die Maßstäbe zurechtrückendes Gegenbild zur Hochseefahrt geworden ist. Die Untersuchung beschränkt sich jedoch nicht auf diese Aspekte der Ostfahrt. Im dritten Teil (Norsemen in Byzantium) diskutiert die Autorin die Rolle der Nordleute in Byzanz, vor allem am Kaiserhof, und schließt im vierten Teil (Ideas from the East) mit dem Versuch, mögliche byzantinische Einflüsse auf die skandinavische Mythologie aufzudecken (Wunder, Schamanismus, Odinsmythen u. a.). — Für diese vorzügliche Studie, die erstmals in größerem Rahmen die Beziehungen zwischen Skandinavien und Byzanz zusammenfassend darstellt und zudem durch einen sorgfältigen Index leicht benutzbar ist, darf man der Vf.in dankbar sein. U. Schnell

H.-D. Kohl, *Schwerin, Svarinshaug und die Sclavorum Ciuitas des Prudentius von Troyes* (Gießener Abhandlungen zur Agrar- und Wirtschaftsforschung des europäischen Ostens 55, 1971, 49—133, speziell 62—78). Die Möglichkeit eines Schifffahrtsweges von der Elbe durch die Elde in den Schweriner See und von dort über eine nur 1,5 km lange Schleppstrecke zur Ostsee bei Wismar im 9. Jh. wird aufgezeigt. Das Zeugnis der wenigen Schriftquellen ist allerdings so wenig detailliert, daß dieser Schifffahrtsweg hypothetisch bleibt. — A. Lauritsen, *Volden og den glemte vej. Et bidrag til Daneverkes bygningshistorie* (Sønderjyske Årbøger, Åbenrå 1971, 1—78). Es wird eine interessante Möglichkeit eines schiffbaren Kanals zwischen Haithabu und Hollingstedt diskutiert. Aber Geländebefund und Grabungsergebnisse insbesondere am sog. Kograben des Danewerks (Danewerk II, vgl. dazu H. Andersen, *Fragen der Danewerkforschung*, in: Ausgrabungen in Deutschland, Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums zu Mainz 1, 3, 1975, 87—97, bes. Abb. 6) sprechen gegen diese Hypothese. — J. Goetze, *Hansische Schifffahrtswege in der Ostsee* (HGbl. 93, 1975, 71—88). Aus dem niederdeutschen Seebuch des 16. Jhs. überträgt der Autor die dort angegebenen Kurse auf drei Kartenausschnitte der Ostsee und kommentiert ihren Verlauf und die Hilfsmittel zur Kursfindung. Dabei fällt auf, wie stark sich die Fahrt auch in dieser Zeit noch in Sichtweite der Küste abspielte. Bei größerem Abstand von der Küste war das Lot wichtigstes Hilfsmittel der Navigation. Trotz des bereits vorhandenen Kompasses sind die navigatorischen Möglichkeiten noch nicht sehr weit über den Stand der Wikingerzeit (s. oben S. 138, U. Schnell) hinausgekommen. Der wesentliche Unterschied liegt in der Unterstützung des Gedächtnisses durch gedruckte Segelanweisungen. — H. Henningsen, *Da en Dansk-Portugisisk Ekspedition fand Amerika for 500 år siden* (Handels- og

Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1972, 221—227). — D. Ellmers, *Um 1473, Didrik Pining und Hans Pothorst, Seefahrer und Entdecker* (Auswanderung Bremen—USA, Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums 4, 1976, 68f.). Auf Anregung des portugiesischen Königs Alfonso V. versuchte um 1473 im Auftrag des dänischen Königs Christian I. eine kleine Flotte unter Leitung der beiden in Hildesheim geborenen Kommandeure Didrik Pining und Hans Pothorst, die Nordwestpassage nach Indien zu finden. Sie erreichten die Labradorküste, ohne jedoch dauernde Verbindungen oder wirtschaftliche Nutzungen anzuknüpfen. Dies ist einer der wenigen Versuche von Schiffern aus dem Hansebereich, über die traditionellen Schiffahrtswege hinauszukommen. — E. G. Forbes, *The Birth of Navigational Science* (Maritime Monographs and Reports 10, Greenwich 1974, 30 S., 10 Abb.). — D. W. Waters, *Science and the Techniques of Navigation in the Renaissance* (ebd. 19, 1976, 39 S., 13 Abb.), geben einen kurzen, aber verlässlichen Überblick über die Anfänge der wissenschaftlich untermauerten Navigation bis zur Einführung der Mercator-Projektion für Seekarten.

Schiffahrtseinrichtungen an Land (Hafenbauten usw.)

D. Ellmers, *Das Hafenzeichen von Travemünde* (O. Ahlers u. a., Hg., *Lübeck 1226, Reichsfreiheit und frühe Stadt*, Lübeck 1976, 57—61). — Das Hafenzeichen ist eine nach Wort (lat. signum portus = anord. hafnarmark) und Sache skandinavische Einrichtung zur Kennzeichnung der Zufahrten zu den wichtigsten Hafenplätzen. Es wird im 13. Jh. von den Hansestädten an der Ostsee übernommen und im 14. Jh. nach flämischen Vorbildern befeuert. — O. Crumlin-Pedersen, *Helnæs-spærringen* (Fynske Minder 1973, 29—48), diskutiert die Hafensperren an dänischen Küsten, die vor allem im 10.—12. Jh. zum Schutz gegen wasserseitige Angriffe in unterschiedlichen Konstruktionen gebaut worden sind. Damit kommt ein neuer Typ von Wasserbauwerken in den Blick des Archäologen: Die ältesten bisher bekannten Sperren gehören den ersten Jahrhunderten nach Chr. Geb. an. Schriftquellen erwähnen sie wenigstens bis ins 13. Jh., aber einen Überblick über konstruktive Entwicklungen und Abhängigkeiten, Verbreitung und genaue Funktion haben wir noch keineswegs. — Während die archäologische Erforschung von Schiffen und Booten bereits im ausgehenden 18. Jh. zaghaft begann, sind die zum Betrieb der Wasserfahrzeuge nötigen Hafenanlagen in unseren Breiten erst zu Beginn dieses Jahrhunderts ins Gesichtsfeld des Archäologen gerückt. Den ersten Versuch einer systematischen Erfassung der bis dahin beobachteten Anlagen habe ich 1972 vorgelegt. D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa* (Neumünster 1972, 123—174). Als wichtigster Einschnitt in der Geschichte der mittelalterlichen Kaianlagen konnte der Übergang vom Landen durch Auflaufen auf flachem Strand zum schwimmenden Anlegen an Kaimauern mit ausreichender Wassertiefe aufgezeigt werden. Die wachsende Größe der seegehenden Schiffe erzwang diesen Wechsel im Laufe des 10./11. Jhs., in der Binnenschiffahrt ist das Landen durch Auflaufen auf die Uferböschung an manchen Orten noch heute üblich, und zwar nicht nur bei Fähren. Die Fragen, wo, wann und in welcher Form die ersten Kaianlagen im Bereich der späteren Hanse auftraten, und welche Bautraditionen und Einflußlinien sich dabei herausarbeiten lassen, können auch durch neue Ausgrabungs-

befunde noch nicht beantwortet werden. Aber gewisse Vorstellungen über die Hafenumbaumethoden des Mittelalters lassen sich schon gewinnen: Feste Zugänge zu Schiffsländen (wo die Schiffe durch Auflaufen im flachen Wasser landeten) wurden aufgedeckt in Form von Steinschüttungen in den wikingerzeitlichen Häfen von Kaupang, Südnorwegen, und Birka bei Stockholm: R. L. T o l l n e s, *Kaupang und Tonsberg als Beispiele einer Stadttopographie* (Kiel Papers '72, Frühe Städte im westlichen Ostseeraum, Kiel 1972, 41—50, bes. 42 mit Abb. 1, vgl. HGbl. 92, 119). — B. A m b r o s i a n i u. a., *Birka svarta jordens hamnområde. Arkeologisk undersökning 1970—71* (Riksantikvarieämbetet Rapport C 1, Stockholm 1973, bes. 13—19). Zwischen die Steine waren beim Be- oder Entladen der Schiffe viele kleine Dinge gefallen, die den Handel beleuchten.

Mittelalterliche Kaianlagen sehr unterschiedlicher Konstruktion an mehr oder weniger tiefem Wasser wurden beschrieben: Dublin, Irland: Bei Ausgrabungen in Dublin, Irland, sind Kaianlagen des 13. Jhs. aufgedeckt worden, in die zahlreiche Hölzer von Schiffen in sekundärer Verwendung eingebaut waren. P. F. W a l l a c e (Internat. Journal of Nautical Archaeology 5, 1976, 180). — King's Lynn, England: H. C l a r k e, *The changing riverline of King's Lynn, Norfolk, in the Middle Ages* (Internat. Journal of Nautical Archaeology 2, 1973, 95—100), behandelt die immer weiter in den Fluß vorgeschobene Uferlinie von King's Lynn, u. a. das Verhältnis des hansischen Stalhofs zur Wasserfront. Bei den Ausgrabungen wurden Holzkonstruktionen von Uferbefestigungen und Kaianlagen angetroffen. — London, England: T. T a t t o n - B r o w n u. a., *Excavations at the Custom House site, City of London, 1973* (Transactions of the London and Middlesex Arch. Society 25, London 1974, 117—219). Bei dieser Ausgrabung wurden nicht nur römische, sondern auch mittelalterliche Kaianlagen in z. T. sehr aufwendigen Holzkonstruktionen aufgedeckt, die hier wegen der Tideverhältnisse nötig waren. Die älteste Konstruktion gehört hier dem 14. Jh. an (frühere mittelalterliche Schichten hatte der Strom weggespült) und bestand z. T. aus wiederverwendeten Schiffshölzern. Auch die mittelalterlichen Kleinfunde werfen manches Licht auf das Leben am Hafenufer. — Buxtehude, Deutschland: D. E l l m e r s, *Buxtehude* (Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern 30, Mainz 1976, 141—148), referiert über eine beim Ortsteil Altkloster angeschnittene hölzerne Kaianlage der Zeit um 1000 und stellt sie in die Gesamtentwicklung dieses Hafenplatzes („hude“ = Schiffsländestelle), dessen Anfänge bis in die Zeit um 600 zurückreichen. Dazu: K. W e i d e m a n n (ebd. 29, 1976, 241—243). — Frankfurt a. M., Deutschland: Im Anschluß an die Pfalzumwehrung wurden ein außen anstoßendes Mauersystem mit gequadrerten Bogenöffnungen sowie Reste einer Uferbefestigung und Pflasterung und Hölzern beobachtet: U. F i s c h e r, *Altstadtgrabung Frankfurt am Main* (Ausgrabungen in Deutschland, Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums zu Mainz 1, 2, 1975, 430). — Schleswig, Deutschland: Im Anschluß an die ältesten Siedlungsspuren (11. Jh.) wurden ganze Systeme von immer weiter ins tiefe Wasser vorgeschobenen Kaianlagen aufgedeckt. Die Auswertung dieser Befunde zusammen mit den auf die Kaianlagen bezogenen Gebäuden läßt tiefe Einblicke in die Struktur dieser wichtigen Hafensiedlung erwarten. Ein Zwischenbericht ist bereits erschienen: V. V o g e l, *Die archäologischen Ausgrabungen im Stadtkern von Schleswig* (ebd. 1, 3, 1975, 82—85, Ausgrabung Plessenstraße). — Borgund,

Norwegen: Mittelalterliche Schiffsbrücken mit dahinterliegenden langen Lagerhallen wurden in Borgund (halbwegs zwischen Bergen und Trondheim) aufgedeckt: A. E. Herteig, *Archäologie und Stadtgeschichte* (Kiel Papers '72, Frühe Städte im westlichen Ostseeraum, Kiel 1972, 35f. mit Abb. 3 und Taf. 1, 2). — Møvik, Norwegen: C. Keller, *The Underwater Excavation at Møvik 1971* (Norsk Sjøfartsmuseum Arsberetning, Oslo 1971, 22—74); — S. Molaug, *Funnmaterialet fra Møvik havn* (ebd. 1972, 139—148). Ergebnisse der Unterwasser-Archäologie von 1971 im Hafen von Møvik bei Kristiansand, Südnorwegen. Ca. 1650 Kleinfunde wurden ans Licht gebracht, bestehend einerseits aus Abfällen vom Alltag an Bord und andererseits zerbrochenen Teilen der Ladung: Tonpfeifen, Keramik, Ziegeln, Glas, Tauwerk, Hölzern, Speiseresten und Geräten aus dem 17. und 18. Jh. — Schließlich erlaubt die Funktionsanalyse von ausgegrabenen Spezialschiffen eindeutige Rückschlüsse auf die dafür nötigen Hafeneinrichtungen: Der schon S. 128 erwähnte Krefelder Lastkahn mit der offenen Bugpforte (13./14. Jh.) braucht weiter nichts als eine feste, sanft abfallende Uferböschung, auf die er auflaufen kann. Mit Hilfe untergelegter Bohlen können dann selbst schwere Weinfässer oder Mühlsteine ohne jedes Hebezeug ins Schiff gerollt werden. Diese Verladetechnik ist vom 5. Jh. v. Chr. bis heute in der Binnenschifffahrt nachzuweisen: D. Ellmers, *Kogge, Kahn und Kunststoffboot* (Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums 7, 1976, 48—50). — Für den Hafen von Falsterbo kann durch die dort in größerer Zahl ausgegrabenen flachen Leichter (vgl. S. 124) nachgewiesen werden, daß die Hansekoggen wegen des flachen Strandes weit draußen auf Reede ankern mußten und alle Salz- bzw. Heringsfässer durch Umladen in diese Leichter zwischen Ufer und Seeschiff hin- und hertransportiert werden mußten, ein äußerst mühsamer und zeitraubender Güterumschlag (ebd. S. 51f.). — Unter den Einbäumen, die in großer Zahl im Bereich der Hanse gefunden worden sind, lassen sich bei hinreichender Erhaltung mit völliger Sicherheit diejenigen aussondern, die jeweils zusammen mit mehreren gleichartigen als Schwimmkörper großer Fähren zum Übersetzen von Wagen und Großvieh über Flüsse dienten. Jedes dieser Fährenteile zeigt flußaufwärts von seiner Fundstelle eine Fährstation an. So ist es sicher kein Zufall, daß bei Minden unterhalb der Stelle, wo der Hellweg die Weser überquert, allein 8 derartige Fährenteile gefunden wurden. Vgl. ebd. 36—37 und D. Ellmers, *Kultbarken, Fähren, Fischerboote. Die Einbäume des Niedersächsischen Landesmuseums Hannover* (Die Kunde N. S. 24, Hildesheim 1973, 23—62, bes. S. 50—56 und 58). D. E.

VORHANSISCHE ZEIT

(Bearbeitet von *Martin Last*)

Der Terminus „Wik“ hat seit W. Vogel (vgl. HGBll. 60, 5ff.) in der Stadtgeschichtsforschung eine wichtige, allerdings zunehmend umstrittene Rolle gespielt; das gilt vor allem für die Arbeiten von H. Planitz und E. Ennen. Auch wurde auf diese Weise die Frühgeschichte mancher nordwestdeutschen und nordwesteuropäischen Stadt verunklärt (Braunschweig, Stade, Minden u. a.).

So ist die Arbeit von Leopold Schütte, *Wik. Eine Siedlungsbezeichnung in historischen und sprachlichen Bezügen* (Städteforschung A 2, Köln/Wien 1976, Böhlau, 278 S., 4 Abb., 2 Karten im Anhang), willkommen, forderte doch schon W. Schlesinger im Jahre 1957 eine derartige Untersuchung. Im einleitenden Kapitel „Kritik der Anschauungen von ‚Wik‘ und ‚Weichbild‘“ ergibt sich eine zwar vorsichtig formulierte, doch in der Sache wünschenswert deutliche Kritik an der Weichbildtheorie K. Kroeschells; ein gemeinsamer Nenner der beiden Termini im Bereich des Rechts ist demnach nicht vorhanden. S. zieht seine Schlüsse aus einem eindrucksvollen Material von mehr als 630 Beleggruppen von (-)Wik-Namen und Wik-Belegen für den Bereich zwischen Weser-Schelde und — im Süden — etwa in Höhe der Eder (199—261). Eigentliches Kerngebiet der Arbeit ist jedoch Westfalen mit seinen in den mittelalterlichen Quellen bezeugten wicbelde-Orten; hier ergeben sich die überzeugendsten Befunde. Dieser überschaubare Raum ermöglicht es, die in Betracht kommenden Quellen im Auge zu behalten; allerdings zieht S. — mit unwesentlichen Ausnahmen — nur gedruckte Quellen heran. Die so beschränkten Quellenstudien bringen manche Probleme und Fragen mit sich; stammen doch viele der Belege, die für die Argumentation wichtig werden, erst aus dem späten Mittelalter oder der frühen Neuzeit, einem Zeitraum also, für den die Quellen sehr ungleichmäßig veröffentlicht sind. S. geht vom Beispiel Löningen aus, einem Ort, für den der Terminus Wicbold um 1400 durch Wik abgelöst wird. (Wik und Wicbelde lassen sich auch andernorts als gleichrangig verstehen [81ff.: Dinklage, Rothenfelde u. a.]). Für Löningen zeigt die mit dem Kloster Corvey und seinen Rechtsnachfolgern im Ort verbundene Überlieferung, daß Wik eine enge und ursprüngliche Bindung zum Bereich des grundherrschaftlich organisierten Wirtschaftsverbandes aufweist: Auf dem Gelände des Villikationszentrums (curtis u. ä.) lebten seit dem 12./13. Jh. nichtbäuerliche Kreise, deren areae vom Haupthof abgeteilt wurden, die aber weiterhin unter der Herrschaft und Gerichtsbarkeit des Fronhof-Verwalters bzw. des Vogtes standen und sich erst allmählich von diesen Bindungen im Zuge genossenschaftlicher Organisation zu lösen vermochten. Damit werden auf eine unverhoffte Weise zeitliche Tiefendimensionen derartiger Wike sichtbar, wie sie bisher nicht ähnlich deutlich erfaßt wurden. Das Vorhandensein einer Konsumentenschicht am Villikationszentrum — das oft zugleich auch Zentrum kirchlicher Organisation war — hat zweifellos zu einer beruflichen und sozialen Differenzierung der Einwohnerschaft geführt. Ob sich dies andernorts generell ähnlich vollzog — S. ist geneigt, dies anzunehmen — wird künftig noch genauer und auf verbreiteter Quellenbasis zu fragen sein; die Gleichung curtis (u. ä.) / Wik geht sicher nicht überall so auf wie in Löningen. Ob sie in die ältesten im westfälischen Raum bezeugten Wik-Belege (9. Jh.) zurückreicht, — mit andern Worten: wie sich Name und Sache für diese Zeit zueinander verhalten —, bleibt vorerst offen. Die Frage, ob sich vergleichbare Phänomene auch im Bereich der weltlichen Grundherrschaften und ihrer Zentren abzeichnen, erscheint bedenkenswert. Typische Gestaltungsmerkmale, wie sie die ältere Wik-Forschung annahm, sind jedenfalls nicht festzustellen. Wieweit sich neuzeitliches Kartenmaterial rückschreiben läßt, wird sich ohne Aufarbeitung der gesamten schriftlichen Überlieferung und ohne den Beitrag der Archäologie zum Thema kaum beweiskräftig klären lassen. Die Zweiteilung in „archaische“ (Emsbüren, Melle u. a.) und „klassische“

Weichbilde (Münster, Beckum, Telgte) überzeugt in diesem Zusammenhang nicht. — Die nicht-westfälischen, nordwestdeutschen und nordwesteuropäischen, Wik-Belege (ob als Ortsname oder als Geländebezeichnung) kann S. natürlich nicht ähnlich diachronisch auswerten; auch der Bezug Wik = Villikationszentrum ist nicht auszumachen. Immerhin ist der Befund wichtig, daß sich ein Süd-Nord-Gefälle der Wik-Belege nicht feststellen läßt. Im Kapitel C über „Das Wesen der Wike nach sprachlichen Zeugnissen“ (S. 141—195) sind die Anregungen, die S. von J. Trier empfangen hat, nicht zu übersehen: Wik wird als „Weiches“, verstanden, als Flechtwerk, Zaun und somit auch als etwas Eingehegtes; ein Befund also, der wiederum für die Frage nach etwaigen Gestaltsmerkmalen nichts hergibt. Im Negativen zeigt sich, daß die vicus-Belege, wie sie auf den Inschriften der merowingerzeitlichen Münzen überliefert sind, „keinen gemeinsamen Nenner“ erkennen lassen. Hier zeichnet sich eine Kritik an den Auffassungen von F. Petri ab. — Die Arbeit überrascht durch den für eine Dissertation ungewöhnlich weit gesteckten Rahmen; schon das Literaturverzeichnis (XV—XLIX) gibt davon Kunde, mit welcher Energie sich S. um Quellen und Literatur zum Thema bemüht hat. Daß die erzielten Ergebnisse nicht in sich gleich gewichtig sind, ist nicht dem Verfasser anzulasten. Aus der Erforschung des frühen Städtewesens sollte man den Begriff Wik, soweit er nicht durch die örtliche Überlieferung gesichert ist, endgültig streichen; vor allem aber keine topographischen Leitbilder daraus entwickeln. *M. L.*

Torsten Capelle, *Die frühgeschichtlichen Metallfunde von Domburg auf Walcheren*, 1 und 2 (Nederlandse Oudheiden 5, Amersfoort, o. J. [1976], Katalog: 49 S., Tafelteil: 51 Taf.), legt die zu verschiedenen Zeiten auf dem Areal des frühmittelalterlichen Handelsplatzes Domburg gefundenen — mehr als 500 — Metallsachen typologisch geordnet und kommentiert vor. Die intensive Tätigkeit der Frühmittelalter-Archäologie in den letzten Jahrzehnten gestattet es, die einzelnen Stücke zu datieren und in ihr kulturgeschichtliches Milieu zurückzuordnen. Die Funde stammen vor allem aus der Zeit von der Mitte des 8. bis zur Mitte des 9. Jhs.; vereinzelt ältere und jüngere Funde stehen allem Anschein nach dazu in keinem funktionellen Zusammenhang und erlauben deswegen nur bedingt eine zusammenhängende Interpretation. Es handelt sich vor allem um Trachtbestandteile (Fibeln, Nadeln, Schnallen, Riemenzungen u. a.), die — zu einem nicht feststellbaren Teil — zweifellos aus Gräbern stammen. Verbreitungskarten einzelner Fibeltypen (Taf. 45—51) zeigen die überregionalen Beziehungen derjenigen Menschen, die sich in Domburg aufgehalten, dort dauernd gewohnt haben bzw. dort begraben wurden. Der Anteil skandinavisches Fundguts ist nur sehr vage zu bestimmen; er war zweifellos gering. Nur wenige Funde (Barren, Gewichte und die — von C. ausgeklammerten — Münzen) helfen, die Dimensionen des Handelsplatzes zu verstehen. *M. L.*

W. A. van Es, *La grande fibule de Dorestad* (Festoën, opgedragen aan A. N. Zadoks-Josephus Jitta, 1976, 249—266; ROB Overdrukken 80), beschreibt ausführlich die im Jahre 1969 in einem Brunnen des frühmittelalterlichen Dorestad gefundene prächtige, mit Email, Perlen und Zellenwerk verzierte Scheibenfibel. Form und Stil datieren sie in die zweite Hälfte des 8. Jhs. Die

wiederkehrende Vierzahl (vier große Perlen, vier Tierpaare, viermal vier kleine Perlen) weisen auf einen Niederschlag der zeitgenössischen, christlich geprägten Zahlensymbolik hin. M. L.

J. W. Boersma, *De kerk van Stederwalde te Thesingburen (Gem. Ten Boer)* (Groninger Volksalmanak 1974 [1975], 184—197). — Nachdem bei Erdarbeiten Skelette zutage kamen und archäologische Untersuchungen eingeleitet wurden, konnte B. einen Friedhof und im Anschluß daran die Fundamentgräben eines Kirchenbaues (22,5 x 11,6 m Außenmaße) aufdecken. Einige Buntsandstein-Sarkophagdeckel boten Hinweise auf das späte Mittelalter; schriftliche Quellen führten zu der Erkenntnis, daß die Kirche des Ortes Stederwalde gefunden wurde, die im späten Mittelalter aufgegeben worden war. — Auf ähnliche Weise hat B., *Het kerkhof van Hoogwatum en de kapel van Watum* (Groninger Volksalmanak 1974 [1975], 198—208), auf einer Wurt unmittelbar hinter dem Seedeich am unteren Dollart 120 Bestattungen freigelegt und einen Kirchenbau angeschnitten. Wie das Patrozinium (St. Nikolaus) erweist, dürfte der Bau frühestens in die Zeit um 1200 zurückgehen. M. L.

Heino-Gerd Steffens, *Eine frühmittelalterliche Siedlung bei Almsloh, Gemeinde Ganderkesee, Landkreis Oldenburg* (Neue Ausgrabungen und Forsch. in Niedersachsen 10, 1976, 187—195). — Sandentnahmen führten zur Aufdeckung einer Siedlung des 7.—12. Jhs. Aus dem „Suchbild“ der mehr als 270 Pfostenlöcher ließen sich ein dreischiffiges Hallenhaus (8 x 11,5 m) und mindestens vier Grubenhäuser erschließen. Die chronologische Differenzierung der Siedlung gelang noch nicht; lediglich Grubenfüllungen und Feuerstellen boten auswertbares Fundinventar. Ein C₁₄-Datum weist in die Zeit 350/620 n. Chr. M. L.

A. Geijer, *Textilier fran medeltida furstegraver* (Fornvännen 70, 1975, 29—37), gibt eine knappe, kritisch-kommentierende und mit einigen Abbildungen versehene Übersicht über die Textilien, die im Zusammenhang mit neueren Grabungsberichten für die Dome in Bamberg und Speyer vorgelegt wurden. Die Textilien stammen aus den Gräbern Clemens II., Konrad II., Heinrich III. und Heinrich IV. M. L.

Die *Kölner Römer-Illustrierte 2* (Köln 1975, Historische Museen der Stadt Köln, 320 S., 440 Abb.), sollte das Publikum über die Ausstellung „Das neue Bild der alten Welt — Archäologische Bodendenkmalpflege und archäologische Ausgrabungen in der Bundesrepublik Deutschland 1945—1975“ informieren, die im Römisch-Germanischen Museum der Stadt Köln zu sehen war. Der Titel deckt den reichen Inhalt nur unvollkommen ab. Die meisten Beiträge, von der Steinzeit bis ins späte Mittelalter, sind chronologisch angeordnet und von Fachleuten verfaßt, denen naturgemäß der Illustrierten-Stil nicht leicht fällt. So stellt sich ein gewisses Mißverhältnis zu den Überschriften (den „Aufmachern“) her, die sichtlich die glättende Hand eines Redaktors verraten. Aus der vorhansischen Zeit im hansischen Raum ist vor allem hinzuweisen auf die Artikel über das frühmittelalterliche Köln (243ff. u. ö.), Münster (247f.), Soest (254), Hamburg (249), Haithabu (256ff.), Schleswig (258), Lübeck (268ff.). Neben Be-

kanntem findet sich manches Neue, so Beschreibung und Interpretation einer sechsteiligen Wachstafel mit Eintragungen aus Köln (14. Jh., 270ff.). Die Beiträge stammen — mit geringen Ausnahmen — von Archäologen. Für das hier interessierende Mittelalter wäre die Mitarbeit einiger Historiker sinnvoll gewesen; manche Proportionen wären dann vielleicht zurechtgerückt worden. *M. L.*

Über die Forschungen in Alt-Lübeck und Lübeck bietet *Werner Neugebauer*, *Burgwallsiedlung Alt-Lübeck — Hansestadt Lübeck. Grundlinien der Frühgeschichte des Travemündungsgebietes* (Ausgrabungen in Deutschland, Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums 1, Teil III, 1975, 123—142), übersichtliche Informationen (vgl. HGbl. 87, 137f.). Dem Zweck der Darstellung entsprechend, finden sich in diesem Beitrag keine neuen Ergebnisse. — *G. P. Fehring*, Nachfolger N.'s als Leiter des Amtes für Vor- und Frühgeschichte der Hansestadt Lübeck, zeigt die neuen Dimensionen, in die die Untersuchungen im Stadtgebiet von Lübeck hineinwachsen und die durch die Einbeziehung in den Sonderforschungsbereich 17 bewirkt wurden: *Stadtkernarchäologie in Lübeck, Konzeption und erste Ergebnisse* (Archäol. Korrespondenzbl. 5, 1975, 231—240). — Inzwischen ist dieser vor allem methodisch ausgerichtete Beitrag überholt durch F.'s Beitrag *Alt-Lübeck und Lübeck in der Kontaktzone zwischen Skandinavien, Slawen und Deutschen* (Die Heimat 83, 1976, 148—158). „Erste neue Ergebnisse“ werden dargestellt (153ff.), und zwar wurden diese vor allem durch die Grabungen im Bereich des Heiligen-Geist-Hospitals und sw. von St. Katharinen erzielt. Für das Hospital konnten Schwellbalkenreste eines Vorgängerbaues, eines Fachwerkhauses, geborgen werden. Als Fällungsdatum der Hölzer konnten auf der Basis der Dendrochronologie die Jahre 1236±5 bestimmt werden. Die Fluchten dieses Gebäudes nahmen bereits die noch heute erkennbare Straßenführung vorweg. Als Bereich der städtischen Erstsiedlung in der Mitte des 12. Jhs. kommt dieser Bereich nach F. nicht in Betracht; eine Annahme W. Schlesingers ist somit hinfällig. Im Marktviertel hingegen verdichten sich die Spuren, die eine Besiedlung des 12. Jhs. annehmen lassen. Im Untersuchungsbereich 6 (Hundestraße 9—15) wurden intensive Siedlungsspuren des 12. Jhs. erfaßt. Auf die Fortführung der Grabungen und die Berichte über ihre Ergebnisse darf man gespannt sein, bieten sie doch die Möglichkeit, den langen und z.T. unergiebigem Streit um die Gründungstopographie Lübecks in wesentlichen Punkten zu klären. *M. L.*

Zwei Arbeiten von *Michael Müller-Wille* können hier im Zusammenhang angezeigt werden und zwar zunächst: *Zwei wikingerzeitliche Prachtschwerter aus der Umgebung von Haithabu*, mit einem Beitrag von *H.-J. Hundt* (Offa 29, 1972 [1973], 50—112), eine außerordentlich detaillierte Beschreibung und Interpretation zweier nur teilweise erhaltener Schwerter, die bei Bauarbeiten etwa 800 m westlich vom Halbkreiswall um Haithabu gefunden wurden. Parallelfunde und auch die Verzierungen im Jellingestil datieren sie in das 10. Jh.; sie stammen wahrscheinlich aus einem (?) seit langem zerstörtem Grabhügel und lassen somit ein weiteres Mal skandinavisches Milieu im Umfeld von Haithabu erkennen (vgl. HGbl. 92, 123). — In denselben Zusammenhang gehört der Beitrag von *M.-W.* und *Gottfried Schäfer*, *Wikingerzeitliches Körpergräberfeld von Thunby-Bienebek* (Kr. Rendsburg-Eckernförde,

Archäol. Korrespondenzbl. 5, 1975, 157—160). Dies Gräberfeld, 25 km nö. von Schleswig, wurde beim Kiesabbau entdeckt. Bis zum Jahre 1973 wurden 16 Grabanlagen des 9./10. Jhs. ausgegraben. Das Inventar ist z. T. ausgesprochen reichhaltig und schon mehrfach durch christliches Symbolgut geprägt. Die Vf. meinen, daß es sich um einen Bestattungsplatz von Familien handele, die „am Handel zwischen dem Festland und Skandinavien wie auch am Landesausbau beteiligt“ gewesen seien. M. L.

Über die an zahlreichen Stellen der Kieler Altstadt beobachteten und ausgewerteten Bodenaufschlüsse (seit 1969) berichtet H e r m a n n H i n z, *Archäologische Beobachtungen in der Altstadt von Kiel* (Offa 29, 1973 [1974], 172—221). — Die vormittelalterlichen Funde und Befunde können hier außer Betracht bleiben. Für die Frühgeschichte der Stadt Kiel ist wichtig, daß bisher lediglich an einer Stelle (Schloßstraße) Funde in die Zeit vor die Mitte des 13. Jhs. zurückreichen. Nach Ausweis der datierbaren Bodenfunde hat die Stadt relativ schnell den gesamten Raum der späteren Altstadt eingenommen. Unter der überwiegenden spätmittelalterlichen Keramik wurden recht wenige Importe angetroffen. M. L.

Tage E. Christiansen, *Bygningen på søndre Jellinghøj* (Kuml 1975, 163—172). — Alter und Funktion des Gebäudes auf dem — leeren — südlichen Grabhügel von Jellinge waren seit der Ausgrabung im Jahre 1941 heftig umstritten. Der Ausgräber vermutete dort seinerzeit ein Totenhaus für König Gorm. Erst die dendrochronologische Datierung brachte die langersehnte Klärung mit den Daten 1138 ± 16 / 1154 ± 5 . Demnach stand dort wahrscheinlich eine kleine romanische Kapelle. M. L.

Auf den Bericht von Birgit Als Hansen und Aaman Sørensen, *Ishøj kirke — et kirkerum fra 1100 arene og op gennem middelalderen* (Nationalmuseets Arbejdsmark 1975, 118—128) ist vor allem deswegen hinzuweisen, weil unter anderem ein in das 12. Jh. datierter Fliesenfußboden beschrieben wird, der aus mehreren Typen von glasierten und verzierten Fliesen zusammengesetzt ist. M. L.

J. Vellev, *Altre og alterindvielser — saerligt i Odense stift* (Fynske Minder 1975 [1976], 23—61), setzt Vorarbeiten (vgl. HGbl. 94, 124) fort und wertet 24 aufgedeckte Reliquienbestattungen in Altären aus (Stift Odense, 13.—16. Jh.). — In nur vier Fällen bieten beigegebene Pergamentstreifen die Möglichkeit, die an Ort und Stelle verehrten Heiligen zu bestimmen; dreimal sind die 11 000 Jungfrauen vertreten. Die Aufschlüsse für die mittelalterliche Kultgeographie Dänemarks sind mithin bescheiden. Eine Bleikapsel von Stokke-merke (bei Maribo) weist die Runeninschrift *æpiskopo Gisiko* auf. — Weitere Arbeiten V.s sind zu erwarten. M. L.

Clifford D. Long, *Excavations in the Medieval City of Trondheim, Norway* (Mediev. Archaeol. 19, 1975, 1—32). — Snorri Sturluson zufolge wurde Trondheim (Nidaros) als Handelsplatz (kaupstaðr) im Jahre 997 aus wilder Wurzel gegründet und bald darauf dank der Pfalz der norwegischen Könige

und des Grabes des Hl. Olav mittelalterliche Hauptstadt Norwegens. Das besondere Interesse der Archäologen an diesem Ort ist verständlich; trifft die Nachricht Snorris zu, dann muß sich dort die Stadtgenese im Spiegel der Bodenfunde ohne die Verunklärung älterer Fundschichten beobachten lassen. Bisher wurden zahlreiche Fundstellen ausgewertet; sie lassen sich allerdings nur bedingt einander zuordnen, auch die Brandschichten sind nur sehr bedingt zu korrelieren. Die Auswirkungen dieser häufigen Brände auf die Topographie sind noch nicht sicher zu bewerten. Bis in die Jahrtausendwende zurückreichende Fundschichten wurden bisher lediglich westlich einer früheren Kirche (St. Gregorius?) angetroffen, beim mittelalterlichen Südtor. — Die Keramik ist wenig zahlreich, hinzuweisen ist auf die Pingsdorf-Keramik. Daneben kommt allerdings westeuropäische (Saintonge, Ardennen, Aardenburg, Limburg) und englische Keramik vor. Relativ häufig wurden Reste von Specksteingefäßen angetroffen; lokale Vorkommen mögen Grundlage eines Export-Gewerbes gewesen sein. Zahlreiche Kämmе, Kammreste und Werkstattabfälle von Kammachern lassen ein weiteres örtliches Gewerbe hervortreten; verwandt wurde dazu anscheinend auch Walroßzahn. Dieser Beitrag überschneidet sich in mancherlei Hinsicht mit dem des Vf., *Excavations in Trondheim 1971—1974* (Zeitschr. für Archäol. des Mittelalters 3, 1975, 183—207), in dem stärkeres Gewicht auf die Vorlage von Einzelergebnissen gelegt wird. M. L.

Nachdem G. Hatz vor einigen Jahren auf eindrucksvolle Weise zeigte, welcher Quellenwert den wikingerzeitlichen Münzschatzen Skandinaviens zukommt (vgl. HGBll. 94, 102ff.), liegt nunmehr die erste Lieferung vor von: *Corpus nummorum saeculorum IX—XI qui in Suecia reperti sunt. I. Gotland: Akebäck-Atlingbo*, hg. von Brita Malmer und Nils Ludvig Rasmussen (Kungl. Vitterhets och Antikvitets Akademien, Stockholm 1975, Almqvist & Wiksell, 198 S., 27 Taf.), der erste Teil der Katalogisierung sämtlicher Fundmünzen der Wikingerzeit Schwedens, also auch der Einzelfunde und jener Münzen, die als Grabbeigaben in die Erde gelangten, und zwar sowohl der erhaltenen als auch der lediglich in der Literatur oder Archivalien bezeugten. Das Einleitungskapitel führt auch den Leser, der noch nicht mit numismatischen Quellen gearbeitet hat, zu einer sinnvollen Benutzung des Katalogteils. Dieser ist streng systematisch angeordnet und bietet durch die Anordnung in Spalten rasche Information, und zwar für jede einzelne Münze (!) in jede nur denkbare Richtung. Zusätzlich geben Kartenausschnitte (M. 1:20 000) Information über die Topographie des jeweiligen Fundorts. Berücksichtigt man, welcher stattlicher Band für die Vorlage der 20 Münzfunde — Inhalt: von einer Münze bis 1800 Münzen — aus sieben der mehr als 80 gotländischen Kirchspiele zustande gekommen ist, bekommt man eine Vorstellung von Umfang, Dauer, Kosten und Arbeitsaufwand des gesamten Unternehmens. Den Vf.n gebührt Dank, dieses Quellencorpus bisher singulärer Art in Angriff genommen zu haben. Man wird sich unschwer vorstellen können, wie es die Forschung beleben wird. M. L.

Lena Thunmark, *Burge i Lummelunda* (GotlArk. 1976, 130f.), setzt die Ausgrabungen fort, die das Milieu klären sollen, in dem die beiden Schatzfunde des hohen Mittelalters (HGBll. 91, 73) geborgen wurden. Es zeichnet sich

bisher eine mindestens zweiphasige Siedlung ab, ohne daß sich deren Gesamtcharakter schon bestimmen ließe. M. L.

Gun Anderssen, *Visbys äldsta medeltid belyst av det arkeologiska materialet* (GotlArk. 1976, 41—62) zieht eine vorsichtig formulierte Zwischenbilanz aus den zahlreichen Befunden, die bei Grabungen und Notbergungen im Gebiet innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer erzielt wurden. Auch wenn sich ein schlüssiges Bild der frühen Stadtentwicklung noch nicht zeichnen läßt, so wird zumindest deutlich, daß in vorhansischer Zeit (11. Jh.) das Areal am Hafen und nördlich davon recht intensiv besiedelt war. Eine Befestigung für diesen frühen Handelsplatz hat sich — anders als mehrfach angenommen — nicht erweisen lassen. Über die wiederum fortgeführten Untersuchungen und ihre neuesten Ergebnisse berichten Waldemar Falk und seine Mitarbeiter im gleichen Heft (138—146). M. L.

Sven Drakenberg, *Dominikanklostret i Västerås, Del I* (Västmanlands Fornminnesförening, Årsskrift 54, 1976, 5—22), berichtet anschaulich und auch für Laien verständlich über die Grabungen auf dem Gelände des früheren Dominikanerklosters Västerås. Dies Kloster wurde im 13. Jh. gegründet und verfiel in der nachreformatorischen Zeit. Erfasst wurden bei den Grabungen in den letzten zwei Jahrzehnten der Begräbnisplatz östlich der früheren Klosterkirche und die Klosterkirche selbst. Im ältesten ergrabenen Bau (47 mal 18,5 m) hat man allem Anschein nach noch nicht den Gründungsbau vor sich. M. L.

Die Gießener Dissertation aus der Schule H. Ludats von Raimund Ernst, *Die Nordwestslawen und das fränkische Reich. Beobachtungen zur Geschichte ihrer Nachbarschaft und zur Elbe als nordöstlicher Reichsgrenze bis in die Zeit Karls des Großen* (Osteuropastudien des Landes Hessen, I. Gießener Abhandlungen zur Agrar- und Wirtschaftsgeschichte des europäischen Ostens 74, Berlin 1976, in Kommission bei Duncker & Humblot, 244 S.), behandelt einen Problembereich, der in den letzten Jahren vor allem durch die „slawische Archäologie“ erneut Interesse gefunden hat. Die ausführliche Analyse der durchweg — mindestens bis in die Zeit um 800 — kargen Quellen kommt zwar nicht zu grundsätzlich neuen Ergebnissen, bietet aber eine kritische Bilanz der z. T. kontroversen Forschung und zeigt vor allem auch, daß die ältere deutsche Forschung die frühe Staatlichkeit der slawischen Stämme nicht adäquat behandelt hat. Das umfangreiche Literaturverzeichnis, das auch die Publikationen in slawischen Sprachen erschöpfend heranzieht (198—243), zeigt, daß der Vf. mit der Materie wohlvertraut ist. Andererseits ist festzustellen, daß das Beharren auf schriftlichen Quellen allein angesichts der derzeitigen Forschung zur Frühgeschichte der Slawen wenig befriedigend bleiben muß. M. L.

Ingo Gabriel, *Siedlung und Gräberfeld im frühmittelalterlichen „Starigard“* (Oldenburg in Holstein) (Archäol. Korrespondenzbl. 5, 1975, 225—230). — Bodenfunde weisen aus, daß ein Teil des slawischen Starigard bereits in der Zeit um 800 umwallt war; an zwei Stellen wurden Befestigungsgräben angeschnitten. Die Fundschichten weisen folgende Abfolge auf: Alte Oberfläche, Kiesaufschüttung, Brand um 800, Trennschicht, Brand um 1000, Schlußschicht,

Mittelalter (13. Jh.). Das Nacheinander slawischer und deutscher Siedlung wirkt somit gegenüber den bisherigen Auffassungen kompliziert und lenkt den Blick darauf, wie diese Befunde zu den schriftlichen Quellen passen. *M. L.*

Das Nach- und Nebeneinander slawischer und deutscher Siedlung und Herrschaft links der unteren Elbe (vgl. HGbl. 94, 122) in vorhansischer Zeit ist bisher noch nicht hinreichend deutlich geklärt worden. Heiko Steuer, *Die slawischen und deutschen Burganlagen bei Meetschow, Kreis Lüchow-Dannenberg* (Archäol. Korrespondenzbl. 6, 1976, 163—168), liefert mit seinem Vorbericht einige Teilantworten auf offene Fragen: Die Burganlage von Meetschow weist fünf Bauphasen auf, vier slawische Burgwall-Phasen und die nachfolgende Umgestaltung zu einer Motte (3—4 m hoch, 80 m Ø in den erhaltenen Resten) in nachslawischer Zeit. Die Phasen 2—5 weisen eine gemeinsame Kulturschicht auf. Der Burghügel wurde errichtet, als die blaugraue Keramik in Benutzung war, also etwa nach 1200. Der zeitliche Abstand der Phasen 4 und 5 konnte noch nicht geklärt werden. — Die zu den slawischen Burgwall-Phasen gehörige Siedlung wurde mit Suchschnitten erfaßt. *M. L.*

Über 25 Jahre archäologischer Forschungen in der Deutschen Demokratischen Republik informiert anschaulich und übersichtlich die Sonderausgabe von Ausgrabungen und Funde 21, 1976, Heft 1—4. Hier ist vor allem auf die Résumés von J. Herrmann, *Archäologische Forschungen zur frühen Stadtentwicklung* (168—176), und über die slawische Archäologie (144—167) hinzuweisen. *M. L.*

Volker Schmidt, *Slawische Brunnen im Bezirk Neubrandenburg* (Bodendenkmalpflege in Mecklenburg, Jahrbuch 1975, 269—283), stellt Neufunde vor, die in mehrfacher Hinsicht von Interesse sind. So enthielt der Kastenbrunnen von Salow Scherben, die sich zu einem vollständigen Gefäß der Teterower Gruppe zusammensetzen ließen; im gleichen Fundzusammenhang war auch Menkendorfer Keramik vertreten. Befunde dieser Art sind geeignet, die Diskussion um die Abfolge der einzelnen slawischen Keramikgruppen zu beleben. Mehrfaches Vorkommen von eisernen Eimerbügeln in den Brunnen läßt auf die Technik des Wasserschöpfens schließen. Auch die Bautechnik der Brunnen ist von Interesse: Die Bohlen des erwähnten Kastenbrunnens waren in Blockbaufügung zusammengesetzt. Ein Vergleich der Neufunde mit den schon bekannten Brunnen im Bezirk Neubrandenburg und eine „Verbreitungskarte gesicherter slawischer Brunnen im Gebiet der DDR“ (281) runden den Beitrag ab. *M. L.*

Der handgreifliche Niederschlag religiöser Praktiken und Nachweise für slawische Kultbauten sind in den letzten Jahren vermehrt worden (vgl. HGbl. 90, 102f.). Gleichwohl ist die Monographie von Ewald Schuldt, *Der altslawische Tempel von Groß Raden* (Schwerin, Museum für Ur- und Frühgeschichte, 1976, 63 S., 48 Abb.) eine kleine Sensation: In engem Bezug auf einen — bisher durch drei Suchschnitte untersuchten — Burgwall und eine zu-

gehörige Siedlung wurde in der benachbarten Niederung ein eingehogtes Gebäude (ca. 12 x 7,6 m) angetroffen, das durch einen Bohlenweg an Burgwall und Siedlung angebunden war. Die diesen Weg flankierenden Bohlen mit menschenköpfigem oberen Ende finden sich in der Einhegung, den Wänden und als Giebelzier des „Tempels“ wieder. Im „Tempel“ fand sich eine dichte Fundschicht von Tierknochen und Scherben, die nur als Rest von Opferungen oder kultischen Niederlegungen zu verstehen ist. Die Scherben sind in das 9./10. Jh. zu datieren. An den eigentlichen Grabungsbericht schließt ein Kapitel über „Bemerkungen zur Religion und zum Kult bei den nordwestslawischen Stämmen“ (52—63) an, in dem auch die schriftlichen Quellen ausgewertet werden (u. a. Thietmar von Merseburg). M. L.

Władystaw Łosinsky, *Bardy-Świelubie, ein Siedlungskomplex im unteren Parsęta-Flußgebiet* (Archaeologia Polona 16, 1975 [1976], 199—219). — Die neueren polnischen Forschungen zur Genese der frühen Städte an der südlichen Ostseeküste erfassen zunehmend auch das Umland. Von der Erforschung des frühmittelalterlichen Kołobrzeg (Kolberg) richtet sich der Blick auf die ländlichen Siedlungen an der Parsęta (Persante) (vgl. HGBll. 88/282). In den Mittelpunkt rückt Ł. hier das Verhältnis von Burgwall- und Offensiedlung. Im Burgwall von Bardy, dessen Gründung in das 7. (?) Jh. gesetzt wird, fanden sich in der frühen Nutzungsphase 70—80 Häuser; zeitgleiche nicht-befestigte Siedlungen wurden noch nicht angetroffen. Diese entstanden nach Ł. erst in der Zeit um 800; zur gleichen Zeit entleerte sich der Burgwall. Im 9. Jh. zeigen Objekte skandinavischer Prägung sowohl im Burgwall als auch in den nichtbefestigten Siedlungen der Umgebung einen Wandel der Wirtschaftsbeziehungen; die gefundenen Bruchstücke arabischer Münzen gehören zu den frühesten Exemplaren an der südlichen Ostseeküste überhaupt. Ł. vermutet in einer Prunkaxt ein Exemplar aus dem Großmährischen Reich, auch dies ein überraschender Sachverhalt. Diese und andere Importe wurden anscheinend gegen einheimische Erzeugnisse (Keramik, Bernstein, Wetzsteine aus Schiefer) eingetauscht. Das Inventar des benachbarten Gräberfeldes Świelubie (9. Jh.) weist Grabinventare auf, die eigentlich nur mit der Anwesenheit skandinavischer Händler zu erklären sind; ein ähnlich intensiver Niederschlag konnte im weiten Umfeld nicht angetroffen werden; Parallelen zu Ralswiek und Menzlin (DDR) (vgl. HGBll. 94, 131f.) drängen sich auf. Ein Brand der Zeit um 900 bildete einen sichtlichen Einschnitt in der Geschichte des Burgwalls; alles deutet darauf hin, daß der Burgwall von Kolberg die Nachfolge antrat. M. L.

Mieczysław Haftka, *Elbląg we wczesnym średniowieczu i problem lokalizacji Truso* (Pomerania Antiqua 6, 1974, 193—280), sucht die frühmittelalterliche Geschichte und vor allem die Siedlungsgeschichte des Gebiets an der unteren Weichsel zu klären und weist auf die Veränderungen des Grundwasserspiegels als siedlungsbestimmendes Phänomen hin. Auf diese Weise soll sich auch das Ende von Truso (vgl. HGBll. 87, 137) erklären lassen. M. L.

Aleksander Dymaczewski, *Die Ausgrabungen in Santok. Ergebnisse und Fragen der Weiterführung der Forschungen* (Archaeologia Polona 16, 1975 [1976], 231—238), diskutiert die fortgeschrittene Auswertung der Gra-

bungen in Santok. Wichtig ist die Synchronisierung der einzelnen angetroffenen Siedlungsschichten (vgl. HGbl. 91, 73f.), die erhebliche Korrekturen an den Ergebnissen der Ausgrabungen in den dreißiger Jahren (W. Unverzagt) bedingt. M. L.

I. V. Dubov, *Das Wolgagebiet bei Jaroslavl' im 9. Jahrhundert* (Jaroslavskoe Povolž' e v IX stoletii. In: Vestnik Leningradskogo universiteta. Istorija, jazyk, literatura 1976, 3, 60—66). — Der Aufsatz bietet neue Beobachtungen zur Chronologie der Grabanlagen bei Jaroslavl', wobei die frühesten, aus dem 9. Jh. stammenden Gräber herausgesondert werden, die D. als Zeugnisse einer vom russischen Nordwesten her erfolgten und mit dem Fernhandel verbundenen Kolonisation betrachtet. Zu den ältesten rechnet er auch skandinavische Grabhügel, die in den Gräberfeldern relativ kompakte Gruppen bilden. N. A.

Das nach den nordischen Sagas oft von Wikingern aufgesuchte Biarmaland wurde zumeist an der südlichen Weißmeerküste vermutet. A. L. Nikitin, *Das Biarmaland und die Alte Ruß* (Biarmija i Drevnjaja Ruß. VIst. 1976, 7, 56—69), verlegt es jetzt ins Ostbaltikum und betrachtet die Biarmier — kaum zu Recht — als Kelten. N. A.

T. N. Džakson (Jackson), *Der „Ostweg“ der isländischen Königssagas* („Vostočnyj put'“ islandskich korolevskich sag. IstSSSR 1976, 5, 164—170). — Die Untersuchung auf Sagas beschränkend, die im ersten Drittel des 13. Jhs. niedergeschrieben wurden, will J. zeigen, daß der Terminus „Austrvegr“ dort weder, wie man mitunter annahm, den „Weg von den Warägern zu den Griechen“ noch überhaupt einen Weg bezeichnet, sondern die Länder an der südlichen und östlichen Küste der Ostsee (vom ostseeslawischen bis zum karelofinnischen Gebiet). N. A.

G. S. Lebedev, V. A. Bulkin, V. A. Nazarenko, *Die altrussischen Denkmäler an der Kasplja und der Weg von den Warägern zu den Griechen* (nach Materialien der Smolensker archäologischen Expedition von 1966) (Drevnerusskie pamjatniki bassejna r. Kaspli i Put' iz varjag v greki [po materialam Smolenskoj archeologičeskoj ekspedicii 1966 g.]. In: Vestnik Leningradskogo universiteta. Istorija, jazyk, literatura 1975, 3, 166—170). — Indem sie die Düna mit dem Dnjepr verband, stellte die Kasplja einen wichtigen Abschnitt des „Weges von den Warägern zu den Griechen“ dar. In dem Beitrag wird belegt, daß dem Fluß diese Verbindungsfunktion seit dem 9. Jh. zukam und sich an ihm niederlassende Ostslawen die Wegstrecke seit dem 10. Jh. kontrollierten. N. A.

V. A. Burov, *Die Schleppstelle bei Usvjat nach archäologischen Quellen* (Usvjatskij volok po archeologičeskim dannym. In: Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija IX. Istorija 1975, 4, 78—85), kennzeichnet den Verlauf einer zum „Weg von den Warägern zu den Griechen“ gehörigen Landstrecke zwischen der Lovat' und dem Bassin des Flusses Usvjača. N. A.

ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE
UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN

(Bearbeitet von *Herbert Schwarzwälder* und *Hugo Weczerka*)

RHEINLAND/WESTFALEN. *Kölner Neubürger 1356—1798*, bearb. 1356—1577 von H. Stehkämper, 1578—1798 unter Benutzung umfangreicher Vorarbeiten von H. Kirchner u. B. Diemer durch G. Müller (3 Teile, Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, Heft 61—63, Köln/Wien 1975, Böhlau, LXV u. 503, 561, 478 S.). — Mit der Edition der Listen der Neubürger in Köln von 1356—1798 ist für diese wichtige deutsche Stadt den verschiedensten Teilgebieten der historischen Wissenschaft ein hervorragendes Quellenmaterial zur Verfügung gestellt. Die drei umfangreichen Bände umfassen neben einer kurzen Abhandlung über das Kölner Bürgerrecht von H. Stehkämper und G. Müller, einem Überblick über die herangezogenen Quellen von K. Bogumil und den Editionsgrundsätzen die stattliche Zahl von 58 247 Neubürgeraufnahmen. Dazu kommen noch im dritten Band 447 Bürgerschaftsaufsagen für die Zeit von 1397—1511. — Die Edition der Bürgeraufnahmen ist eine Kompilation aus verschiedenen Quellengattungen, wovon im Mittelalter die Bürgeraufnahmebücher und die Rechnungsbücher die wichtigsten sind. Für die Neuzeit wurden hauptsächlich die Qualifikationsbücher und die Ratsprotokolle zugrunde gelegt. Während man für die Zeit ab etwa 1580 eine ziemlich vollständige Liste derjenigen Personen hat, die sich zur Bürgerschaft qualifiziert haben, muß man für das Mittelalter mit Lücken rechnen, die wohl hauptsächlich auf schlechte Buchführung zurückzuführen sind. — Sehr hilfreich ist die Abhandlung über das Bürgerrecht in Köln, die keine erschöpfende Darstellung dieser Materie sein kann. Das Recht der Bürgeraufnahme lag zunächst bei den Sondergemeinden, dann ab etwa 1356 beim Rat der Stadt. Man unterscheidet im Mittelalter zwischen geborenen und geschworenen Bürgern, von denen die letzteren ein hohes Aufnahmegeld zahlen mußten. Leider sind die wertvollen Privilegien, die dieses hohe Aufnahmegeld rechtfertigen, nicht genannt; denn die Eingesessenen, die ebenso wie die Bürger seit 1396 in den Gaffeln organisiert waren, zahlten nur eine geringe Gebühr, hatten aber bis auf das passive Wahlrecht und die Möglichkeit des Weinzapfes fast die gleichen Rechte wie die Vollbürger. Nach dem Ratsedikt von 1579 unterschied man Haupt- und Beigeschworene, wobei die Beigeschworenen mit den Eingesessenen gleichzusetzen sind. Um den Zuzug von Protestanten zu verhindern, mußte sich jeder Bewerber beim Rat qualifizieren und u. a. den Nachweis des katholischen Glaubens erbringen. Die Nichtkatholiken, von denen wenige Wohlhabende in der Stadt geduldet wurden, wurden Beisassen genannt. Bei der Behandlung der verschiedensten Ratsverordnungen des 16. bis 18. Jhs. gibt es Ungenauigkeiten in der Begrifflichkeit, so daß z. B. nicht deutlich genug wird, ob die vor dem Rat zur Einschreibung bei einer Gaffel qualifizierten Beigeschworenen in den Qualifikationsbüchern erfaßt sind. Die Qualifikation zur Weinschule war das Vorrecht, Weinhandel und vor allem Weinzapf zu tätigen. Zum Schrein qualifiziert wurden solche Bewerber, die Grundbesitz in Köln erworben hatten. Die „Große Bürgerschaft“ bedeutete lediglich eine Handels- und Gewerbekonzession, deren Erwerb das Bürgerrecht voraussetzte, und die in dieser Edition unberücksichtigt blieb. —

Eine tabellarische Übersicht über die Zahl der jährlichen Neuaufnahmen läßt starke Schwankungen (zwischen 1 u. 640 pro Jahr) erkennen, die in den meisten Fällen mit politischen oder sonstigen Ereignissen in Beziehung gesetzt werden können. Leider geben die Quellen nur in wenigen Fällen Herkunft und Beruf der Neubürger an, so daß Auswertungen in diese Richtung erschwert werden. Umfassend erschlossen wird das umfangreiche Namenmaterial erst durch ein Register, das sich in Bearbeitung befindet und auf dessen baldiges Erscheinen zu hoffen ist.

Cl. von Looz-Corswarem

Auf die beiden Sammelbände über *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft* (hg. v. H. Kellenbenz unter Mitarbeit von Klara van Eyll, 2 Bde., Köln 1975) hat H. Schwarzwälder bereits im vorigen Band dieser Zeitschrift hingewiesen und dabei auch den „einheitlichen und übersichtlichen Aufbau“ der einzelnen Abhandlungen erwähnt (S. 136), ohne allerdings näher darauf einzugehen. Dieser von den besten Kennern der einzelnen Epochen der Kölner Wirtschaftsgeschichte unternommene Versuch, nach einem einheitlichen Gliederungsschema die Grundzüge von Zeitabschnitten herauszuarbeiten und zu einer Gesamtdarstellung zusammenzufügen, ist aber so gewichtig, daß es lohnt, die Tragfähigkeit der Konzeption zu überprüfen und die Ausführungen der Vf., die sich dem Mittelalter und der frühen Neuzeit widmen, daraufhin zu untersuchen, ob sie den gesteckten Rahmen ausfüllen. — Wenn „die verschiedenen Aspekte der Wirtschaft“ den einleitenden Anmerkungen von H. Kellenbenz zufolge auch „das Schwergewicht der Darstellung ausmachen“, so werden doch, weil für die Vf. „Wirtschaft . . . ohne den Menschen als wirtschaftendes Subjekt nicht denkbar“ ist, immer „auch die gesellschaftlichen Aspekte“ berücksichtigt, „die sich im Zusammenhang mit der Wirtschaft ergaben“ (I, 6). Kellenbenz stellt dazu einschränkend zwar fest, aus Mangel an gründlichen Vorarbeiten könnten die Studien zur Sozialgeschichte nicht so „umfassend“ sein, wie es diesem Komplex angemessen wäre, die vorgelegte Wirtschaftsgeschichte soll aber dennoch „auch ein Stück Sozialgeschichte“ der Stadt Köln sein, nämlich „Geschichte der verschiedenen Kräfte einer gesellschaftlichen Einheit“ (I, 6). Diesem Anspruch wird die Anlage der Gesamtdarstellung durchaus gerecht. Denn da die Vf. der chronologisch gegeneinander abgegrenzten Abschnitte sich darauf geeinigt haben, nach einer gezielten Einführung in die politische Situation und die verfassungsrechtlichen Gegebenheiten der jeweils untersuchten Epoche einleitend zunächst die Zusammensetzung und die Schichtung der Kölner Bevölkerung sowie die topographische Struktur der Stadt zumindest in den groben Umrissen zu beschreiben, können die sich anschließenden detaillierten Ausführungen zur Wirtschaftsgeschichte in jedem Falle auf einen ganz bestimmten gesellschaftlichen Gesamtzusammenhang bezogen werden. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die wirtschaftsgeschichtlichen Teile wiederum so aufeinander abgestimmt wurden, daß in Parallele zur Beschreibung der im Hinblick auf ihre rechtliche und soziale Stellung zu unterscheidenden Bevölkerungsgruppen immer die Bereiche Landwirtschaft, Handwerk und Gewerbe, Handel und Verkehr sowie Geld- und Kreditwesen bearbeitet wurden, darüber hinaus aber auch — jedenfalls soweit die Überlieferung Aussagen darüber zuläßt — Lohn- und Preisentwicklung, Konjunkturabläufe und Krisen. Allein schon von ihrer Gliederung her sind so alle Beiträge darauf angelegt, daß ein jeweils aufgezeigter

rechtlicher, sozialer und topographischer Entwicklungsstand für die städtische Wirtschaft in ihrer jeweiligen Ausprägung als Bedingungsrahmen angesehen werden kann, gleichzeitig aber auch als Produkt der wirtschaftlichen Aktivitäten der jeweiligen Einwohnerschaft. Während die Vf. der einzelnen Querschnittuntersuchungen Zusammenhänge zwischen gesamtgesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklung oder auch Abhängigkeiten zwischen der Entwicklung in einzelnen Sektoren der Wirtschaft nach dem Erscheinungsbild der jeweils bearbeiteten Epoche beurteilen müssen, stehen dem Leser der Gesamtdarstellung dafür sehr viel mehr Beurteilungskriterien zur Verfügung, weil wegen der einheitlichen Gliederung der Querschnittuntersuchungen Entwicklungen in den verschiedenen Bereichen langfristig betrachtet werden können. — Versucht man nun anhand der vier zusammenhängenden Abhandlungen über das Früh- und Hochmittelalter von Edith Ennen, das Spätmittelalter von F. Irsigler sowie das 16. und 17. Jh. von H. Kellenbenz und Susanna Gramulla bestimmte Entwicklungslinien über die Epochen Grenzen hinaus zu verfolgen, so ist natürlich davon auszugehen, daß für die verschiedenen Epochen die Arbeitsmöglichkeiten durchaus unterschiedlich sind, weil für die früheren Jahrhunderte quantitatives Material weitgehend fehlt, für das spätere Mittelalter und die frühe Neuzeit aber so umfangreich ist, daß es nicht ohne weiteres für eine Darstellung im Rahmen dieser Gesamtdarstellung aufbereitet und ausgewertet werden konnte. Soweit es die speziell wirtschaftsgeschichtlichen Teile anbelangt, hat E. Ennen den Mangel an quantitativem Material dadurch ausgeglichen, daß sie die vor allem in Zunft- und Zollordnungen oder in Handelsprivilegien enthaltenen Nachrichten über die Kölner Wirtschaft so geordnet und gewichtet hat, daß die Anfänge der Geschichte Kölns als Handelszentrum und als Exportgewerbestadt (mit den drei Gewerbezweigen Tuchproduktion, Metallverarbeitung sowie Leder- und Pelzverarbeitung) erkennbar werden. Angesichts der präzisen Ausführungen von F. Irsigler über die im Spätmittelalter in Handel und Gewerbe üblichen Organisationsformen und deren Bedeutung für die wirtschaftliche Vorrangstellung Kölns erscheint es aber fraglich, ob nach früh- und hochmittelalterlichen Quellen „die führenden Wirtschaftskräfte“ nicht auch anders zu beschreiben sind als durch Nennung von Personen oder Personengruppen, die bestimmte, der Wirtschaftsentwicklung förderliche Vorschriften durchsetzen konnten (I, 115, 146f., 183f.). Immerhin läßt sich am Beispiel von Irsiglers vorzüglicher Abhandlung zeigen, daß es für die Charakterisierung epochaler Wirtschaftsentwicklung nicht allein auf das Vorhandensein quantitativer Quellen ankommt. Die Kenntnis des zahlenmäßigen Gewichts einzelner Wirtschaftszweige erleichtert zweifellos das Verständnis für deren Bedeutung im Kölner Wirtschaftsgefüge, für die Struktur der Kölner Wirtschaft und für die Erklärung langfristiger Entwicklungstrends sind Zahlenreihen aber nur dann aufschlußreich, wenn für die verschiedenen Wirtschaftszweige außerdem untersucht wird, unter welchen Voraussetzungen ein bestimmtes Produktions- oder Umsatzvolumen erzielt wurde. Indem Irsigler bei seiner materialreichen Beschreibung Kölns als Exportgewerbestadt alles Meßbare wie Handelsdichte oder Produktionsmengen in den verschiedenen Gewerbezweigen immer auch mit Betrachtungen über die organisatorischen Leistungen verbindet, die bestimmte Quantitäten überhaupt erst ermöglicht haben, wird z. B. deutlich, wie entscheidend das effektive Funktionieren von Handel

und Gewerbe u. a. auch vom Entwicklungsstand des Geld- und Kreditwesens abhängig war (bes. I, 298). Auch Kellenbenz spricht im Anschluß an seine eingehende Darstellung über Handel und Gewerbe im 16. Jh. zusammenfassend von „vielfältigen Impulsen, die das wirtschaftliche ... Leben erfuhr“, und meint damit z. B. technologischen Fortschritt oder die Einführung der doppelten Buchführung (422). Susanna Gramulla dagegen, die die wirtschaftliche Entwicklung für das 17. Jh. nicht minder genau schildert, hat unter dem Gliederungspunkt „Analyse der führenden Wirtschaftskräfte“, auf den Irsigler und Kellenbenz aus guten Gründen verzichten, wiederum nur bestimmte Personen aufgezählt, für die u. a. auch „das Durchsetzen von Verbesserungen und Neuerungen“ kennzeichnend sein soll (481), wozu aber keine eindeutigen Angaben zu finden sind. — Das hier Erwähnte ist nur ein Beispiel für voneinander abweichende Schwerpunktbildung im Rahmen des abgesprochenen Gliederungsschemas. Es zeigt aber ebenso gut wie jedes andere, daß die unterschiedlichen Betrachtungsweisen nicht nur auf der ungleichmäßigen Überlieferung beruhen, sondern zum großen Teil auch auf unterschiedlichen Auffassungen darüber, wie wirtschaftliche Prozesse zu erklären sind. Das Streben nach quantifizierenden Aussagen führt offenbar leicht zu einer Unterschätzung des Aussagewerts qualifizierender Betrachtungen und damit zur Vernachlässigung der Frage nach den epochenspezifischen Strukturmerkmalen. Abgesehen von der Fülle an Information, die sie im einzelnen bietet, ist die vorliegende Wirtschaftsgeschichte in Form einer gründlichen Langzeituntersuchung vor allem deshalb ein beachtenswerter Beitrag zur stadteschichtlichen Forschung, weil darin eindeutiger als in vergleichenden Breitenuntersuchungen zum Ausdruck kommt, wie wichtig es für die Erklärung wirtschaftlicher Prozesse ist, daß die epochenspezifischen Funktionszusammenhänge zwischen den die Wirtschaft jeweils beeinflussenden Faktoren bestimmt werden. *Inge-Maren Peters*

Die Blütezeit des Kölner Buchdrucks (15.—17. Jahrhundert) behandelt Severin Corsten (RheinVjbl. 40, 1976, 130—149). — Dabei konnte er eine Reihe guter Vorarbeiten zugrundelegen. Es wird dargestellt, wie in Köln seit dem Spätmittelalter wirtschaftlich günstige Verhältnisse auf geistige Bedürfnisse trafen und dadurch die Grundlage von Druckereien gegeben war, für deren Einrichtung erhebliche Investitionen bereitgestellt werden mußten. Die Anfänge 1466 waren noch bescheiden (Ulrich Zell), doch sehr schnell etablierten sich mehrere Drucker in der Stadt. Schwerpunkt ihres Programms blieben theologische Werke, doch kam auch zeitgenössische Humanistenliteratur hinzu. 1499 erschien dann die berühmte Koelhoffische Chronik. Köln hatte im 16. Jh. gleichzeitig zehn bis zwanzig Druckereien mit einem sehr vielseitigen Programm, zu dem sehr bald auch Zeitungen gehörten. Am bekanntesten wurde das Städtebuch von Braun und Hogenberg, das seit 1572 in Köln erschien. *H. Schw.*

Köln 1475, des Heiligen Reiches Freie Stadt. Ausstellung des Historischen Archivs der Stadt Köln. Katalog bearb. von Anna-Dorothee v. den Brincken (Köln 1975, Hist. Archiv d. Stadt Köln, 112 S., 14 Tafeln). — Die Ausstellung zum 500. Jahrestag der Anerkennung Kölns als Freie Reichsstadt am 19. September 1475 durch Friedrich III. dokumentierte nicht nur das Ereignis selbst, sondern auch seine Vorgeschichte und sein Nachwirken. Bis auf

wenige Reste, vor allem was das Schöffengericht betrifft, hatte Köln die Stadtherrschaft des Erzbischofs bereits 1288 abgeschüttelt. Das Privileg von 1475, zum Dank für die außerordentliche finanzielle und organisatorische Leistung Kölns im Neusser Krieg verliehen, bestätigte und sicherte einen faktisch schon lang erreichten Rechtszustand, der trotzdem von erzbischöflicher Seite immer wieder angegriffen wurde. Im Streit ‚Köln contra Köln‘ blieb die Stadt Sieger. Mit der Besetzung Kölns durch die Franzosen 1794 und dem Eid auf die Republik 1797 endete die Reichsunmittelbarkeit. F. I.

R. W. Scribner stellt die Frage: *Why was there no Reformation in Cologne?* (BIHR 49, 1976, S. 217—241). Er glaubt die Antwort darin zu finden, daß man nicht bereit gewesen sei, den Kaiser zu brüskieren, der allein die Stadt einigermaßen gegen die Ansprüche der Kölner geistlichen Kurfürsten schützen konnte und der als Herrscher der Niederlande die für Köln lebenswichtigen Handelswege und Märkte kontrollierte. Darüber hinaus war die Handelsaristokratie, die die Stadt regierte, eng mit der Universität verbunden, die vorwiegend eine bürgerliche Institution war und stolz auf ihren Ruf als ein Zentrum der orthodoxen Theologie. Häresie wurde gleichgesetzt mit sozialem Störfaktor; in Köln fehlte ihr jegliche institutionelle Grundlage. G. D. R.

D. Ebeling und F. Irsigler, *Getreideumsatz, Getreide- und Brotpreise in Köln 1368—1797*, I. Getreideumsatz und Getreidepreise: Wochen-, Monats- und Jahrestabelle (Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, 65, Köln/Wien 1976, Böhlau, LV und 698 S.). — Die Kölner Getreidepreislisen, die I. bereits in zwei früheren Untersuchungen (in der Festschrift für Edith Ennen 1972 und 1975 in ‚Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft‘, Bd. 1) benutzt hat, sind eine außerordentlich wertvolle Quelle. Neben der von 1531 bis 1797 durchgehenden Reihe der wöchentlich notierten Marktpreise für vier Getreidesorten (Weizen, Roggen, Gerste und Hafer) sind parallel dazu die Umsatzmengen jeder Getreideart verzeichnet. Diese Information über die Umsätze, wofür man sonst nur wenige Beispiele und nur für kurze Zeiträume kennt, wird es erlauben, die Mechanismen der Preisbildung umfassend zu analysieren und die strukturellen Beharrungskräfte und Veränderungen von Produktion und Verbrauch besser zu erkennen. Der vorliegende Band ist das erste Ergebnis der noch andauernden Arbeit eines Teams, deren Quellenbasis hiermit allen interessierten Historikern zugänglich gemacht wird. In der Einleitung ist die Art der Quellen ausführlich erläutert. Die Festlegung des Brotpreises bzw. des Brotgewichts, das zu einem bestimmten Preis verkauft wurde, ist in Köln eine seit dem Beginn des 12. Jhs. zu beobachtende Praxis. Die wöchentliche Erhebung der Getreidepreise auf dem Markt, die für die Zeit vor 1531 nicht lückenlos überliefert ist, wurde von den Kornmüddern durchgeführt. Die Benutzung des Computers für die Verarbeitung einer großen Masse von Daten (etwa 100 000) brachte selbstverständlich einen hohen Zeitgewinn; sie ermöglicht auch eine bessere Aufbereitung und Benutzung der Daten. Die Autoren publizieren die Preise in Rechengeld und liefern mit größter Präzision diejenigen Angaben, die notwendig sind, um die Äquivalente in Silber- und Goldgewicht zu errechnen. Die erste Tabellenserie enthält die einzelnen Wochendaten der Preise und Mengen. Anschließend findet man, vernünftigerweise nach dem Erntejahr von

Juli bis Juni geordnet, die Monats- und Jahreswerte, sowie zu beiden Reihen sehr nützliche Ergänzungen von errechneten Daten: In den Monatstabellen ist neben dem Monatspreis (Mittel der Wochenpreise) und der gesamten Verkaufsmenge des Monats die prozentuale Abweichung der Monatsmengen und monatlichen Durchschnittspreise von der monatlichen Durchschnittsmenge des betreffenden Erntejahres bzw. vom Jahresdurchschnittspreis berechnet. Die Jahrestabellen liefern zwei Preise: das einfache arithmetische Mittel aller im Jahr notierten Preise und ein gewogenes Mittel bezogen auf die jeweiligen Umsatzmengen. Ferner geben sie das Gesamtvolumen der Verkäufe eines Jahres für die vier Getreidesorten an sowie den Anteil jeder einzelnen Getreidesorte. Ein kurzer Kommentar gibt einen vielversprechenden Ausblick auf die Auswertung dieses Materials und zeigt, daß die saisonalen Schwankungen der zum Markt gebrachten Mengen (mit einem Höhepunkt nach der jeweiligen Erntezeit im 16. Jh.) nach 1670 im Vergleich zum 16. Jh. ein völlig verändertes Bild zeigen. Die weitere Auswertung, die der zweite Band dieses großen Werkes bringen wird, bleibt abzuwarten; die Einleitung läßt erkennen, daß der Reichtum an Reflexion der methodischen Strenge dieser bewundernswerten Quellenpublikation entsprechen wird, deren hohen Wert das Vorwort von H. Stehkämper zu Recht betont.

P. J.

Wilfried P. Feldenkirchen, *Der Handel der Stadt Köln im 18. Jahrhundert (1700—1814)* (Phil. Diss. Bonn 1975, 343 S.). — Die von H. Pohl betreute Arbeit hatte mit zwei Schwierigkeiten zu kämpfen, der Überfülle des Quellenmaterials und dem Fehlen ausreichender Vorarbeiten. Das gilt nicht nur für den Handel selbst, sondern auch für die politischen, vor allem wirtschaftspolitischen Voraussetzungen des Kölner Handels und das Verkehrswesen, die F. zunächst darstellt. Der Kölner Handel wird dann nach Warengruppen, Richtungen, Organisation und Trägern untersucht. Neben Handelsakten und privaten Rechnungsbüchern ergaben für die Umsätze in den einzelnen Zweigen vor allem die Stadtrechnungen quantifizierbares Material, das z. T. statistisch-tabellarisch dargeboten wird. Seit Beginn des 17. Jhs. war der Kölner Handel vor allem Speditions- und Kommissionshandel; die Stellung der Stadt konnte durch die Behauptung des Stapelrechts einigermaßen gesichert werden. Die Bedeutung des risikoreichen Eigenhandels war im 18. Jh. in keiner Weise mehr mit derjenigen im 14.—16. Jh. vergleichbar. Der Einfluß des Handels auf die Produktionsseite ging zurück, nicht zuletzt wegen der Versteinerung des Zunftsystems. Insgesamt verlief die Entwicklung im 18. Jh. nicht so negativ, wie man bisher in der Forschung angenommen hatte. Erst unter dem Einfluß der französischen Wirtschaftspolitik, die mehr die gewerbliche Produktion förderte, wurde die Tendenz im Handel eindeutig rückläufig, weil man sich auf die veränderten überregionalen Rahmenbedingungen nicht schnell genug einstellen konnte. Dennoch wurde mit dem Abbau der mittelalterlichen Reste der Kölner Wirtschaftsverfassung in dieser Zeit der Grundstock für den Neuaufschwung der Stadt im 19. Jh. gelegt.

F. I.

50 Jahre Kölner Messe 1924—1974. Ausstellung im Historischen Archiv der Stadt Köln, Katalog bearb. von Gertrud Wegener (Köln 1974, Hist. Archiv d. Stadt Köln, 95 S., 17 Abb.). — W.s Einleitung über die Entwicklung

des Messewesens von der Warenmesse über die allgemeine Mustermesse zur Fachmesse mit einem Hinweis auf die Einflüsse des Ausstellungswesens bezieht sich vor allem auf die Entwicklung seit dem 19. Jh. Der Abschnitt über die älteren Kölner Messen und Messepläne (10.—19. Jh.) bietet den besten Überblick über die seit dem 10. Jh. faßbaren Kölner Jahrmärkte, die im 12. Jh. mit drei Terminen den Höhepunkt ihrer Anziehungskraft erreichten. Das Stapelrecht, das Köln zu einem überragenden Warenumschatzplatz machte, der Aktivhandel der Kölner und die Konkurrenz der Champagné-Messen, später der Wetterauer und Brabanter Messen ließ die Kölner Jahrmärkte im 13. Jh. eingehen. Die Messeprivilegien des 14. Jhs. (1349/50, 1360 mit Neuordnung von 1387) begründeten lediglich für einige Jahrzehnte Märkte von regionaler Bedeutung, die zu Beginn des 15. Jhs. nicht mehr faßbar sind. Die zahlreichen Messepläne des 19. Jhs. scheiterten; um so imposanter ist die stetige Aufwärtsentwicklung der Kölner Messen seit 1924, die bis heute anhält. *F. I.*

Edith Ennen, *Bemerkungen zur ständestaatlichen Entwicklung im Westen des alten deutschen Reiches, vornehmlich in Brabant und Köln* (AnnNdrh. 177, 1975, 318—332), erklärt den enormen zeitlichen Vorsprung der südlichen Niederlande, die erheblich stärkere Aktivität der Brabanter Stände, mit der ungleich größeren Integration und Bedeutung der Städte in diesem Territorium; in Kurköln stand die bedeutendste Stadt des Raumes, Köln, seit 1288 außerhalb der Territorialhoheit des Erzbischofs. *F. I.*

Aus dem Band III der *Oberrheinischen Studien* (Festschrift für Günther Haselier, hg. von Alfons Schäfer, Karlsruhe 1975, 442 S.) sind zwei Aufsätze für die Hanseforschung von Interesse. Die Studie von François Joseph Fuchs, *L'espace économique rhénan et les relations commerciales de Strasbourg avec le sud-ouest de l'Allemagne au XVIe siècle* (289—326), betrachtet die Beziehungen Straßburgs zu den Städten Frankfurt, Köln und einigen kleineren Städten des deutschen Südwestens. In den Wirtschaftsbeziehungen Straßburgs mit Köln und darüber hinaus mit dem hansischen Raum standen als Haupthandelsgüter Wein, Getreide sowie gesalzener und getrockneter Fisch im Vordergrund. Im 16. Jh. versuchte die Stadt Köln ihre Mittlerstellung zu stärken, indem sie ihre Privilegien (Stapel- u. Umschlagsrecht mit den damit verbundenen Abgaben) verschärft anwandte und erweiterte. Der Kölner Kaufmann, der in die Küstenstädte, nach Brabant, England und in den Ostseeraum lieferte, sah sich — im Gefolge der Handlungser schwerungen für Nichtkölner in Köln — auch in Straßburg mit zusätzlichen Gebühren und Abgaben belastet, was in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. zu einer allgemeinen Erschwerung des Handels führte. — Gerhard Kaller hat in seinem Aufsatz *Wallonische und niederländische Exulantensiedlungen in der Pfalz im 16. Jahrhundert. Entstehung und Stadterhebung* (327—351) die Ansiedlungskapitulationen untersucht, die die niederländischen und in zweiter Linie wallonischen Exulanten bei ihrer Niederlassung in der Pfalz erhielten. Nachdem 1561 der Rat von Frankfurt den Fremdegemeinschaften, die dort seit 1554 ansässig waren, die Ausübung ihrer Religion verboten hatte, fanden diese bei dem reformierten Kurfürsten Friedrich III. von der Pfalz Aufnahme, der sie vornehmlich in aufgehobenen Klöstern ansiedelte. Als wichtigste Siedlungen sind Frankenthal,

Lambrecht und Otterberg zu nennen. An Hand der verschiedenen Fassungen der Kapitulationen läßt sich das Einfügen der fremden Gemeinden in den pfälzischen Staatsverband verfolgen. *Cl. von Looz-Corswarem*

Aufgrund des überzeugenden methodischen Ansatzes verdienen *Annette Winters Studien zur sozialen Situation der Frauen in der Stadt Trier nach der Steuerliste von 1364. Die Unterschicht* (Kurtrierisches Jb. 15, 1975, 20—45) Beachtung. W. benutzt die topographischen und Berufsangaben der Vermögenssteuerliste für die Abgrenzung der Unterschicht und die Bestimmung des Grenzwertes von 10 Schillingen Steuersumme. Danach gehörten ca. 51% der steuerpflichtigen Stadtbevölkerung und 63% der Frauen zur Unterschicht. 25% der Steuerpflichtigen waren Frauen. Die sozialtopographische Einordnung der Unterschichten und der Frauen ergibt die erwarteten Schwerpunkte in den Außenbezirken der Stadt bzw. bei Beginenkonventen, Klöstern und Kirchen. Die berufliche Tätigkeit der Frauen (für 43% fehlen die Angaben) weist sie vor allem den verschiedenen Textilgewerben zu bzw. den Hilfsgewerben im Rahmen der Weberei. Fast 82% gehörten der Unterschicht an. Da in der Liste offensichtlich Bettler und Dirnen nicht genannt werden, darf man annehmen, daß Mitglieder gesellschaftlicher Randgruppen steuerlich nicht erfaßt wurden, der Anteil der städtischen Unterschichten also noch höher angesetzt werden darf.

F. I.

Untersuchungen zur Duisburger Bürgermeisterliste von *Joseph Milz* (Duisburger Forschungen Bd. 22, 1975, 29—37) zeigen, daß sich einige Angaben der Listen des 16./17. Jhs. über Bürgermeister des 13. und 14. Jhs. durch Urkk., Stadtrechnungen und das Lagerbuch absichern lassen, daß aber weiterhin einzelne Unsicherheiten und Lücken bleiben. Auf S. 29 vermißt man die Anm. 4.

H. Schw.

Wolfgang Löhr, Die Fabrikordnung der Firma Franz Brandts in Mönchengladbach (AnnNdrh. 178, 1976, 145—157). — Die „Brandtsche Fabrikordnung“ von 1881 war Ausdruck der sozialen Verantwortung des Unternehmers, die in bescheidenem Rahmen Mitbestimmung der Arbeiter ermöglichte. Neben den „Sittlichen Bestimmungen“ für Arbeiter, Angestellte und Meister sind vor allem die das Ältestenkollegium betreffenden Abschnitte von Bedeutung. Dieser z. T. freigewählte Arbeitervorstand, der sich aus dem Vorstand der Fabrikkrankenkasse entwickelt hatte, und in dem auch Arbeiterinnen vertreten waren, fungierte als Disziplinarbehörde, Erziehungsamt, Ehrengericht und Sittenamt. Mitbestimmung war in der maximal 300 Arbeiter umfassenden „Werksfamilie“ Brandts' nur informell verwirklicht. Dennoch war sie eine wichtige Etappe auf dem Weg zur gesetzlich verankerten Fabrikordnung von 1916.

F. I.

Verzeichnis und Bestände westfälischer Zeitungen, hg. von *Kurt Koszyk* [bearb. von *Käthe Schröder*] (Veröff. d. Historischen Kommission für Westfalen XXXIV, Geschichtl. Arbeiten zur Meinungsbildung u. zu den Kommunikationsmitteln in Westfalen 2, Münster 1975, Aschendorff, 112 S.). — Dem Vorwort nach umfaßt der vorliegende Katalog alle in Westfalen heraus-

gegebenen Zeitungen von den Anfängen bis 1945, samt den Nachweisen, wo diese Zeitungen heute vorhanden sind. So wenig indessen die Abgrenzung des Raumbegriffes „Westfalen“ vorgenommen wird, so wenig findet sich ein Rechenschaftsbericht über die Auswahlkriterien, vor allem über die Abgrenzung zu den Zeitschriften. Das bekannte „Westphälische Dampfboot“ z. B. wird aufgeführt, das „Weserdampfboot“ fehlt, das „Musée Francais“ findet sich, der „Hephaestos“ nicht. Auch sind die Nachweise der heutigen Fundorte unvollständig, vermutlich deshalb, weil die verwaltenden Archive und Bibliotheken ihre Angaben nicht komplett an die Bearb. weitergegeben haben (z. B. „Westphälisches Magazin“ auch in Bielefeld, Stadtarchiv). — Im ganzen wird man den Katalog aber als äußerst nützliches Nachschlagewerk begrüßen, erspart die Benutzung doch mühsames Umherfragen nach bestimmten Zeitungsbänden.

R. Vogelsang

Der 1. Band der *Bocholter Quellen und Beiträge* hat hohes Niveau (Münster 1976, Aschendorff. 290 S., 32 Abb.). — Allgemeine Bedeutung für die mittelalterliche Geschichte besitzen vor allem die Beiträge von Joseph Prinz über *Die Anfänge Bocholts und das Stadtprivileg Bischof Dietrichs von 1222* (1—29), das münstersches Recht verlieh, von Karl-Heinz Kirchoff über *Das Statutenbuch der Stadt Bocholt und seine Beziehungen zum Stadtrecht Münsters und zum münsterschen Stadtrechtskreis* (30—52), von Klaus Scholz über *Stadt und Landesherr* (53—67), von Helmut Müller über *Bocholter Siegel und Wappen* (68—79) und von Hildegard Ditt über *Bocholt im 15. und 16. Jahrhundert, Stadtentwicklung und Raumbeziehungen* (125—154); im letztgenannten Aufsatz wird versucht, die Einwohnerzahl zu bestimmen (etwa 1600 im 15. Jh.) sowie die Sozial- und Wirtschaftsstruktur zu erschließen (Bocholt war im wesentlichen „Zentrum einer Landschaft“ bzw. ein Nahmarkt).

H. Schw.

Unter dem Titel *Herrschaftsgeschichte und Standesrecht* (Sonderdruck aus dem 70. Jahresbericht des Histor. Ver. für die Grafschaft Ravensberg, Bielefeld 1976, Pfeffersche Buchhandlung, 107 S.) faßt Gustav Engel zwei Arbeiten über *Riege und Hagen. Zur Herrschaftsgeschichte, vornehmlich in Westfalen* (1—64) und über *Hausgenossen, Hausgenossenschaften, Malmannen* (65—107) zusammen. Er zeigt zunächst, daß die Anlage von Riegen (gereihten Hufensiedlungen) und systematische Rodung nach Hagenrecht in Westfalen nicht gleichmäßig zur Ausbildung von Herrschaftsräumen und zur Festigung der Landeshoheit beigetragen haben. Nur im 13. Jh. habe das Hagenwesen „eine unmittelbare schöpferische Wirkung geübt“. Der zweite Aufsatz beschäftigt sich mit der rechtlich-sozialen Zusammensetzung der grundherrlichen familia, vor allem mit der Frage der „bäuerlich-genossenschaftlichen Mitsprache“. E. umreißt damit einen Fragenkreis, der wegen der vielfältigen Standesbezeichnungen für die Angehörigen der weltlichen und geistlichen Grundherrschaften weiterer Forschung bedarf. Die Kritik an Lambergs Arbeit über die Malmannen besteht zu Recht. Der von E. beschrittene Weg, weniger auf die Rechtsterminologie als auf die tatsächliche rechtliche Stellung und Funktion der Personen und Personengruppen zu achten, kann allein weiterführen.

F. I.

Die *Beiträge zur Münzgeschichte der Stadt Soest* von Hans Krusy beziehen sich in ihrem III. und IV. Kapitel auf die Silber- und Kupferprägung seit 1480 (SoesterZs. 88, 1976, 28—46). Die Silberprägung nahm die Dortmunder Münzen zum Vorbild, auf deren Norm der Münzmeister verpflichtet wurde. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht der Streit über das Münzrecht mit dem Kapitel von St. Aposteln in Köln, der bald das Prägen von Silbergeld beendete. Seit 1559 erschien dann bis ins 18. Jh. Soester Kupfergeld, über das eine Fülle münzgeschichtlicher Quellen zusammengetragen wurde. H. Schw.

Mit seinem Aufsatz über *Die Soester Stadtsiegel* liefert Siegfried Fuchs *Eine historische Betrachtung unter Berücksichtigung der künstlerischen Formgebung* (SoesterZs. 88, 1976, 47—63). Die ikonographischen Bemerkungen sind recht allgemein. Es wäre doch wohl nötig gewesen, nach Vorbildern — etwa in der Plastik oder Buchmalerei — zu suchen, um die künstlerische Gestaltung der Stempelschneider zu bewerten. Schriftquellen über die späteren Siegel, deren Entstehen doch gewiß von Akten begleitet war, wurden nicht ausgewertet. H. Schw.

Der Figurenzyklus im Chor der Wiesenkirche zu Soest ist Gegenstand einer gründlichen Untersuchung von Alfred Löhr (Westfalen 53, 1975, 81—99). Die elf Figuren werden zunächst einzeln beschrieben und ikonographisch bestimmt; dann wird das frühere Programm rekonstruiert: Christus und Maria standen im Chorhaupt, daneben die Apostel und Johannes der Täufer. Dafür gibt es in Westfalen und Frankreich Analogien. Die Glasfenster des Chores ergänzten das Programm. Der bisherigen Datierung steht der Vf. kritisch gegenüber; er versucht Anhaltspunkte aus stilistischen Merkmalen zu gewinnen, wobei zu bedenken ist, daß mehrere Künstler an den Figuren tätig waren. Der Vf. vergleicht mit Figuren, die ihrerseits meistens nicht genau zu datieren sind. Die Standbilder der Wiesenkirche sollen spätestens 1350/60 begonnen worden sein, ganz sicher ist das aber nicht. H. Schw.

Eine gründliche Untersuchung über *Gerichtsorganisation und Rechtspflege in Grafschaft und Stadt Dortmund* liefert Gerhard E. Solzbach (Beitr. Dortmund. 70, 1976, 203—297). Behandelt werden in besonderen Kapiteln Entwicklung und Kompetenzen des Stadt-, Rats- und Freigerichts, wobei der kommunale Selbstverwaltungsbereich durch das Ratsgericht repräsentiert wurde. Die Ableitung der Dortmunder Grafschaft aus dem Amt des Reichsgutverwalters kann nicht als völlig gesichert gelten. Anfangs nahm in Dortmund ein Schultheiß alle Reichsrechte wahr; dieser mußte aber sehr bald (im 13. Jh.) die Gerichtsbarkeit dem Stadtgericht mit bürgerlichen Schöffen überlassen, während Grafschaft und Freigrafschaft außerhalb der Stadt zuständig waren und den gleichen Landgerichtsbezirk umfaßten. Das Stadtgericht war vor allem für die Lassungen und auch für die Straferichtsbarkeit zuständig. Die Entstehung des Ratsgerichts beruhte wie in anderen Städten auf ökonomischen und politischen Interessen der Bürger. Es behandelte Nachlaßfragen, Liegenschaftsstreitigkeiten, Wahrung des inneren Friedens, Markt- und Gewerbegerichtsbarkeit, Fragen der Bürgerpflicht usw. Die Kompetenzerweiterung ging auf Kosten des Stadtgerichts der Schöffen. Die Arbeit ist klar gegliedert und argumentiert sehr vorsichtig unter kritischer Auswertung der Literatur und Quellen. H. Schw.

Johannes Bauermann stellt die Frage: *Salische Inschriften an der Überwasserkirche in Münster?* (Westfalen 53, 1975, 16—28). Es handelt sich um monogrammartig angeordnete Buchstaben auf einem Türsturz. Als Auflösung ergibt sich: „Deus hic — Pax hic — Christus hic. Paläographische Überlegungen und Analogien ergeben eine Einordnung zwischen 1025 und 1200, wahrscheinlich in die Jahrzehnte 1150/1180. *H. Schw.*

Ulrich Kluge untersucht *Die Rechts- und Sittenordnung des Täuferreiches zu Münster* (Jb. für westfäl. Kirchengesch. 69, 1976, 75—100) während der kompromißlosen Herrschaft der Radikalen. Die Quellen sind nicht zuverlässig genug, um zwischen religiöser Schwärmerei, manipulierter Dummheit, brutalem Zwang und berechnendem Opportunismus säuberlich zu unterscheiden. Deutlich ist jedoch die Zunahme des Zwanges, selbst wenn man davon ausgeht, daß die Geschichtsschreibung der Gegner ein möglichst düsteres Bild zu zeichnen versuchte. Der Wille der Führungsgruppe wurde zum Willen Gottes erklärt und gab den Maßstab für Zucht und Strafe. Staat und Kirche verschmolzen zu einer harten Theokratie, die jedem Außenstehenden als blanke Willkür erscheinen mußte. Die Art der Strafen trieb den Abschreckungseffekt auf die Spitze (es gab nur Hinrichtung oder Begnadigung). Theorie und Praxis des Strafrechts der Wiedertäufer stehen im Mittelpunkt der Darstellung. Die Arbeit beruht auf einer Auswertung der Literatur und gedruckter Quellen. *H. Schw.*

Die Arbeit von Olaf Spechter über *Die Osnabrücker Oberschicht im 17. und 18. Jahrhundert* versteht sich als eine sozial- und verfassungsgeschichtliche Untersuchung (Osnabrücker Geschichtsquellen und Forschungen 20, 1975, 189 S.). Sie ist die Frucht umsichtiger Quellenforschung und vermeidet Werturteile aus moderner Sicht. Es wird deutlich, daß die Ständeordnung sich in dem für norddeutsche Städte üblichen Rahmen hielt (Rat, Doktoren und Lizentiaten, Älterleute — Richter, Gildemitglieder, wohlhabende Bürger — gemeine Bürger — Knechte und Mägde), wobei die Kluft zwischen den Ständen unterschiedlich war (1. und 2. Stand hingen eng zusammen). Von einem geschlossenen Patriziat kann man nicht sprechen, da es einen ständigen Auf- und Abstieg gab. Zudem zeigt sich, daß die Oberschicht in sich keineswegs geschlossen war. Da gab es Großkaufleute und Juristen; einige von ihnen waren im Rat, andere nicht. Das politische Gewicht der Juristen nahm zu. Zur Oberschicht gehörten auch die Pastoren. Im Rat saßen zudem manche Gildemeister, ohne daß sie dadurch zur Oberschicht zu rechnen waren. Alles war weniger durch geschriebenes Recht als durch lange Tradition festgelegt. Die Selbsteinschätzung der Oberschicht wird u. a. in Hochzeits- und Trauerordnungen deutlich. Auch die Bildungsgrundlagen, die Stellung der Frau, die Bedeutung der Familie, das Kunstverständnis usw. werden ausführlich behandelt. Viel Mühe wurde auf die Liste der Bürgermeister und Ratsherren von 1309 bis 1802 sowie auf einen Orts- und Personenindex verwandt. Im ganzen eine gründliche und zugleich übersichtliche Arbeit! *H. Schw.*

Mit seiner Untersuchung über *Kirchliche Reformen im Fürstentum Paderborn unter Dietrich von Fürstenberg (1585—1618)* erfaßt Karl Hengst

den Zeitabschnitt nach der Administratur des Protestanten Heinrich von Sachsen-Lauenburg, der zugleich Erzbischof von Bremen war (Paderborner Theolog. Studien Bd. 2, München/Paderborn/Wien 1974, Schöningh, 326 S., 8 Abb., 1 Kte.). Bei der Darstellung der Reformen stehen organisatorische und theologische Fragen im Vordergrund. Die politische Geschichte und die Entwicklung der weltlichen Verwaltung sowie die Wirtschaftslage des Bistums werden nur gestreift und bleiben daher noch darzustellen: Der vom Vf. gewählte Ausschnitt der Bistumsgeschichte wurde methodisch einwandfrei unter Auswertung einer großen Fülle von Quellen bearbeitet. Ein umfangreicher Anhang bringt Quellentexte und ein Pfarrverzeichnis. H. Schw.

Ellynor Geiger, *Die soziale Elite der Hansestadt Lemgo und die Entstehung eines Exportgewerbes auf dem Lande in der Zeit von 1450 bis 1650* (Sonderveröffentlichungen des Naturwissenschaftlichen und Historischen Vereins für das Land Lippe 25, Detmold 1976, XII u. 278 S.). — Die Berliner Dissertation von G. besticht durch eine klare Fragestellung, eine explizite Forschungshypothese und die Konstruktion eines Erklärungsrahmens, in dem solche wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungslinien miteinander verknüpft sind, die sonst noch gar zu häufig als getrennte Stränge gesehen werden: Es geht um den Zusammenhang zwischen dem — von G. bereits für das 16. Jh. angesetzt — wirtschaftlichen Niedergang im Mittelalter blühender Fernhandelsstädte und dem etwa gleichzeitigen Aufkommen ländlicher Gewerbezentren in ihrer Umgebung. Als exemplarisch für diesen Vorgang wird die Entwicklung im ostwestfälischen Raum analysiert. Im Zentrum steht die Hansestadt Lemgo; einzelne Daten aus Bielefeld und Herford, das übrigens unbekümmert als Ravensberger Territorialgebiet bezeichnet wird (S. VI, Karte S. 278), dienen zum Vergleich.

Die Zentralachse des Buches stellt die mit statistischen Methoden durchgeführte Untersuchung von Zusammensetzung und Wandlung der „führenden Schicht Lemgos“ vom 13. bis zum 17. Jh. dar. Ausgehend von der Frage nach den wirtschaftlichen und sozialen Merkmalen, die den Eintritt einer bestimmten Familie in den Rat wahrscheinlich machten (64), stellt G. fest, daß im 14. Jh. das Merkmal „Grundbesitzer“ dominierte (9), zwischen 1400 und 1540 aber Grundbesitz und Mitgliedschaft im Kaufmannsamt — auch wenn kein Kaufhandel nachgewiesen ist — die entscheidende Rolle spielten und schließlich in der Zeit von 1540 bis 1640 Fernhandelsgeschäfte bzw. Verfügung über Handelskapital (68, 74, 77). In der zuletzt genannten Periode war das Sozialspektrum des Rates insgesamt relativ breit; die politisch entscheidenden Bürgermeisterämter blieben aber den Mitgliedern des Kaufmannsamtes vorbehalten. Diese sozialen Verschiebungen in der Zusammensetzung des Lemgoer Rates bringt G. nun in Verbindung mit der ökonomischen Entwicklung auf dem Lande — der zunehmenden Flachs-, Garn- und Leinenproduktion, dem Eindringen Elberfelder „Handelskapitals“ und der Entstehung eines ausgedehnten, von den städtischen Zentren unabhängigen Landhandels — sowie mit sozialen und wirtschaftlichen Vorgängen innerhalb der Stadt selbst, vor allem dem Aufstieg des zünftig, im Höker- und Krämeramt organisierten Handels. Diese Prozesse macht sie dann letztlich dafür verantwortlich, daß die Lemgoer Führungsschicht im 16. Jh. „wirtschaftliche, soziale und politische Krisen“ (Kapitel V, 98—129) erlebte und „seit Mitte des 16. Jahrhunderts“ (!, 158) die Stadtwirtschaft ab-

bruch und die Hansestadt Lemgo zu einer wirtschaftlich unbedeutenden „Ackerbürgerstadt“ absank.

Man wird dem Buch als Verdienst anrechnen, an Hand einer konkreten Fallstudie den Blick auf die „wechselseitige Abhängigkeit städtischer und ländlicher Entwicklungen in der Zeit von 1450 bis 1650“ gelenkt zu haben sowie auf die wirtschaftlichen und sozialen Verschiebungen, die verbunden waren mit der Ablösung des „Hansekaufmannes“ durch den „hausindustriellen Unternehmer, dessen wesentliche Aufgabe in der Leitung der Produktion und der Verbindung von Produktion und Handel lag“ (158f. als Fazit formuliert). Es stellt sich allerdings die Frage, ob das ausreicht, das komplexe Phänomen „Niedergang der Städte“ und die sozialen Verschiebungen, die sich in dieser Zeit innerhalb der Elite ergaben, befriedigend zu erklären. Für den konkreten Fall der lippischen Stadt Lemgo ist das jedenfalls in Zweifel zu ziehen. Läßt man einmal quellenkritische Erwägungen beiseite, die die Gleichmäßigkeit in der Erhebung der statistischen Daten für den Zeitraum zwischen 1223 und 1650 betreffen, damit aber auch die dargestellten Entwicklungslinien selbst (zu den umfangreichen statistischen Tabellen fehlen leider nähere Belege), so drängt sich als Haupteinwand auf, daß die Analyse eine Geschlossenheit des wirtschaftlichen Systems vorspiegelt, die es in dieser Form nicht gab. Die „intervenierenden“ außerwirtschaftlichen Faktoren, die G. zwar nennt (vor allem in den skizzenhaften Ausführungen über die Reformation und die Lemgoer Revolte), aber nicht in ihren Erklärungszusammenhang einbaut, waren in Lemgo sogar besonders stark, so daß die Stadt für die Ausgangsthese des Buches ein denkbar ungünstiges Untersuchungsfeld darstellt: Im Dreißigjährigen Krieg verlor Lemgo über die Hälfte seiner Einwohner und wurde schwer zerstört; in den Jahren 1609 bis 1617 kam es zu politischen und religiösen Konflikten mit dem Landesherrn, die auf gar keinen Fall aus wirtschaftlichen Bedingungen hergeleitet werden können, aber wirtschaftlich verheerende Folgen hatten. Das gilt nicht nur hinsichtlich der Kosten und des Ausbleibens wirtschaftlicher Förderungsmaßnahmen des Landesherrn für die „rebellische“ Stadt. Es ist v. a. zu fragen, inwieweit nicht gerade die Fixierung der Lemgoer Elite auf die Sicherung ihrer Herrschaftsposition dafür verantwortlich zu machen ist, daß es ihr im Gegensatz zu der Bielefelder Kaufmannschaft (49f., 148) nicht gelang, sich die ländliche Produktion zunutze zu machen. Daß der Niedergang der Stadt bereits vor diesen beiden politischen Ereignissen aus immanent wirtschaftlichen Gründen vorprogrammiert war, läßt sich aus dem in der Arbeit ausgebreiteten Material nicht entnehmen: im Gegenteil, die Hauptbelege für eine „Krise“ stammen aus der Zeit nach 1620. Im Widerspruch zu der Grundthese einer Wirtschaftskrise seit Mitte des 16. Jhs. stehen auch die Belege über weite Handelsverbindungen (87, 88, 96) sowie über die Ansammlung von beachtlicher Kapitalzusammenballung (76). Zu ihnen paßt übrigens auch gut die reiche Renaissancebaukunst Lemgos. Überhaupt fällt auf, daß G. den Begriff „Krise“ sehr extensiv verwendet: An einigen Stellen wird er für die gesamte Zeit zwischen 1450 und 1650 in Anspruch genommen (98, 108, 118ff., 159). Insbesondere erscheint es mir nicht zulässig, den „Zug bürgerlicher Familien auf das Land“ (108—113) vom 15. bis 17. Jh. pauschal als Krisensymptom und als „Streben nach feudalem Leben“ zu bewerten. Hier ist von Fall zu Fall und vor allem je nach Zeitpunkt des Erwerbs von Ländereien bzw. eines Landsitzes

zu differenzieren: Vor allem zur Zeit der Agrarkonjunktur war der Erwerb eines Gutes eine sinnvolle Investition. Zudem ist es auch schon deshalb nicht zulässig, die Übersiedlung auf das Land mit Hinwendung an „ritterliche Ideale“ gleichzusetzen, weil es sich hier z. T. um bürgerliche Beamtenfamilien handelte, die als Juristen in den Dienst des Landesherrn traten (u. a. Grothe, Erpbrockhausen, 109, 110). Auch innerhalb der Lemgoer Führungsschicht selbst, vor allem als Bürgermeister, Siegler und Kämmerer, spielten Juristen im 16. und frühen 17. Jh. eine sehr wichtige Rolle. Sie waren Mitglieder entweder des Kaufmannsamtes oder der Hökerzunft, deren wachsende Bedeutung für die Lemgoer Elite also nicht als rein ökonomische Entwicklung gesehen werden darf. Das alles deutet darauf hin, daß für den Wandel, der die Blüte einer großen Zahl mittelalterlicher Fernhandelsstädte im Verlaufe der Frühen Neuzeit verwelken ließ, offensichtlich mit mehr Faktoren zu rechnen ist als es das wirtschaftsgeschichtliche Modell von G. zuläßt.

H. Schilling

Kurt Ortmanns untersucht im Rahmen der Forschungen der *Germania pontificia Das Bistum Minden in seinen Beziehungen zu König, Papst und Herzog bis zum Ende des 12. Jahrhunderts* (Reihe der Forschungen im Schäubele Verlag Nr. 5, Bensberg 1972, XXII und 180 S.). Die Quellenbasis war äußerst dürftig. Soviel aber wird deutlich: Die Entwicklung begann mit der fuldischen Missionsstation Ohsen unter Erkanbert; 803/04 entstand das Bistum mit Sitz in Minden, einem Ort, der vor allem wegen seiner günstigen Verkehrslage ausgewählt wurde. Das gute Verhältnis zum Kloster Fulda hielt an. Bemerkenswert ist, daß die älteste Kirche offenbar — wie in Hamburg und wahrscheinlich auch in Bremen — innerhalb einer fränkischen Befestigung lag. Schon mit dem zweiten Bischof Hadward (gest. 853) begann das Bistum in der Reichsgeschichte eine Rolle zu spielen; das wird im einzelnen belegt. Im Investitionsstreit 1073 stellte Bischof Eilbert sich auf die Seite der aufständischen Sachsen, doch 1076 unterzeichnete er die Absage an den Papst. Im übrigen schlugen sich in der folgenden Zeit die Konflikte der Reichspolitik auch im Bistum Minden nieder. Im Streit zwischen Friedrich Barbarossa und Heinrich dem Löwen versuchten die Bischöfe zunächst neutral zu bleiben, unterstützten dann aber zeitweilig den Kaiser. 1185 erhielt Minden einen welfischen Bischof, und in der Folgezeit verschwindet das Bistum aus der Reichspolitik. Der Aufbau eines starken Territoriums scheiterte am Dynastennadel. — Mit der Arbeit von O. liegt nun eine zuverlässige Geschichte des Bistums bis etwa 1200 vor. Wertvolles Material bietet der Regesten-Anhang.

H. Schw.

Die Arbeit von Leopold Kulke *Zur Geschichte des Mindener Marktwesens* (Mitt. d. Mindener Geschichtsvereins 47, 1975, 69—129) wendet sich an einen größeren Leserkreis und verbindet Gemeinverständlichkeit mit wissenschaftlicher Auswertung einschlägiger Quellen. Die Frühgeschichte des Marktwesens läßt den komplizierten Stand der Forschung weitgehend unberücksichtigt, ist aber in großen Zügen richtig gesehen. Die Markturkunde von 977 lehnt sich im Text eng an übliche Formeln an. Über die Art und die Bedeutung des Marktes ist damit nichts gesagt; es sind nur Vermutungen möglich, die sich aus der Verkehrslage des Ortes und aus Analogien ableiten lassen. So ist es

denn verständlich, daß der Vf. zunächst mehr über allgemeine Stadtgeschichte als über den Mindener Markt berichtet. Es ist viel von Marktzoll und Marktgericht sowie von verschiedenen Aspekten der Stadtverfassung die Rede. Erst im 15. Jh. gestatten die Quellen eine plastischere Darstellung des Marktbetriebes, doch fehlen gründliche Untersuchungen über Topographie und Eigentumsverhältnisse des Marktplatzareals. Für die neuzeitliche Marktgeschichte verdichtet sich das Material, wobei oft nicht zwischen der allgemeinen Wirtschaft der Stadt und dem Handel auf dem Markt unterschieden wird. Ansätze zu einer quantitativen Erfassung des Markthandels (Handelsstatistik) finden sich nicht; dennoch wird man dem Vf. zu danken haben, daß er aus den Akten, vor allem aus Marktordnungen, eine Fülle von Einzelheiten zusammengetragen hat. Dabei wird die Entwicklung bis in die Gegenwart fortgeführt. Ein besonderes Kapitel ist den Jahrmärkten (Messen) seit dem 17. Jh. gewidmet. *H. Schw.*

NIEDERSACHSEN/FRIESLAND. Wilfried Ehbrecht geht in seinem Aufsatz über die *Hanse und spätmittelalterliche Bürgerkämpfe in Niedersachsen und Westfalen* (NdSächsJb. 48, 1976, 77—105) von der Lübecker Tohopesate 1447 aus. Probleme und aktueller Hintergrund werden nur angedeutet; im übrigen wird auf die Literatur verwiesen. Näher ausgeführt sind dann Bürgerkämpfe in Magdeburg zwischen 1293 und 1459, wobei offenbar im wesentlichen die aus Chroniken gewonnenen Kenntnisse der bisherigen Forschungen kurz referiert werden. Es wird aber mit Recht auf die bedeutende Rolle der Sozialhierarchie hingewiesen, wobei freilich zu bedenken ist, daß bei den Bürgerkämpfen oftmals der Riß mitten durch die sozialen Gruppen ging. Häufig wird es nicht zu umgehen sein, zumindest für die führenden Personen die soziale Stellung, ggf. auch die Vermögensverhältnisse zu ermitteln. Das aber ist wegen der lückenhaften Quellen bisweilen sehr schwierig, so auch in Magdeburg, wo das Archiv 1631 verloren ging. Das 2. Kapitel führt den Vf. auf das eigentliche Thema zurück: auf die Einstellung der Hanse zu den Bürgerkämpfen. Mit Recht betont er die Relevanz der Unruhen für die weiträumigen Wirtschaftsbeziehungen, wodurch die Einflußnahme der Hanse auf die politischen Strukturen verständlich wird. Das Problem war freilich durch die regionalen Differenzierungen sehr kompliziert. Auf die daraus erwachsenden methodischen Schwierigkeiten weist der Vf. hin. Er stellt die Bemühungen um gemeinhansische Beschlüsse über die Bekämpfung von Unruhen seit 1412 dar, zeigt aber zugleich, wie wenig allgemeine Anerkennung und Beteiligung zu erwarten war. So stand denn auch die Tohopesate von 1447 weitgehend nur auf dem Papier. Hier richtet sich das Interesse des Vf.s nun zunehmend auf den westfälischen Raum, wo das Verhältnis der Städte zum Landesherrn in schwere Krisen geriet. Die künftige Forschung müßte bei einzelnen Städten und Städtegruppen nicht nur die diplomatische, sondern auch die tatsächliche politische Einwirkung der Hanse genau erforschen. Im allgemeinen wird man für das 15. Jh. feststellen, daß sie gering war. *H. Schw.*

Ein wichtiges Kapitel norddeutscher Territorialgeschichte und zugleich europäischer Machtpolitik im Anfang des 18. Jhs. war *Der Erwerb Bremens durch Hannover*, der von Lutz E. Krüger in einer sorgfältigen

Arbeit untersucht wird (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes Stade Bd. 2, Hamburg 1974, 125 S., 2 Ktn.). Auf Bremen-Verden waren die Interessen der Welfen seit langem gerichtet, doch konnten sich die schwachen geistlichen Fürstentümer zunächst im Streit der Großmächte halten, bis dann Schweden das Gleichgewicht vorübergehend störte und die „Herzogtümer“ übernahm. Schwedens Krise im Nordischen Krieg ließ Dänemark und Hannover in der Nachfolge konkurrieren. Der Vf. verfolgt insbesondere das militärische und diplomatische Spiel der Jahre 1712—1719, bei dem der hannoversche Geheime Rat Andreas Gottlieb von Bernstorff eine Schlüsselrolle übernahm. Die Personalunion zwischen Hannover und Großbritannien verstärkte das Übergewicht der Welfen, die zudem in der bremisch-verdischen Sache Preußen für sich gewinnen konnten. Nun erst (1715) ließ sich Dänemark für das Herzogtum Bremen mit einer erheblichen Geldsumme abfinden. Auch der Verzicht Schwedens 1719 wird von dem Hintergrund der komplizierten Großmachtpolitik dieser Zeit gesehen. Die territoriale Veränderung war das Spiegelbild einer Umgruppierung der Großmächte an der Nord- und Ostsee und daher auch für die Geschichte des Handels und der Hansestädte von grundlegender Bedeutung. Der Vf. konnte nicht nur die hannoverschen, sondern auch die britischen, dänischen und schwedischen Akten auswerten.

H. Schw.

Auf die letzten Äußerungen im Streit zwischen Helmut von Jan und Hans Dobbertin über die Anfänge von Hildesheim kann hier nur kurz hingewiesen werden (Dobbertin, *Der Kern der Rosenstocksage*, in: Niedersachsen 1974, H. 2; von Jan, *Falsche Legenden um Hildesheims Entstehung*, in: Niedersachsen 1974, H. 4; Dobbertin, *Hildesheim und die Rosenstocksage*, in: Niedersachsen 1975, H. 1; von Jan, *Berichtigung*, in: Niedersachsen 1975, H. 2; Dobbertin, *Bennopolis — Rätsel um die Hildesheimer Domstadt*, in: Die Diözese Hildesheim 43, 1975, 31—65). Dobbertin sieht in Oldendorf auf dem Areal der späteren Nordstadt den Urkern Hildesheims; von Jan hält das für eine reine Vermutung. Ebenso entstand Streit um Dobbertins Behauptung, der Dom habe seinen Ursprung in einer Rundkapelle, die dort entstand, wo Ludwig d. Fromme nach einer „Sage“ eine Reliquie an einem Baum aufgehängt habe. Den Ursprung der Rosenstocksage sieht von Jan in Reims, zu dem im 9. Jh. kirchliche Beziehungen bestanden, während Dobbertin die Sage für „bodenständig“ hält. Methodischen Dissens gab es über die Bedeutung des Meßtischblattes und der Blätter in den Einschätzungskupons von 1872 als Quelle für frühmittelalterliche Topographie. Es geht weiterhin um die Bezeichnung „Bennopolis“ für die Domstadt, um die Zuverlässigkeit und das Alter der Quellen, in denen sich dieser Name findet, um die Ableitung der Bezeichnung und die Lage von Bennopolis usw. Ausführlich untersucht Dobbertin auch den Begriff „Hildensis civitas“ in den Hildesheimer Annalen; sichere topographische Schlüsse lassen sich wegen der schwankenden Bedeutung der Bezeichnung „civitas“ kaum ziehen. Eine Beurteilung der strittigen Punkte würde erleichtert, wenn die mehr oder weniger stichhaltigen Argumente nach ihrem Wahrheitsgrad, die Quellen aber nach Entstehungszeit, Entstehungsort, Echtheit usw. genau bezeichnet und bewertet würden. Es fragt sich, wie offen die Diskussion überhaupt noch ist, nachdem die Kontrahenten sich auf bestimmte Auffassungen festgelegt haben.

H. Schw.

Einem in letzter Zeit immer wieder in die Diskussion gekommenen Thema wendet sich *Manfred R. W. Garzmann* in seiner Arbeit über *Stadtherr und Gemeinde in Braunschweig im 13. und 14. Jahrhundert* zu (Braunschw. Werkstücke, Reihe A, Bd. 13, Braunschweig 1976, Waisenhaus-Buchdruckerei und Verlag, 304 S., Stadtplan). Man wird in die Klage, es gebe keine Paralleluntersuchungen für andere niederdeutsche Städte, nicht unbedingt einstimmen; denn alle jene Untersuchungen, die sich mit den Anfängen der Gemeindeverfassung und den Bürgerkämpfen des 14. Jhs. auseinandersetzen, behandeln auch die Rolle des Stadtherrn ausführlich. Für die Frühzeit Braunschweigs lassen sich die bisherigen Theorien kaum noch weiter konkretisieren, zumal die Archäologie nichts Greifbares zur Verfügung stellen kann. G. nimmt entscheidende Impulse der Marktsiedlung am Kohlmarkt an; eine Markturkunde fehlt jedoch, so mußten Einzelheiten aus Analogien erschlossen werden. Man wird in der Tat von einem grundherrlichen Markt ausgehen müssen; wann und wie weit eine Exemption der Siedlung aus der umfassenderen Grundherrschaft und aus dem Landgericht stattfand, muß offen bleiben. Doch gerade in diesem Vorgang lag ja der erste Schritt zur Stadtwerdung. Die „systematische Anlage der Altstadt“ wird in den Anfang des 11. Jhs. verlegt; über die Stellung der Gemeinde ist daraus nichts Sicheres zu schließen. Der Vf. nimmt eine Kooperation von Stadtherr und „Bürgerschaft“ sowie ein Stadtrecht Lothars III. an. Erst mit dem Anfang des 13. Jhs. wird die Basis sicherer, wenn auch die Urkk. dieser Zeit noch ihre Probleme haben, wie sich überhaupt nur ein geringer Teil der Rechtsentwicklung — oft nur lückenhaft und in verstümmelter Form — in Schriftquellen niedergeschlagen hat. So bleiben die Anfänge der kommunalen Selbstverwaltung durch einen Bürgerausschuß bzw. durch consules offen. Indizien sprechen dafür, daß der Rat 1204 zum erstenmal als eigenständiges Organ auftrat. Für die Gründungsphase des Hagen wird eine Kooperation zwischen dem Herzog und „einem überschaubaren Kreis erfahrener Männer“ angenommen. Variationen ergeben sich für Neustadt, Altwiek und Sack. Der verwickelte Abbau stadtherrlicher Rechte erfolgte offenbar größtenteils auf friedlichem Wege, z. T. durch Verpfändungen. Dennoch hat es nicht an Versuchen der Herzöge gefehlt, politischen Einfluß zurückzugewinnen. Im großen und ganzen fügt sich Braunschweig trotz der besonders komplizierten Struktur der fünf Gemeinden in das allgemeine Bild der norddeutschen Städte ein. Für die Arbeit wurde fast die gesamte allgemeine Stadtgeschichtsliteratur mit Fleiß und Umsicht ausgewertet; das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß gerade in wichtigen Grundfragen die Quellenbasis recht dünn ist. Die Untersuchung weitet sich zur umfassenden Verfassungsgeschichte der Stadt im 13. und 14. Jh. Auch die Unruhen von 1292/94 und 1374/86 werden noch einmal aufgegriffen, obgleich sie sich kaum auf das eigentliche Thema (Stadtherr und Gemeinde) beziehen. Die einzelnen Auffassungen der bisherigen Forschung werden dargestellt; der Vf. schließt sich vor allem Karl Czok an, der meinte, es habe sich bei den Braunschweiger Bürgerkämpfen um eine Auseinandersetzung wirtschaftlich starker Kaufleute und Zunftmeister mit der Herrschaft der „Geschlechter“ gehandelt.

H. Schw.

Ein patrizischer Sippenkreis Braunschweigs um 1600 wird von *Hermann Mitgau* zusammengestellt (Braunschweiger Werkstücke, Reihe A, Bd. 14,

Braunschweig 1976, Waisenhaus Buchdruckerei und Verlag, 105 S., 44 Abb.). — Es handelt sich um vier Familien, die durch die Heirat von vier Enkelinnen des Altstadt-Ratsherrn Hermann (VIII.) von Vechelde begründet wurden. Die Untersuchung ist wichtig, da sie deutlich macht, wie sich in der Oberschicht durch Familienbeziehungen wirtschaftliche und politische Macht konzentrierte. Vieles von dem, was mit großem Fleiß über die Lebensform patrizischer Familien zusammengetragen wird, zeigt zeittypische Züge. Das Braunschweiger Patriziat wird als ziemlich starr geschlossene Gesellschaft gesehen; dennoch dürfte es Auf- und Abstieg gegeben haben. Ein Verdienst des Vf.s ist es auch, die Bedeutung der Leichenpredigten an mehreren Beispielen aufgezeigt zu haben. H. Schw.

Grundlegend ist die Arbeit von Harald Witthöft über *Struktur und Kapazität der Lüneburger Saline seit dem 12. Jahrhundert* (VSWG 63, 1976, H. 1; auch als Sonderdruck für den Museumsverein f. d. Fürstentum Lüneburg, 117 S.). Bis ins 12. Jh. versagen die Quellen. Für die folgenden Jahrhunderte gibt es manche Vorarbeiten, doch geht der Vf. im allgemeinen neue Wege. Wir erfahren technische Einzelheiten über die Quelle, die Siedehäuser usw. Wichtig ist für die quantitativen Untersuchungen eine Festlegung der verschiedenen Maße. Die Eigentums- und Rechtsverhältnisse werden in den Grundzügen dargestellt. Pfannenbesitz und Siedegerechtigkeit waren nicht immer in gleicher Hand, bestimmten aber weitgehend die Wirtschafts- und damit Sozialstruktur Lüneburgs. Besondere Aufmerksamkeit wird den komplizierten Kapazitäts-, Ertrags- und Abgabeberechnungen gewidmet. Hier wird eine erdrückende Zahlenfülle geboten, die kaum noch eine Übersicht gestattet. Als grundsätzliches Ergebnis zeigt sich im 13./14. Jh. eine einigermaßen gleichbleibende Produktion; das 15./16. Jh. brachte eine Steigerung, das 17./18. Jh. einen Abstieg, wobei vor allem das Baiensalz eine Konkurrenz war. Es wird im einzelnen dargestellt, mit welchen Maßnahmen den Schwankungen des Absatzes begegnet wurde. H. Schw.

Dieter Brosius untersucht *Die Rolle der römischen Kurie im Lüneburger Prälatenkrieg (1449—1462)* (NdSächsJb. 48, 1976, 107—134). Dabei ging es dem Vf. methodisch vor allem darum, die von Ernst Pitz entwickelte Lehre über päpstliche Reskripte (diese sollen dem Petenten ohne Prüfung des Sachverhalts gewährt worden sein) an einem konkreten Beispiel auf die Probe zu stellen. Streitpunkt im Prälatenkrieg war vordergründig die Beteiligung der in der Saline begüterten Geistlichen an den städtischen Lasten; aus dem Hintergrund wirkten sehr unterschiedliche Interessen in den Konflikt hinein. Das Engagement Papst Nikolaus' V. wurde zunächst 1449 von den Prälaten veranlaßt, dann wandte sich auch der Rat an den Papst. Die folgenden Intrigen, bei denen Reskripte, Suppliken und Gutachten wechselten, lassen sich nicht im einzelnen verfolgen. Doch zeigt sich deutlich, daß die Päpste sich bei der Ausstellung von Reskripten unterschiedlich verhielten: Es gab — nach B. — deutliche Parteinahme ohne erkennbares Bemühen um Objektivität sowie Versuche, gerecht zu urteilen bzw. zu schlichten. Nicht immer folgten die Päpste den Wünschen der Antragsteller ohne Prüfung des Sachverhalts. Es wird zu verfolgen sein, wie Ernst Pitz sich zu diesen Ergebnissen äußert. H. Schw.

Unter dem Titel *Elbe-Seitenkanal, Natur und Technik* (Hamburg 1976, 134 S., 165 Abb.) hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine vor allem von den beteiligten Bauingenieuren zusammengestellte Dokumentation zu dem jüngsten deutschen Kanalbau vorgelegt, die bei dessen Eröffnung am 15. 6. 1976 erschien. Nach einer kurzen Besprechung älterer Kanalbaupläne, einem Abriß der Geschichte des Landes und Erläuterungen der Vorarbeiten, wird die gesamte Streckenführung mit allen zugehörigen Anlagen in anschaulichen Plänen, Zeichnungen und Fotos vorgestellt und beschrieben. Die historischen Rückblicke sowohl bei den wieder, bzw. neu eingerichteten Häfen (Lüneburg, Uelzen, Wittingen) als auch bei der Landschaftsgeschichte beschränken sich auf knappe, bekannte Angaben, das Schwergewicht liegt eindeutig auf der Dokumentation des neuen Bauwerkes. Der Leser von heute wird besonders die Beschreibung der Unterführungen mit Spannung lesen, weiß er doch, daß an einer solchen Unterführung (bei Erbstorf, Kr. Lüneburg) am 18. 7. 1976 der katastrophale Kanalbruch erfolgte, der weite Landstriche unter Wasser setzte und den Kanal bis zum 26. 6. 1977 völlig stillgelegt hat.

D. E.

Eine Übersicht über *Archive in Westfriesland* gibt J. Rinzema; *Archive in Ostfriesland* und *Archive in Nordfriesland heute* beschreiben Walter Deeters und Rolf Kuschert (Friesisches Jb. 1976, 151—161; 162—168; 169—182). In den Archiven spiegelt sich naturgemäß die Verwaltungsgeschichte der einzelnen staatlichen und kommunalen Ebenen. Im einzelnen finden sich in den Beiträgen Angaben über die Archivgeschichte und eine kurze Bezeichnung der Bestände. Besonders detailliert ist der Beitrag über Nordfriesland, der auch zahlreiche Gemeinde- und Privatarchive aufführt. Vor allem die größeren Regionalarchive und Stadtarchive (etwa Leeuwarden und Emden) enthalten Material, das für die Hanseforschung von Bedeutung ist.

H. Schw.

Theodor F. Siersdorfer teilt *Einiges über Lotsenzeichen* mit (Jb. Morgenst. 55, 1975/76, 129—144). Das Lotsenwesen in den norddeutschen Flußmündungen wurde seit dem 17. Jh. einer strafferen staatlichen Reglementierung unterworfen. Die konzessionierten Lotsen erhielten ein besonderes Abzeichen: Auf dem Blechschildchen findet sich, außer der Inschrift, im allgemeinen das Landeswappen bzw. das Monogramm des regierenden Fürsten. Bisweilen ist aber auch ein Lotse mit Senkblei und Tau abgebildet. Der Aufsatz ist gut illustriert.

H. Schw.

Erich Woehlkens leistet mit einem Aufsatz über *Matthäus Dorheide, Geistlicher und Bürgermeister in Dannenberg, gest. 1559, einen Beitrag zur Reformationsgeschichte* (Hannoversches Wendland 5, 1974/75, 67—72). Der Vf. weist darauf hin, daß die Reformation im Herzogtum Lüneburg durchaus auch politische und finanzielle Hintergründe hatte. Dorheide war Vizepropst in Dannenberg und als solcher dem Herzog bei der Überführung des Kirchenvermögens behilflich, wurde dann aber Kaufmann, Brauer und Bürgermeister. Woehlkens weist ihn auch als Schreiber des 2. Stadtbuches von Dannenberg nach.

H. Schw.

Mit dem Titel *Vom Kaufmannswik zum Schwerpunktort* möchte Jürgen Bohmbach *Die Entwicklung Stades vom 8. bis zum 20. Jahrhundert*, also vom Beginn bis zur gegenwärtigen Stufe kennzeichnen (Hg. Stadtparkasse Stade 1976, 102 S., 60 Abb.). Vom Vf. ist bekannt, daß er eine besondere Auffassung von den Möglichkeiten und Aufgaben einer „Stadtgeschichte“ hat. Wenn der Rezensent ihn recht verstanden hat, so ist ihm eine „Popularisierung“ unsympathisch, wenn diese in der Darstellung anschaulicher Ereignisse wesentliche Akzente setzt. Es ist zuzugeben, daß dadurch oft die großen strukturellen Entwicklungen verdeckt werden; doch sollte auch der Historiker im Auge behalten, daß es neben der Darstellung von Forschungsergebnissen in subventionierten wissenschaftlichen Reihen und Zeitschriften notwendig ist, gelegentlich einen größeren Kreis anzusprechen. Bohmbach hat sich in seinem vorliegenden Werk nicht dazu geäußert, wen er sich als Leser denkt; aus den Umständen könnte man schließen, daß er einen größeren Leserkreis im Auge hatte. Der Stadtgeschichte selbst sind nur 36 Seiten gewidmet. Was hier geboten wird, sind die Grundzüge der Entwicklung nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft, wobei vor allem Siedlungsgeschichte, Handel, Macht- und Verfassungsstrukturen gezeichnet werden. Von der Kultur (etwa von Kirche, Schule und Kunst) sowie von den Lebens- und Wohnverhältnissen der einzelnen Schichten und von der sozialen Fürsorge ist kaum die Rede. Diese Bereiche gehören offenbar — nach der Auffassung des Vf.s — nicht zu den wesentlichen Strukturelementen Stades. Für das 19. Jh. wird dann das Prinzip des knappen Überblicks nicht mehr konsequent eingehalten, weil die Höhepunkte des Streites um die Kommunalverfassung ausführlicher behandelt werden sollten. Es ist auffällig, daß die Darstellung bereits vor 1900 abbricht und für das 20. Jh. nur einige Einwohnerzahlen gegeben werden. Sicher ist es ein Verdienst des Vf.s, für einige Bereiche der Stadtentwicklung einen zuverlässigen Überblick geboten zu haben. Die Sprache ermöglicht jedoch nur dem Fachhistoriker ein volles Verständnis. Da die Anschaulichkeit weitgehend fehlt, werden auch künftig jene Lehrer, die in der Unter- und Mittelstufe „interessanten“ Unterricht über die Geschichte Stades geben wollen, auf ältere Arbeiten wie die von Wohltmann oder gar von Jobelmann/Wittpenning zurückgreifen müssen. — Zum ersten Teil kontrastiert der zweite über „Das Bild Stades in seinen Straßen, Häusern und deren Bewohnern“. Hier werden einige ältere Gebäude in ihrem heutigen Zustand abgebildet und beschrieben. Die Baubeschreibung ist fast wörtlich aus den „Kunstdenkmalen der Stadt Stade“ (1960) übernommen, ohne daß es angegeben wäre; die Ergänzungen über die Besitzverhältnisse stammen jedoch von Bohmbach. Die Anordnung — straßenweise nach dem Alphabet — ist ebenfalls von den „Kunstdenkmalen“ übernommen. Es wären auch andere Ordnungsprinzipien möglich gewesen, etwa nach dem Alter oder Baustil der Häuser, vielleicht auch nach der sozialen Stellung der Bauherren. Das Auswahlprinzip wird nicht deutlich; erkennbar ist nur, daß die Beispiele diesmal bereits im Anfang des 19. Jhs. abbrechen und daß die Kirchen ausgelassen wurden, während profane öffentliche Gebäude nicht fehlen. Nützlich sind die Erklärungen von Fachausdrücken sowie die Angaben über Geld, Kaufwert und Preise. *H. Schw.*

Einen Überblick über *Das Werk des Wandschnitts in Stade* gibt Jürgen Bohmbach (StadJb. 1975, 7—26). Das wirtschaftliche und politische Ge-

wicht der Wandschneider war in Stade offensichtlich sehr viel größer als in Hamburg und Bremen. Das zeigte sich bereits in Ellermeyers Untersuchungen über den Rentenmarkt sehr deutlich. Um so bedauerlicher ist die lückenhafte Quellenbasis, auf der der Vf. seine Untersuchung aufbauen muß. Immerhin haben sich die Personenlisten erhalten; alles andere ist recht fragmentarisch überliefert. Es ließ sich daher auch nicht klären, inwieweit die einzelnen Mitglieder den Wandschnitt, auf den das „Werk“ privilegiert war, überhaupt betrieben haben. Deutlicher wird, daß das „Werk“ selbst ein erhebliches Eigenvermögen verwaltete (Genauerer erfährt man freilich erst für das 17. und 18. Jh.). Die Ursachen für den Rückgang der Wandschneider seit dem 17. Jh. bleibt offen. In dieser Zeit handelte es sich offenbar nur noch um eine kleine Honoratiorengruppe, für die der Wandschnitt selbst kaum eine Rolle spielte.

H. Schw.

SCHLESWIG-HOLSTEIN. Wolfgang Prange, *Von der Universitätsbibliothek Kiel übernommene Handschriften* (Findbuch des Bestandes Abt. 400.5, Veröff. des Schleswig-Holsteinischen Landesarchivs 2, Schleswig 1975, 84 S.). — Hans Wilhelm Schwarz, *Kreis Eckernförde* (Findbuch des Bestandes Abt. 320 Eckernförde, Veröff. des Schleswig-Holsteinischen Landesarchivs 3, Schleswig 1976, 89 S.).

E. H.

Jürgen Brockstedt, *Die Schiffsahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815—1848* (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 10, Köln/Wien 1975, Böhlau, 575 S.). — Die Arbeit beschränkt sich auf die Herzogtümer Schleswig und Holstein, die Region, welche vom Vf. als „Nahtstelle zwischen dem Norden und der Mitte Europas“ bezeichnet wird. Unter „Lateinamerika“ versteht B. alle Gebiete Amerikas, die unter spanischer und portugiesischer Kolonialherrschaft standen und „von der iberischen Kultur wesentlich beeinflusst wurden“. Spezifisch gemeint sind „Südamerika, Westindien, Zentralamerika, Mexiko und Kalifornien“. Obgleich Schleswig-Holstein sicher nicht eine der wirtschaftlich interessantesten Gegenden im Norden Europas war, nicht zuletzt weil es der gewichtigen Konkurrenz des nahen Hamburg ausgesetzt war, ist die sorgfältig recherchierte und durch zahllose Statistiken untermauerte Studie doch ein überaus nützlicher Beitrag zur Regionalgeschichte. Durch die napoleonischen Kriege hatte die wirtschaftliche Kraft hier besonderen Schaden erlitten und die nachfolgende hier behandelte Zeitperiode ist durch Aufbau und verschiedene Neuerungen gekennzeichnet. Weiterführende Aufschlüsse über die Entwicklung von Handel, Schiffsahrt und Landwirtschaft, die Hauptstützen der schleswig-holsteinischen Wirtschaftsstruktur, werden auf der Grundlage eingehender Forschungen vor allem in Archiven in Kopenhagen, Hamburg, Schleswig und Flensburg vermittelt. Ein Desideratum für weitere Forschungsvorhaben auf diesem Gebiet: Die komplexen Zusammenhänge von Wirtschaft, Gesellschaft und Politik wären noch deutlicher geworden, wenn der Vf. die Detaildarstellung stellenweise gestrafft hätte und dafür Handel und Wirtschaft etwas mehr auch in den Rahmen der politischen Entwicklung in Lateinamerika und Nordeuropa gerückt hätte.

R. R. Doerries

Schleswig-Holstein im Rahmen der deutschen Überseewanderung des 19. Jahrhunderts ist Gegenstand eines Aufsatzes von Kai Detlev Sievers (ZGesSHG 101, 1976, 285—307). Die historische Bedeutung des Phänomens der Auswanderung ist seit langem erkannt; darauf deutet eine umfangreiche Literatur hin. Ebenso sicher ist aber auch, daß es gründliche Forschung auf diesem Gebiet nur im regionalen Rahmen gibt; der vorliegende Aufsatz kann die für Schleswig-Holstein bestehende Lücke nicht voll schließen; denn die Betrachtung bleibt zu sehr im allgemeinen. Der Vf. betont mit Recht die vielfältigen sozialen Impulse — eine Auffassung, die noch eingehender durch Detailforschung begründet werden müßte. Dabei wären die besonderen Verhältnisse in Schleswig-Holstein mit seinen unterschiedlich strukturierten Regionen zu berücksichtigen, die der Vf. in den Grundzügen andeutet. Offenbar ist mit zuverlässigem — auch statistischem — Material erst seit 1870 zu rechnen. Man darf hoffen, daß die Anregungen des Vfs. für sorgfältige Grundlagenforschung auf fruchtbaren Boden fallen.

H. Schw.

Gerhard Kaufmann, *Das alte Kiel. Von der Gründung der Stadt bis an die Schwelle der Gegenwart* (Hamburg 1975, Hans Christians, 144 S., mit ca. 100 Abb., davon 20 farbige). — Das vorliegende Werk zeichnet sich durch eine vorzügliche Wiedergabe von vielen alten Stichen, Karten und farbiger Druckgraphik zur Kieler Stadtgeschichte aus, welche auch für den wissenschaftlich arbeitenden Stadthistoriker von gutem Nutzen sein werden. — Die stadthistorische Darstellung des Vfs. zielt dagegen mehr auf den wissenschaftlich interessierten Laien. Vor allem für die Topographie und die Kulturgeschichte zeichnet sie ein zutreffendes Bild nach dem augenblicklichen Forschungsstand. Für die Verfassungsfragen und die Zeit der Stadtgründung hätten noch eine Reihe von weiteren Abhandlungen über die im Literaturverzeichnis genannten hinausgehend mit Nutzen verarbeitet werden können.

E. H.

Zwei Beiträge sind der Nikolaikirche in Schleswig gewidmet: Christian Radtke veröffentlicht *Historische Untersuchungen zur Schleswiger Nikolaikirche* (Beitr. zur Schleswiger Stadtgesch. 20, 1975, 42—63), die 1196 zuerst genannt und 1568 abgebrochen wurde. Die Anfänge im 11. Jh. lassen sich nur archäologisch erfassen, jedoch auch für die spätere Zeit gibt es nur wenige historische Nachrichten. Der Vf. erschließt vor allem die Topographie der Umgebung und versucht aus dem Patrozinium Schlüsse zu ziehen. St. Nikolai wird auf eine Wikikirche zurückgeführt, die ihre Bedeutung seit dem 13. Jh. mit der Entwicklung der Marktsiedlung an St. Trinitatis weitgehend verlor. Letzte Sicherheit gestatten die Quellen nicht. Über *Rekonstruktion und bauhistorische Stellung der Nikolaikirche zu Schleswig* berichtet dann Gerd Mettjes (daselbst 20, 1975, 64—96). Der Vf. stützt sich auf Ausgrabungsergebnisse von 1970. Eine Holzkirche der 2. Hälfte des 11. Jhs. kann nur aus Gräbern und einer Brandschicht erschlossen werden. Die in den Fundamenten festgestellte Backsteinkirche entstammt der 2. Hälfte des 13. Jhs. Es handelte sich um eine quadratische Halle mit drei Ostapsiden. Vor allem wird der westfälische (Soester) Einfluß betont.

H. Schw.

Schwierigen Problemen wendet sich Klaus-J. Lorenzen-Schmidt bei seiner Untersuchung *Zur Sozialtopographie Schlesiwijs im 16. Jahrhundert* zu (Beiträge zur Schlesiwijscher Stadtgesch. 21, 1976, 17—34). Die Probleme beginnen mit der Topographie, die mühsam, aber doch einigermaßen zuverlässig aus den Quellen (etwa dem Schoetell-Bock und dem Schoßregister) erschlossen wird. Die Vermögenslage der Einwohner wird aus den Schoßregistern abgeleitet, die offenbar die gesamte Bevölkerung (auch die Armen) erfaßten. Bedauerlich ist es, daß diese Register die Hauseigentümer nicht besonders kennzeichneten. Mit Sicherheit wurde die Lange Straße von den Vermögenden bevorzugt; die Unterschicht war im Holm stärker vertreten als in der Altstadt. Das können nur grob gerasterte Erkenntnisse sein; denn auch in Schlesiwig zeigt sich, daß selbst in Gebieten, in denen die Oberschicht beim Hausbesitz überwog, die Unterschicht als Mieter in Kellern und Buden vertreten war. So konnte das Ergebnis nicht die Ermittlung geschlossener Flächen mit einheitlicher Sozialstruktur sein, sondern allenfalls das Überwiegen des einen oder anderen Elements. Dem Vf. ist es im großen und ganzen gelungen, eine Art Vermögenstopographie der Stadt zu ermitteln; zur Sozialtopographie gehört jedoch mehr, etwa eine Berufsstruktur, die jedoch aus den Quellen kaum einwandfrei zu erschließen ist. Es macht für die soziale Stellung und auch für die politische Einstellung einen Unterschied, ob ein vermögender Bürger ein Brauer, ein Grundbesitzer, ein Kaufmann oder der Inhaber eines kommunalen Amtes ist. Ebenso ist die Mittel- und Unterschicht nicht nur nach dem Vermögen oder Einkommen gegliedert. Eine dialektische Klassentheorie kann auf das Mittelalter ebensowenig wie auf die neuere Zeit angewandt werden. Wenn nun zu Beginn des vorliegenden Aufsatzes der Eindruck vermittelt wird, als ob erst die „konfliktorientierte Historiographie der Deutschen Demokratischen Republik“ die „westdeutschen Stadthistoriker“ darüber belehren mußte, daß die „Stadt“ im Mittelalter nicht „vorwiegend ein ungeschichtetes . . . Sozialgebilde“ gewesen sei, so trifft das in dieser zugespitzten Form nicht zu. Allenfalls mag man sich zur älteren Sicht der Sozialschichtung und der Konflikte („Zunftkämpfe“) kritisch äußern. Im übrigen ist die Geschichte der Sozialstruktur und der „Bürgerkämpfe“ überall im Fluß; dabei zeichnet sich (auch in der DDR!) deutlich die Abkehr von der dialektischen Sicht (etwa Patrizier — Zünfte; Reiche — Arme) ab. Die Vermögenstopographie verführt zu einer dialektischen Betrachtung; sie ist aber nur eins von mehreren Elementen der Sozialtopographie, die sich nur in wenigen Städten bei besonders günstiger Quellenlage zuverlässig ermitteln läßt. Für Schlesiwig war das offenbar nicht möglich. *H. Schw.*

HANSESTÄDTE. Zum Jubiläum der Reichsfreiheit erschien ein Sammelband unter dem Titel *Lübeck 1226; Reichsfreiheit und frühe Stadt* (Lübeck 1976, Hansisches Verlagskontor H. Scheffler, 399 S., zahlreiche Abb. und Pläne; Faltkarte mit Faksimile der Urk. von 1226). Auftraggeber war der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Die einzelnen Beiträge haben recht unterschiedlichen Charakter: Es gibt sowohl gründliche Untersuchungen von Einzelproblemen als auch Darstellungen größerer Entwicklungen; das Interesse richtet sich auf die Diplomatie, die allgemeine Geschichte, die Bau- und Kunstgeschichte. Die beiden Ausfertigungen der Urk. von 1226 befinden sich in der DDR, wobei die Goldbulle der einen Ausfertigung abgerissen ist, während

sich das Wachssiegel des anderen Exemplars erhalten hat (Antjekathrin Graßmann). Die Urk. wird dann in den großen Zusammenhang staufischer Politik eingeordnet (Werner Goez); dabei wird auch die Geschichte des Ausstellungsortes Borgo San Donnino dargestellt. Mit Recht ist die besondere Rolle des Deutschordensmeisters Hermann von Salza für Lübeck betont (Walter Hubatsch); die Ritter in Livland und Preußen waren auf die Unterstützung der Travestadt angewiesen. Von allgemeiner Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Anmerkungsapparat von Hubatsch: er setzt sich hier mit der Auffassung von Ernst Pitz über päpstliche und kaiserliche Reskripte auseinander. Der Versuch, das Hafenzeichen von Travemünde näher zu bezeichnen (Detlev Ellmers), muß sich im wesentlichen mit einer Darstellung skandinavischer Analogien begnügen, da für Travemünde weitere Quellen fehlen (vgl. auch oben S. 141). Eine Untersuchung über Charakter und Bedeutung des Priwall gegenüber von Travemünde (Antjekathrin Graßmann) weitet sich zu einer Geschichte der Travemündung im Mittelalter. Die Formulierung in der Urk. von 1226 deutet Eigentumsansprüche an, die erst noch durchgesetzt werden mußten. Die Interpretation des Satzes der Urk. von 1226, der von einer durch Kölner und Tieler Kaufleute in England erhobenen (Gilde- bzw. Hansa-)Steuer spricht (Klaus Friedland), erfolgt ebenfalls in einem größeren Rahmen, nämlich dem der Gildegeschichte; Lübeck war im Begriff, in England eine neue „Hanse“ zu entwickeln. Beobachtungen über die ältesten Lübecker Urkk. (Wolfgang Prange), von denen die erste von Vogt und Rat ausgestellte (ein Schiedsspruch von 1222) nur abschriftlich überliefert ist, zeigen, daß die Beurkundungspraxis (Ausstellung, Besiegelung) zunächst noch recht variabel war. Sie wurde vor allem durch das Bestreben der Parteien bestimmt, sich eine gegenseitige Sicherung zu verschaffen. Erst nach und nach (bis 1230) erlangte das städtische Urkundenwesen ein Eigengewicht mit festen Formen, wie sich auch das Kanzleiwesen der Stadt erst über Jahre hin entwickelte. Das Reichsstadtprivileg wird dann in den Zusammenhang der lübeckischen Geschichte eingefügt (Hartmut Boockmann), wobei vor allem die praktische Bedeutung der Urkunde in ihrer Entstehungszeit untersucht wird, und der Vf. die zeitgebundene antiholsteinische Note betont. Die späteren Privilegienbestätigungen hatten nur einen pauschalen Text, weil sich die politischen Akzente im einzelnen verschoben hatten und weil es immer deutlicher wurde, daß man mit einer detaillierten Kaiserurkunde einen mächtigen Gegner kaum noch beeindrucken konnte. In die Vor- und Frühgeschichte Lübecks gehört ein Aufsatz über Vicelin und die Neugründung des Bistums Oldenburg/Lübeck (Erich Hoffmann), wobei der Vf. auf mehrere Vorarbeiten zurückgreifen konnte. Nach wie vor bleibt Helmold in vielen Einzelheiten die einzige Quelle. Das Kontinuitätsproblem für das schauenburgische und welfische Lübeck ist immer noch in der Diskussion (Karl Jordan), wobei Verfassungsfragen (Einflüsse des Stadtherrn und Gemeindebildung, Privilegierung durch Heinrich den Löwen) und die Topographie im Mittelpunkt stehen. Die Einführung der Ratsverfassung 1163 wird bestritten. Weitere Untersuchungen beleuchten die Anfänge Lübecks von verschiedenen Seiten: Sie behandeln das Verhältnis der Stadt zu den Grafen von Holstein um 1200 (Ulrich Lange), die Rolle von Kreuzzug und Handel zur gleichen Zeit (Tore Nyberg, vgl. auch unten S. 228f.), wobei es sich zunächst vor allem um Christianisierung

und dänische Expansion im Ostseebereich handelte, für die Lübeck dann eine wichtige Rolle spielte. Welche politischen Folgen dabei die Kreuzzugsideologie hatte, läßt sich wohl nicht genau klären. Ein besonderes Kapitel ist der Bedeutung Visbys für die deutsche Expansion in Livland gewidmet. Der Wert des Aufsatzes besteht in der ausgiebigen Berücksichtigung skandinavischer Forschung. Ein altes Thema wird mit einer Untersuchung über Bardowick — Lüneburg — Lübeck aufgegriffen (Uta Reinhardt); hier wird der derzeitige Stand der Forschung festgehalten. Bardowick wird als Kaufmannswik unter Königsschutz und Königsherrschaft (mit Königshof) sowie als Missionszentrum gesehen. Die Bistumsfrage wird nicht erörtert. Später war Heinrich der Löwe im Besitz des Ortes (Reichslehen) und konnte hier zusammen mit dem nahen Lüneburg einen Schwerpunkt seiner Herrschaft bilden. Erst durch die Übernahme Lübecks durch den Welfenherzog geriet Bardowick in Verfall, so daß die Zerstörung von 1189 keinen Wiederaufbau nach sich zog. Lüneburg wird als früher Salinen-, Kloster- und Burgort gesehen, der sich neben Bardowick zu einem bedeutenden Handelsplatz entwickelte, der für Heinrich den Löwen besonderes Gewicht hatte, da er im Gegensatz zum Reichslehen Bardowick auf welfischem Allod lag. Eine längere Arbeit beschäftigt sich mit der Gründung Elbings 1237 (Werner Neugebauer). Zwar ging die Initiative vom Deutschen Ritterorden aus, doch liegen Lübecker Anregungen (Grundriß) auf der Hand. Eine besondere Stellung nahm im Kolonisationsgebiet freilich die stadtherrliche Burg ein, die in Lübeck sehr bald in den Hintergrund getreten war (der Vf. zieht mehrere Analogien heran). Archäologie und Topographie sind Schwerpunkte dieser Arbeit, doch wird auch die Zusammensetzung der Einwohnerschaft untersucht und dabei der große Anteil Lübecker Bürger für wahrscheinlich gehalten; so orientierte sich die Rechtsstellung der Gemeinde am Vorbild der Travestadt (Lübisches Recht), ganz zu schweigen von den Handelsbeziehungen zwischen Lübeck und Elbing. Mehrere Beiträge sind den Ergebnissen der Archäologie gewidmet. Eine Übersicht stellt Probleme und Ergebnisse dar (Günter P. Fehring): Alt-Lübeck ist sehr gut erforscht; im „deutschen Lübeck“ sind die Grabungsergebnisse naturgemäß lückenhafter. So ergab sich bisher noch keine letzte Sicherheit über die Lage des schauenburgischen Ortes, wie überhaupt noch manche Fragen der Kontinuität offen bleiben. Keramikfunde machen wahrscheinlich, daß der älteste Siedlungsbereich in der Nähe des Marktes bzw. Kohlmarktes lag, während ein slawischer Ort im Domgebiet vermutet wird (einzelne Scherben slawischer Keramik). Bestätigt wurde, daß die ersten Gebäude aus Holz bzw. Fachwerk bestanden. Aus dem Untergrund des Heiligen-Geist-Hospitals wurde Keramik des 13. Jhs. geborgen (Peter Hartmann), Gräben des 12./13. Jhs. wurden untersucht (Hans Drescher); ein Artikel ist einem Glasgefäß syrischen Ursprungs gewidmet, dessen Scherben in einer Grube des 13. Jhs. gefunden wurden (Robert C. Charleston). Der Fund gehört in eine Reihe ähnlicher Becher, die in europäischen Museen verwahrt werden. Sie beweisen die Weiträumigkeit des arabischen Handels im Gefolge der Kreuzzüge. Zum Abschluß wird über die Domgrabung 1975 berichtet, durch die eine Rekonstruktion der halbkreisförmigen romanischen Chorapsis ermöglicht wurde (Hartmut Röttling), und ein Modell des romanischen Doms entworfen (Dankwart Gerlach). Die architektonischen und plastischen Überreste des 13. Jhs.

werden in 31 Abb. vorgestellt (Wulf Schadendorf und Lutz Wilde). Im ganzen ist ein vielseitiges und materialreiches Werk entstanden, das vor allem für die Geschichte Lübecks im 12. und 13. Jh. neben Zusammenfassungen des Forschungsstandes auch manche neuen Erkenntnisse vorträgt. *H. Schw.*

Der Vortrag von Walther Hubatsch über *Lübecks Reichsfreiheit und Kaiser Friedrich II.* (ZVLGA 56, 1976, 5—15) umreißt die weltpolitische Situation, in die Lübecks Interessen verwoben waren. Dem Kaiser war an einer Stärkung und direkten Bindung der Stadt an das Reich gelegen, weil sie Stützpunkt zur Sicherung Livlands sein konnte. Neue Gesichtspunkte finden sich nicht, doch ist es aufschlußreich, wie hier die lübeckische Geschichte in einen größeren Rahmen eingefügt wird. *H. Schw.*

Der Beitrag von Ulrich Lange über *Lübecks Anfänge in neuer Sicht* (ZVLGA 56, 1976, 99—106) unterstreicht im wesentlichen die Ergebnisse von Bernhard Am Endes *Studien zur Verfassungsgeschichte Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert* (vgl. HGBll. 94, 1976, 151). Kritik gibt es nur in wenigen Punkten: So bestreitet Lange, daß Adolf II. in der Lage gewesen sei, Lübeck großzügig auszubauen; er nimmt daher eine Siedlung beschränkten Umfangs im Bereich des späteren Marktes an. *H. Schw.*

Als vervielfältigte Maschinenschrift legt Wolfgang Prange das *Findbuch der Bestände Abt. 268 und 285: Lübecker Domkapitel mit Großvogtei und Vikarien sowie Amt Großvogtei* vor (Veröff. des Schleswig-Holstein. Landesarchivs Bd. 1, 1975, 324 S.). Prange gibt zunächst eine kurze Übersicht über Gliederung und historische Ableitung der Bestände. Diese umfassen im wesentlichen die Zeit vom 16. Jh. bis 1804 und dokumentieren die Verhältnisse einer Grundherrschaft, wobei die große Politik nur eine untergeordnete Rolle spielte. In vielen Akten findet sich Material zur Lübecker Stadtgeschichte, auch Hamburg wird mehrfach erwähnt. Ein ausführlicher Index, der Orte, Personen und Sachen, wie sie sich in Titeln und Erläuterungen der Akten finden, erleichtert die Erschließung. *H. Schw.*

Die chronikalischen Eintragungen im ältesten Dom-Traubuch Lübecks 1575—1615 (1622), die von Annie Petersen herausgegeben wurden (ZVLGA 55, 1975, 41—98), enthalten auch Aufzeichnungen über zurückliegende historische Vorgänge und Verhältnisse. Die Thematik ist vielseitig, wie man es in Chroniken dieser Zeit gewohnt ist; vor allem findet man vertreten: Feuersbrünste, Überschwemmungen, Unglücksfälle, Verbrechen usw., doch überwiegen Personalmeldungen, bes. Todesfälle. Die Berichte sind im allgemeinen kurz, können aber bei der Darstellung skandalöser Fälle und von Begebenheiten am Dom sehr ausführlich werden. Die große Politik wird kaum berührt. Von großem Nutzen für die Erschließung des Materials ist ein Sach- und Personenregister. *H. Schw.*

Das *Jutisch Lowbok, Lübeck 1486*, wurde mit einer Einleitung von Klaus von See in der Reihe *Mittelalterliche Gesetzbücher europäischer Länder in Faksimiledrucken* als Bd. V herausgegeben (Glashütten im Taunus, Detlev

Auvermann, 66 S. Einl. und 74 Bll. Faksimiledruck). Es handelt sich um ein Gesetzbuch, das 1241 durch König Waldemar II. als verbindlich erklärt wurde. Die Einleitung des Neudrucks ist von hervorragender Qualität und beschäftigt sich mit den historischen Hintergründen des jütischen Rechts im 13. Jh., wobei vor allem auch auf die dänische Literatur Bezug genommen wird. Diese Darstellung ist für die Hansegeschichte von großer Bedeutung. Über die Abfassung des Rechtsbuches gibt es nur Vermutungen, auch ist nicht bekannt, wieviel aus dem älteren jütischen Recht übernommen wurde. Auffallend ist, daß das Seekriegsaufgebot einen großen Raum einnimmt. Das Hauptgewicht liegt auf Angaben über Rechte und Pflichten königlicher Beamter sowie des landbesitzenden Adels, über die Gerichtsbarkeit und über die Stellung der Kirche. Ausführlich verfolgt der Herausgeber die Anwendung des jütischen Rechts im Zusammenhang mit der historischen Entwicklung bis ins 19. Jh. Der 1486 in Lübeck gedruckte Text gibt eine niederdeutsche Übersetzung wieder und enthält auch die Supplemente nach 1241. Er geht auf eine Hs. vom Ende des 14. Jhs. zurück. Der Reprint läßt in der Qualität nichts zu wünschen übrig. *H. Schw.*

Beachtenswert ist der *Bericht des Amtes für Denkmalspflege der Hansestadt Lübeck 1974/75* von Lutz Wilde (ZVLGA 55, 1975, 136—154). Es finden sich vor allem Angaben über Gräfte und Grabkapellen sowie über die romanische Chorapsis im Dom. Neue Erkenntnisse wurden auch über die Briefkapelle in der Marienkirche gewonnen; in der Katharinenkirche wurde die alte Ausmalung seit dem 14. Jh. untersucht. Zahlreiche Angaben finden sich auch über die Wiederherstellung von Bürgerhäusern. *H. Schw.*

Zwei bemerkenswerte Lübecker Geistliche des 14. Jahrhunderts: Hinricus de Culmine und Goswinus Grope werden in ihrem Werdegang durch Jürgen Reetz aus den im Hamburger Staatsarchiv verwahrten Acta Avinionensia erhellt (ZVLGA 56, 1976, 107—111). Hinricus war Scholaster in Kiel, dann auch Domscholastikus des Bistums Schwerin. Goswinus Grope episcopus Evclonensis wird zwar in mehreren Quellen erwähnt, doch bleibt über ihn manches unklar; offenbar war er Dominikanerprior, Titularbischof und Weihbischof. *H. Schw.*

Johannes Osthusen, ein Lübecker Syndikus und Domherr in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, ist der Titel einer Untersuchung von Gerhard Neumann (ZVLGA 56, 1976, 16—60). Osthusen kam 1466 als Erfurter Doktor beider Rechte nach Lübeck, wo er lange Zeit der führende Diplomat war, so daß die vorliegende Arbeit auf lange Strecken zur Darstellung lübeckischer und hansischer Außenpolitik wird. Einen Höhepunkt bildete Osthusens Tätigkeit am kaiserlichen Hof 1470, wo er u. a. ein Gerichtsprivileg für Lübeck erlangen sollte. Hier erfahren wir nun zahlreiche Einzelheiten über das komplizierte Verfahren eines solchen Rechtsaktes. Geiselnahme und andere Gefahren drohten auf den notwendigen Reisen. Alles ist gut belegt und flüssig dargestellt. Ebenso zuverlässig ist das Bild vom Getriebe auf den Reichstagen und von Osthusens Wirken in der Reichspolitik. Dabei wurden immer wieder Probleme der Hanse berührt, die in dieser Zeit freilich in regionale Städtegruppen zerfallen war. Es ging vor allem um Beiträge zum Türkenkrieg; Probleme gab es auch im

Westen mit Burgund und England. Hier wirkte Osthusen 1473/74 am Zustandekommen des Utrechter Friedens zwischen der Hanse und England mit. 1475 wurde Osthusen Domherr in Lübeck, und seither nahmen die Pflichten als Syndikus offenbar ab. Es ist bezeichnend, daß über den Charakter Osthusens wenig bekannt ist. *H. Schw.*

Nach Pierre Jeannin war *Die Rolle Lübecks in der hansischen Spanien- und Portugalfahrt des 16. Jahrhunderts* recht bedeutend (ZVLGA 55, 1975, 5—40); das ist trotz der lückenhaften Quellen deutlich erkennbar. Auf der iberischen Halbinsel benötigte man vor allem Getreide und hatte Salz zu bieten. Dabei war die niederländische Zwischenstation wichtig. Es war im allgemeinen nicht möglich, den genauen Umfang des Handels, etwa auch im Vergleich zu Danzig, Hamburg und Bremen, über längere Zeit abzuschätzen. Er dürfte erheblichen Schwankungen unterworfen gewesen sein, zumal mehrere Kriege Störungen brachten und vor allem die Engländer versuchten, den Spanienhandel zu behindern. Der Vf. trägt eine Fülle von Material zusammen, das er umsichtig auswertet. Er untersuchte auch den Kreis jener Personen, die am Spanien- und Portugalthandel beteiligt waren. Dabei ergab sich immer noch keine klare Trennung von Handel und Reederei. Anteile an Waren und Schiffen konnten sehr variabel sein; auch die Schiffer hatten durchweg ihre Anteile. Der Anhang enthält eine Liste der lübeckischen Spanienfahrer von 1593 aufgrund der Sundzollrechnungen und der großen Reeder in der Spanienfahrt 1590—1601. *H. Schw.*

Marie-Louise Pelus, *Naissance, évolution et fonctionnement d'une entreprise commerciale à Lübeck dans les années 1560—1570* (RHES 53, 1975, 128—139) arbeitet sehr klar die verschiedenen Typen von Handelsgesellschaften heraus, die Wolter von Holsten bei seiner Handelstätigkeit benutzte. Durch den primitiven Charakter der Organisationsformen, der die Erwirtschaftung beachtlicher Gewinne keineswegs verhinderte, wird an diesem bis ins letzte analysierten Beispiel die Beharrungskraft von Strukturen deutlich, wie sie G. Mickwitz für Reval beschrieben hat. *P. J.*

Zur Frage der Lübecker Rußlandimporte durch Rigafahrer im 17. Jahrhundert äußert sich sachkundig Elisabeth Harder-Gersdorff (ZVLGA 56, 1976, 61—75). Dabei geht es vor allem um das Problem des quantitativen Anteils der über Riga importierten „Reußischen Ware“ bzw. um den Zusammenhang zwischen Nowgorod- und Rigafahrern. Die Kontorgeldrechnungen der Nowgorodfahrer, die Rigaer Akzise-Kontor-Rechnungen und die Lübecker Zulage-Zollbücher haben als wichtigste Quellen zu gelten. Dennoch bleibt das Material lückenhaft, und es zeigt sich auch, wie problematisch eine „nationale“ Zuordnung von Waren ist. Eine gesicherte Statistik läßt sich daher kaum ermitteln. *H. Schw.*

Herbert Schult rundet seine Arbeit über *Lübecker Wirtschaftsbeziehungen nach Dänemark, Finnland und Schweden 1775—1809 im Spiegel Lübecker Schuldforderungen* mit dem II. (Schluß-) Teil ab (ZVLGA 55, 1975, 99—135). Er enthält die Auswertung, Kartenskizzen und ein Register. Firmen

und Personen schuldeten sehr unterschiedliche Beträge, auch schwankten die Angaben über Zinsen. Als Sicherheit dienten Bürgschaften und Immobilien. Für statistische Ermittlungen reichte das Material nicht aus. Die Tätigkeit einiger Firmen wird genauer dargestellt. Ein Register erleichtert die Erschließung der Regesten nach Personen und Ländern. H. Schw.

Der Streit um die Anfänge der nordwestdeutschen Bistumsorganisation schlägt sich auch in dem Buch von Wolfgang Seegrün, *Das Erzbistum Hamburg in seinen älteren Papsturkunden* (Studien und Vorarbeiten zur Germania Pontificia, Bd. 5, Köln/Wien 1976, Böhlau, 110 S., 15 Tfn.) nieder. Der Hauptakzent liegt auf einer kritischen Untersuchung der Quellen zur älteren Bistumsgeschichte. Die seit Jahrzehnten kontroversen Meinungen werden übersichtlich und sachlich dargestellt. Zu Drögereits Auffassung über einige Fälschungen äußert der Vf. Skepsis. Auf jeden Fall wird nun aber eine von zwei Fälschungsserien in die Zeit um 1158 verlegt, als ein Rivalitätskampf zwischen den Domkapiteln in Bremen und Hamburg über den Sitz des Erzbistums einsetzte. Die damals hergestellten Urkk. sollten vor allem die Metropolitanrechte des Erzbistums in Ostalbingen sichern. Andere Fälschungen wurden bereits 1074/75 im Auftrag Erzbischof Liemars veranlaßt, um vor allem die Rangordnung und damit die skandinavische Mission zu sichern. Ausführlich setzt sich der Vf. auch mit dem Streit über die Anfänge des Erzbistums Hamburg auseinander, das nach Drögereit eine Fiktion der Jahre 890/93 war. Nach Seegrün wurde Ansgar bereits 832 Erzbischof (von Hamburg); 847 trat zwar faktisch eine Vereinigung des Bistums Bremen mit dem Erzbistum Hamburg ein, doch blieb die Rechtslage umstritten. Man wird vermuten dürfen, daß Drögereits Entgegnung folgen wird; eine so komplizierte Materie wird sich nie ganz von Irrtümern freihalten lassen. — Ein kurzer Hinweis des Vf.s (18/19) auf Schreibschulen in Hamburg bzw. Bremen muß neu überdacht werden: Ein Schreibervermerk in einem Psalmenkommentar, den Erzb. Hartwig I. (1148—1168) anfertigen ließ, lautet: „Harduicus archiepiscopus hos libros sancte Marie et beato Petro in Brema contulit“. Daraus wird von S. geschlossen, die Bücher seien dem Dom (Stae. Mariae) in Hamburg und dem Dom (Sti. Petri) in Bremen übergeben worden. Der Ort Hamburg sei nicht besonders genannt, weil der Schreiber dort ansässig gewesen sei. Nun war aber der Hauptaltar im Bremer Dom zunächst der Hlg. Maria geweiht; erst bei dem zeitlich nicht genau zu bestimmenden Ausbau der Ostkrypta (vielleicht um 1120) wurde der Marienaltar in diese verlegt, während der Petrusaltar auf dem Hochchor aufgestellt wurde. Beim Bremer Dom dürfte die Vorstellung von einem Doppelpatrozinium Maria/Petrus noch einige Jahrzehnte weitergewirkt haben, so daß der genannte Schreibervermerk — wie Bernhard Bruch meinte — durchaus bedeuten könnte, daß die Bücher nur der Kathedrale in Bremen übergeben wurden. — Überraschen muß die Behauptung S.s (50), daß Erzb. Hartwig I. von Hamburg „der rheinischen Familie von Sponheim“ entstammte. Er war mit Sicherheit ein Sproß der Stader Udonen. Seine Mutter Richardis stammte zwar aus dem rhein-fränkischen Geschlecht der Grafen von Spanheim bzw. Sponheim (bei Bad Kreuznach), doch war der Vater der Mutter Burggraf von Magdeburg. Die Schlüsse auf Beziehungen zum Maastrichter Raum finden also in verwandtschaftlichen Beziehungen des Erzbischofs keine Stütze. — Die Datierung der

Chronik Johann Renners in den Anfang des 16. Jhs. (72) ist nicht exakt: Die Niederschrift war 1583 beim Tode des Chronisten noch nicht ganz abgeschlossen.
H. Schw.

Hans-Peter Baum untersuchte *Hochkonjunktur und Wirtschaftskrise im spätmittelalterlichen Hamburg anhand der Hamburger Rentengeschäfte 1371—1410* (Beiträge zur Gesch. Hamburgs, hg. vom Verein f. Hamburg. Gesch. Bd. 11, Hamburg 1976, Hans Christians, 235 S.). Damit werden die von R. Sprandel geförderten Arbeiten über den Hamburger Rentenmarkt um eine weitere vermehrt. Auch diesmal liegt es in der Natur der Sache, daß die Unterschicht im Kreditbereich kaum in Erscheinung tritt und daher auch keine Anhaltspunkte für ihre wirtschaftliche Lage gewonnen werden können. In methodisch sauberer Weise wird untersucht, inwieweit das Material vollständig und zuverlässig, also statistisch auswertbar ist. Vor allem muß als Tatsache hingenommen werden, daß die städtischen Rentenbücher seit 1401 bis auf das Rentenbuch des St. Petri-Kirchspiels nicht erhalten geblieben sind. Bei der sorgfältigen Untersuchung der Quellen ergab sich, daß die Renten nur eine von mehreren Formen des Kredits waren, daß z. B. auch der Warenkredit eine große Bedeutung hatte, und daß es auch sonst Darlehen ohne Belastung von Immobilien gab. Die Laufzeit der Renten schwankte. Bei Hochkonjunktur wurde zurückfließendes Kapital zum größten Teil wieder in Renten angelegt, während es in Krisenzeiten in stärkerem Maße zurückgehalten wurde. Ein großer Teil der Rentenkredite wurde für Betriebsinvestitionen verwandt (zur Rohstoffbeschaffung durchweg der Warenkredit). Aus dem Rentenmarkt läßt sich für 1381—1389 eine wachsende Konjunktur ablesen, die sich auch in starker Einwanderung und Bautätigkeit niederschlug. Seit etwa 1395 setzte eine Rezession ein, die z. T. durch die Seeräuber veranlaßt wurde. Zu den größten Geldanlegern gehörten Fernhändler und (in der Mittelschicht) Gewerbetreibende, die Luxusgüter und Lebensmittel herstellten oder vertrieben bzw. Dienstleistungen erbrachten. Großer Kapitalbedarf herrschte bei Bierexporteuren, Böttchern usw. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß die Unruhen von 1410 von Bierexporteuren und Fernhändlern, also Gruppen von sehr unterschiedlichen Interessen auf dem Rentenmarkt, getragen waren. Sozialer Auf- und Abstieg aus wirtschaftlichen Gründen war nicht selten; der Abstieg war auch von Rentenverkäufen begleitet. Die Arbeit enthält eine Fülle von Material zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Hamburgs um 1400, das nicht nur in der Darstellung, sondern auch in Tabellen und graphischen Darstellungen geboten wird.
H. Schw.

Otto Scheib, *Die Reformationsdiskussionen in der Hansestadt Hamburg, 1522—1528* (Reformationsgeschichtliche Studien und Texte, Bd. 112, Münster 1975, Aschendorff, XII u. 266 S.). — Sch. zielt in seiner an der Universität Freiburg i. Br. angefertigten theologischen Dissertation darauf ab, „den Formen und der Entstehung und den theologischen Ursachen des Scheiterns der neuzeitlichen Religionsgespräche“ nachzugehen. Er untersucht hierzu als paradigmatischen Fall die Hamburger ‚Diskussionen‘ der Reformationszeit, von denen ausgehend er dann zum Schluß „allgemeingültige Ergebnisse“ formuliert, die sich auf Verlauf, Struktur und Erfolgchancen von Religionsgesprächen zwischen Christen während der „abendländischen Neuzeit“ überhaupt beziehen. —

Der wichtigste Ertrag, der sich aus der eingehenden und mit Gewinn zu lesenden Fallstudie für die Hanse- und die allgemeine Stadtgeschichte ergibt, ist darin zu sehen, daß hier die spezifisch theologische Dimension innerhalb des vielschichtigen Ringens um die kirchliche Erneuerung in den Hansestädten ins Zentrum des Interesses gerückt ist. Die Reformation Hamburgs wird nachgezeichnet am Leitfaden der freiwillig oder gezwungenermaßen eingegangenen Streitgespräche zwischen Vertretern der neu- und altgläubigen Fraktion innerhalb der städtischen Theologenschaft. Die ausführlichste Erörterung finden die beiden von und vor dem Rat abgehaltenen Diskussionen der Jahre 1527 und 1528. In der ersten mußte die katholische Partei eine Niederlage hinnehmen, insofern als der Rat aufgrund des Diskussionsverlaufes gegen seinen eigenen Willen den Domprediger Bustorp zum Widerruf einer Rechtfertigungsthese verurteilen mußte; das Gespräch von 1528 brachte dann angesichts einer veränderten personellen Zusammensetzung des Rates und eines gewachsenen Einflusses der Bürgerschaftsgremien den endgültigen Sieg der Reformation. Sch. sieht in diesem Verlauf einerseits einen Beleg dafür, daß „die theologische Diskussion als Schiedsinstanz“ versagt habe, weil sie „nichts mehr klären, sondern nur noch dazu dienen (konnte), die eigenen Ansichten von vorgefaßten Prinzipien her zu begründen“; andererseits gesteht er ihr zu, einen „Beitrag zur Klärung der Standpunkte“ geleistet und „Unklarheiten über die gegnerische Lehre beseitigt“ zu haben (111f.). — Sch. interpretiert Verlauf und Ergebnis der Gespräche im Lichte der damals geltenden Hamburger Rechtssatzungen, vor allem des Prozeßrechtes, und der Regeln der akademischen Disputiergewohnheiten (100ff., 167ff.). Dabei stellt er an entscheidenden Punkten eine zugunsten der Protestanten erfolgte Abweichung von den Normen fest, was er als unsachgemäße Einwirkung politischer Machtverhältnisse interpretiert (173ff., 177). In sich ist diese mit Kenntnis und in sorgfältiger Abwägung der jeweils wirkenden Faktoren vorgetragene Argumentation stimmig. Charakter und Funktion städtischer Disputationen der Reformationszeit (vgl. dazu B. Moeller, in: ZSRG.KA 60, 1974, bes. 361ff.) wird sie aber m. E. aus einem doppelten Grund nicht ganz gerecht: unter stadthistorischem Aspekt, weil Sch. Stadtrecht und Stadtverfassung einseitig obrigkeitlich akzentuiert und die rechtsetzende Kraft des Bürgerverbandes außer acht läßt (für ihn ist ein Rat, der dem Willen der Bürgerschaft Folge leistet, „Erfüllungsgehilfe der Bürger“!, 129, ähnlich 174, 175); unter reformationsgeschichtlichem Aspekt, weil er aufgrund theologischer und juristischer Vorgaben eine Entscheidung in Glaubensfragen nur dann als adäquat — er spricht wiederholt von „objektiv“ — anerkennen kann, wenn sie vom kirchlichen Lehramt oder in akademischer Diskussion unter Fachleuten gefällt wurde, eine Vorstellung, die die Konsequenzen des lutherischen Prinzips eines allgemeinen Priestertums aller Gläubigen zwangsläufig vernachlässigt.

H. Schilling

In seinen *Untersuchungen zur Preisentwicklung in Hamburg zwischen 1500 und 1550* stand Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (ZVHG 62, 1976, 1—30) vor der Schwierigkeit aller solcher Untersuchungen: Es mußten zuverlässige Preisreihen aufgestellt werden, die unter Berücksichtigung des Geldwertes an Löhnen und anderen Einkünften zu messen waren. Zudem war bei Schwankungen zu beurteilen, ob sie kurzfristig waren oder aber langfristige Ent-

wicklungen signalisierten. Der Vf. hat seine mühevollen Aufgabe mit viel Umsicht gelöst. Es gelang ihm, für einige wichtige Waren Preiskurven herzustellen. So ergab sich für Roggen eine im ganzen steigende Tendenz mit starken Teuerungsspitzen 1531 und 1545. Ein Ansteigen des durchschnittlichen Preisniveaus ist auch bei den meisten anderen Waren zu beobachten; der Geldwertverlust ist dafür nur in geringem Umfang verantwortlich gewesen. Die Lohnentwicklung wird nicht im einzelnen untersucht. Der Vf. nimmt mit guten Gründen an, daß die Löhne nicht ganz den Preissteigerungen bei Konsumwaren folgten, so daß mit einer Verarmung der Mittel- und Unterschichten zu rechnen ist. Eine spektakuläre „Preisrevolution“ gab es jedoch auf lange Sicht nicht. Bemerkenswert ist, daß keine direkten Zusammenhänge zwischen der Preisentwicklung und politischen Unruhen feststellbar waren.

H. Schw.

Zu den hervorragenden neueren Werken mit einer Dokumentation zur israelitischen Gemeindegeschichte Hamburgs gehört die Arbeit von G ü n t e r M a r w e d e l über *Die Privilegien der Juden in Altona* (Hamburger Beiträge zur Gesch. der deutschen Juden Bd. V, Hamburg 1976, Hans Christians, 432 S.). Hier wurde jener Quellenbestand erfaßt, der Auskunft über die von staatlichen Organen gewährte Stellung der Juden gibt. Es war mühevoll Sucharbeit erforderlich, um die erwünschte Vollständigkeit zu erzielen; der Abdruck und die Kommentierung erfolgte mit großer Sorgfalt. Die Privilegien werden durch eine ausführliche Einleitung in den allgemeinen Verfassungszusammenhang gestellt und für eine Übersicht über die Stellung der Juden in Altona ausgewertet. Das größte Gewicht haben die Geleitbriefe, durch die, bei Einhaltung bestimmter Vorschriften, der Schutz der Landesherrschaft gewährt wurde. Die Zahl der Juden war zunächst sehr gering, stieg aber seit der 2. Hälfte des 17. Jhs. stark an. Die Privilegien fallen in die Zeit von 1584 bis 1857. Am Schluß finden sich Orts- und Personenregister; ein Sachregister fehlt.

H. Schw.

Einen wesentlichen Beitrag zur Geschichte Hamburgs in der Neuzeit bildet die Arbeit von M a r t i n R e i ß m a n n, *Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht* (Beiträge zur Geschichte Hamburgs, hg. v. Verein für Hamburgische Geschichte, Bd. 4, Hamburg 1975, Hans Christians, 447 S.). — Die bei P. E. Schramm in Göttingen entstandene Dissertation versucht mit sozialgeschichtlichen Fragestellungen die Kaufmannschaft in ihrer Gesamtheit als soziale Gruppe zu erfassen, sie nach verschiedenen Gesichtspunkten zu gliedern, ihre Bedeutung im wirtschaftlichen, sozialen und öffentlichen Leben der Stadt aufzuschlüsseln und somit zu Aussagen über Bewegungsabläufe innerhalb der Kaufmannschaft zu gelangen. — Über die Anzahl der am Handel beteiligten Personen während des 17. Jhs. geben die Bürgerbücher Aufschluß, in die jeder neuvereidete Hamburger mit Berufsangabe eingetragen wurde. Hier sind — mit Ausnahme der Fremden — nicht nur alle Übersee- und Großkaufleute erfaßt, sondern auch die kleinen Händler, bis hin zu den Hausierern und Höckern. Die Einbeziehung der Kleinhändler in die Betrachtung konnte von R. nicht durchgehalten werden, da für diese die Quellengrundlage zu dürftig ist. Handelsrichtungen, Umfang und Umsatz des Handels sind für die Überseehändler nur in den Jahren 1644—1646 zu fassen, da für diese Zeit die Listen des Admiralitätszolls vorhanden sind. Auch Zoll-

bücher vom Land- und Elbzoll (1630—37) lassen wegen ihrer Bruchstückhaftigkeit umfassende quantifizierende Auswertungen nicht zu. Sie bieten aber genügend Material, um Kaufmannstypen zu beschreiben, die auf bestimmte Handelsrichtungen (z. B. Iberienhandel, Schottlandhandel) oder Handelsgüter spezialisiert sind. Die aus den Zolllisten errechneten Umsatzhöhen erlauben für den kurzen Zeitraum einen Überblick über den Handelsumfang der Kaufleute und ihre Zuordnung zu einer sozialen Schicht. — Zur Erfassung der Vermögensverhältnisse der Hamburger Kaufmannschaft war Vf. auf zufällige Quellen wie Testamente, Prozeßakten u. ä. angewiesen, so daß nur relative Aussagen über die Verteilung der Vermögen, besonders natürlich der begüterten Schichten gemacht werden können. Zur Erfassung der kaufmännischen Oberschicht der Stadt dient auch die Zugehörigkeit zu Berufsvereinigungen wie den Fahrergesellschaften. Während die Mitgliederschaft in der England- oder Flandernfahrergesellschaft im 17. Jh. nur noch repräsentativen Charakter hatte, besaßen die Schonenfahrer-, Bergenfahrer- und Islandfahrergesellschaften noch weitgehend wirtschaftspolizeiliche Funktionen. — Die ausführlichen und breit angelegten Überlegungen zur Interdependenz zwischen einer Ständeordnung, wie sie durch Kleiderordnungen repräsentiert wird, und der am Vermögen orientierten gesellschaftlichen Realität versuchen die Kaufmannschaft als Sozialgruppe zu erfassen. Hier läßt sich eine starke, nur durch Einzelbeispiele belegte, geographische und soziale Mobilität feststellen, woraus R. auf „soziale Dynamik“ schließt. Er sieht in der hamburgischen kaufmännischen Oberschicht des 17. Jhs. kein Patriziat im Sinne einer privilegierten geburtsständischen Gruppe. Die Möglichkeit, soziale Gruppen in ihrem Verhalten in Konfliktsituationen zu beobachten und damit Kriterien zur Selbsteinschätzung und zur Abgrenzung gegenüber anderen Gruppen wie z. B. den Handwerkern zu erhalten, hat R. nicht wahrgenommen (vgl. G. Rückleben, Rat und Bürgerschaft in Hamburg 1595—1686. Innere Bindungen und Gegensätze, Diss. Marburg 1969). — Kaufleute in allen wichtigen Ämtern der Stadtregierung zu finden, verwundert nicht, wenn sich auch im 17. Jh. zunehmend gelehrte Juristen Zugang in den Rat verschafften. Die Voraussetzungen und Beweggründe, die gerade die Kaufleute öffentliche Ämter anstreben ließ, erläutert R. an der „Ämterlaufbahn“ einiger Hamburger Familien. Auch wenn die angeführten Beispiele Formen gesellschaftlichen Aufstiegs, des Verhaltens der Oberschicht und auch Gesetzmäßigkeiten beim Verfall exponierter Familien nach einigen Generationen erkennen lassen, so ist ein typisches Verhaltensmuster für die gesamte Kaufmannschaft als soziale Gruppe nur sehr bedingt festzustellen. — Im Anhang schlüsseln Tabellen die Angaben des Admiralitätszolls von 1644/46 und die Herkunft der im 17. Jh. nach Hamburg zugewanderten Kaufleute auf. In einem sehr nützlichen Glossar werden vor allem Warenbezeichnungen und Maßeinheiten erklärt. Abgeschlossen wird die Arbeit durch ein Namenregister.

Cl. von Looz-Corswarem

Die erste bewaffnete Neutralität und ihre Auswirkungen auf die hamburgische Schifffahrt bezieht Hermann Kellenbenz auf die Blockade der französischen Küste im Pfälzer Krieg seit 1689 (ZVHG 62, 1976, 31—48): Dänemark und Schweden vereinigten sich vertraglich zu einer bewaffneten Neutralität, ohne jedoch entsprechend zu handeln. Der Vf. untersucht nun die

schwierige Lage der Hansestädte zwischen Reichspflichten und Neutralitätswünschen. Andererseits drohten wegen der englisch-niederländischen Blockade der französischen Küste weitere Konflikte. Da Schweden und Dänemark Neutralität anstrebten, lag es nahe, daß sich Hamburg ihnen näherte, und so erwarben einige Hamburger Kapitäne sogar dänische und schwedische Pässe. Die komplizierten Beziehungen werden vor allem aufgrund der Berichte des französischen Residenten in Hamburg dargestellt.

H. Schw.

Die „Hamburger Herberge“ ist nach Walter Höpke der älteste Gasthof Ritzebüttels (JbMorgenst. 55, 1975/76, 63—78). — Der Vf. ermittelte die Inhaber seit dem 16. Jh. aus den Winnungsbüchern des Amtes Ritzebüttel; sonst ist über die Gastwirtschaft in älterer Zeit wenig bekannt. In ihr tagten im 16. Jh. die Kirchgeschworenen, auch ist neben einer Landwirtschaft schon in dieser Zeit ein Schenkbetrieb anzunehmen. Auf ihn beziehen sich später mancherlei Aktenvermerke. Der Aufsatz ist eine nützliche Faktensammlung, in der sich Unwichtiges mit Wichtigem mischt.

H. Schw.

Hans-Dieter Loose gab eine Sammlung von Aufsätzen über Gelehrte in Hamburg im 18. und 19. Jahrhundert heraus (Beiträge zur Gesch. Hamburgs Bd. 12, Hamburg 1976, Hans Christians, 178 S.). Franklin Kopitzsch behandelt Gotthold Ephraim Lessing und Hamburgs Gelehrte 1767—1781 (9—55) in einem größeren geistesgeschichtlichen Rahmen, wobei eine Fülle persönlicher Kontakte dargestellt werden. Götz Landwehr nennt seinen Beitrag Johann Georg Büsch und die Entwicklung des Handelsrechts im 18. Jahrhundert (59—105); hier bildet die allgemeine Rechtsentwicklung den Hintergrund. Büschs geistige Entwicklung führte von der Theologie über die Mathematik zum Handelsrecht — einem Gebiet, auf dem er in vielseitiger Weise tätig wurde. Dabei ging er eher vom praktischen Gebrauch als von einer rationalen Deduktion aus. Hans-Dieter Loose beschäftigte sich mit Nicolaus Anton Johann Kirchhof — Kaufmann, Senator und Gelehrter (109—131). Kirchhof war eine Kapazität auf dem Gebiet der Physik und Mathematik, doch stellt der Vf. auch seine Tätigkeit im Staatsleben dar, in das er vor allem im Rahmen der Handelspolitik und der Sozialfürsorge eingriff. Stefan Winkle richtet sein Interesse auf Johann Friedrich Struensee als Arzt (135—153) und deckt damit eine wenig bekannte Seite im Leben des späteren dänischen Staatsmanns auf. Der Vf. weist außerordentliche Verdienste im Bereich der Seuchenbekämpfung, u. a. des Impfwesens, nach. Rainer Postels Beitrag Johann Martin Lappenberg — Wegbereiter der hamburgischen Geschichtswissenschaft (157—178) ist im wesentlichen der Extrakt einer Dissertation des Vf. von 1972. — In jedem Fall ist die wissenschaftliche Qualität der Aufsätze hervorragend; zugleich sind sie auch flüssig geschrieben.

H. Schw.

Margarete Kramer untersuchte Die Zensur in Hamburg 1819 bis 1848 (Hamburger Hist. Studien Bd. 5, Hamburg 1975, Helmut Buske, 463 S.), wobei die Verfasserin vorwiegend Hamburger Archivalien, darüber hinaus aber auch die allgemeine Literatur auswertete. Man vermißt freilich die Paralleluntersuchung von Heinrich Tidemann über die Zensur in Bremen (im BremJb.

31, 1928, 370—419 und 32, 1929, 1—110). Methodische Vorzüge der Hamburger Arbeit bestehen in der ausgiebigen Berücksichtigung des soziologischen Hintergrundes und in dem Versuch, eine Zensurstatistik aufzustellen. Das Urteil berücksichtigt die Abhängigkeit von Bundesbeschlüssen, die dem Bedürfnis Hamburger Souveränitätsprestiges gegenüberstanden; auch der unbestimmte Grenzbereich zwischen konsequenter Liberalität und scharfer Kontrolle wird weitgehend aufgeheilt. Stellenweise stören journalistische Schlagworte, etwa in den Überschriften: „Lenkung mit eiserner Faust“, „Staatsräson bei schönem Schein“, „dosierte Öffentlichkeit“, „Flucht nach vorn“ usw. Beim Lesen brach der Rücken des Buches in mehrere Teile auseinander. H. Schw.

Auf die Hanseatische Gesundheitspflege und Seemannsfürsorge lenkt ein Jubiläum unseren Blick: *75 Jahre Bernhard-Nocht-Institut* (Hansa 112, 1975, 1561). Bernhard Nocht, der frühere Marinearzt und Schüler von Robert Koch, wurde 1892 zur Bekämpfung der Cholera nach Hamburg gerufen. Ab 1893 überwachte er als Hafendarzt Schiffahrt und Hafen medizinisch. Durch Umbau des 1863 errichteten Seemannskrankenhauses und des Seemannshauses schuf N. Räume für Krankenbehandlung, Forschung und Lehre. Der 1914 fertige Neubau erlitt 1943 schwere Bombenschäden, die erst 1968 beseitigt wurden. Die Aufgaben des heute wegen seiner überregionalen Bedeutung von allen Bundesländern getragenen Institutes liegen vor allem auf den Gebieten der Tropenmedizin, der medizinischen Parasitologie und der Schiffahrtsmedizin. Die Arbeit der letztgenannten Abteilung befaßt sich z. Z. besonders mit den auch für den Historiker wichtigen Fragen der physischen und psychischen Belastungen der Seeleute an Bord. P. H.

Ein Stück Geschichte des aus Einzelanlagen zusammengewachsenen Hamburger Hafens finden wir bei Reinhard Höfer, *Die Eisenbahnanlagen im Hamburger Hafen, Erweiterungsgebiet westlich des Köhlbrand* (Hansa 113, 1976, 806—810). Die Entwicklung verlief zunächst auf dem rechten stadtnahen Ufer der Norderelbe, von Westen nach Osten und anschließend auf der gegenüberliegenden Stromseite in umgekehrter Richtung. Die hamburgisch-preußische Hafengemeinschaft prüfte Voraussetzungen für eine großzügige, auf den gesamten Süderelberaum ausgedehnte Hafenplanung, die mit dem Großhamburggesetz von 1937 verwirklicht wurde. Vor diesem Hintergrund schildert H. die mit dem Staatsvertrag vom 14. November 1908 beginnende einheitliche Regelung der Verkehrsverhältnisse im gesamten Hafengebiet. P. H.

Mit einem wichtigen Kapitel Hamburger Handelsgeschichte beschäftigt sich das Buch von E. Rosenbaum und A. J. Sherman über *Das Bankhaus M. M. Warburg & Co. 1798—1938* (Hamburg 1976, Hans Christians, 235 S., 8 S. Abb.). Im Vorwort ist die Problematik einer Firmengeschichte angedeutet: Die unvermeidbare — direkte oder indirekte — Einflußnahme der Firma auf den Historiker. Doch wird man den Vf.n bescheinigen können, daß sie trotz mancher Rücksichtnahme die Geschichte einer bedeutenden Privatbank in exemplarischer Weise dargestellt haben. Der Ursprung der Firma lag im Geldwechsel; am Ende des 18. Jhs. ergaben sich für einige jüdische Geschäftsleute mit internationalen Kontakten gute Gewinnchancen; die Warburgs hielten sich

unter den Hamburger Bankiers trotz mancher Rückschläge (etwa in der Krise von 1857) auf der mittleren Ebene. Seit der Mitte des 19. Jhs. spürte man den Druck der Großbanken (Vereinsbank, Norddeutsche Bank), doch blieb das Engagement Warburgs im internationalen Bankgeschäft erstaunlich. Im Ersten Weltkrieg mußten Umstellungen und erhebliche Verluste in Kauf genommen werden. Seit 1919 erfolgten Neubeginn und Aufstieg zu beträchtlichem Geschäftsvolumen. Die Krise seit 1930 brachte wieder Verluste, aber keinen Zusammenbruch. Seit 1933 begann sich der NS-Boycott auszuwirken, doch blieben die Beteiligungen im Ausland zunächst ungeschmälert. 1938 wurde die Bank in Hamburg „arisiert“. 1948 kehrten die Warburgs wieder in ihre alte Bank zurück.

H. Schw.

Altonaer Museum in Hamburg, Jahrbuch 1974—1975 (12.—13. Band). *Erwerbungen 1950—1975*, Hg. Gerhard Wietek (Hamburg o. J. [1976], Dr. Ernst Hauswedell & Co., 343 S., 157 Abb.). — Das schon mehrfach in der Umschau erwähnte Jahrbuch ist in diesem Jahre ausgewählten Neuerwerbungen der letzten 25 Jahre gewidmet. Die Auswahl legt für den Wandel des Altonaer Museums in diesem Zeitraum Zeugnis ab. Vom Heimatmuseum hat es sich zum Landesmuseum der Norddeutschen Küstengebiete entwickelt und ist damit auf dem Wege zum Kulturgeschichtlichen Museum des hansischen Raumes. So finden wir hier heute Werke des in Riga ansässigen Schiffsportraitmalers Charles Schlei, einen Danziger Humpen von 1672, einen Danziger Tafelaufsatz in Schiffsform aus dem Hohenzollernbesitz, den Willkomm der Rigaer Kürschnerzunft des 17. Jhs. und einen Elbinger Willkomm sowie den Humpen der Revaler Schuhmachergesellen. Die Palette der Gegenstände reicht von den weitverbreiteten Kacheln über Gobelins, die auch als Sitz- und Kissenbezüge in Bauern- und Bürgerhäusern Verwendung fanden, und sonstigen Gebrauchsstücken bis hin zum Kunstwerk. Ostdeutsches findet sich in Beziehung gebracht zu holsteinischen Stücken, denen das Museum einmal allein gewidmet war, und zu Stücken von der Nordseeküste und aus Antwerpen. In einer Zeit, in der wir mehr und mehr den Gegenstand und das Bild als unentbehrliche Geschichtsquelle schätzen lernen, wird die hansische und mehr noch die hanseatische Geschichtsforschung dem Museum dankbar sein, daß es als erstes westdeutsches Museum kulturgeschichtliche Gegenstände des ganzen Raumes sammelt, konserviert, der Wissenschaft bewahrt und ausstellt. Mit der Publikation im Jahrbuch durch Abbildung und beschreibenden Text mit Literaturhinweisen gibt der Herausgeber auch dem nicht in Hamburg anwesenden Forscher Kenntnis von diesem Quellenmaterial. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Neuerwerbungen der vor einigen Jahren neu geschaffenen Sammlung „Schiff und Kunst“ und der „Schiffahrtsabteilung“. Eine angefügte Liste der Publikationen des Altonaer Museums von 1950—1975 macht den Band auch zum bibliographischen Hilfsmittel. Sie enthält u. a. ein Gesamtverzeichnis der Arbeiten in den bisherigen Jahrbüchern, die Führer durch die Schausammlungen, Kataloge zu Sonderausstellungen sowie Veröffentlichungen über das Altonaer Museum und dessen Bestände.

P. H.

Mit den *Regesten zur Geschichte des Harburger Raumes 1059 bis 1527* liefert Dietrich Kausche ein Werk von grundlegender Bedeutung (Ver-

öff. a. d. Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg Bd. XII, Hamburg 1976, Hans Christians, 453 S.). Wie nicht anders zu erwarten, stehen Rechts- und Besitzverhältnisse, nicht aber die „große Geschichte“ im Mittelpunkt; in einigen Regesten ist vom Handel, bes. von der Elbfähre und dem Fuhrverkehr, sowie von der Burg und dem Amtssitz die Rede. Es wird auch deutlich, wie stark gerade im wirtschaftlichen Bereich das nahe Hamburg, auch im präventiven Sinne (Moorburg!), einwirkte. Die Regesten entsprechen dem üblichen Muster. In Anmerkungen werden sie ergänzt und kommentiert. Ein Verzeichnis der Orte und Personen erleichtert die Erschließung. Man sollte sich überlegen, ob nicht ein Sachregister, wie es das Hamburgische Urkundenbuch besitzt, für Arbeiten zur Rechts-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte von großem Nutzen sein könnte. Soweit sich aus Stichproben urteilen läßt, ist die Materialsammlung von einer Vollständigkeit und Sorgfalt, die kaum noch Wünsche offen läßt. Nur ein paar unbedeutende und nachzuprüfende Hinweise für die ältere Zeit seien gegeben: Zwar wird für 1168 nach den Stader Annalen erwähnt, daß einige Gegner Heinrichs d. L. nach Harburg flohen; unerwähnt bleibt, daß dieselben Annalen zu 1170 die Zerstörung der Burg melden. 1219 wird zwar die urkundlich vorgesehene Zerstörung der Burg Harburg genannt, nicht aber, daß Albert von Stade für 1220 die erfolgte Zerstörung nennt. Den Wiederaufbau durch Herzog Heinrich den Stolzen verlegt die bremische Chronik von Rinesberch und Schene ins Jahr 1224 (kein Regest), einen weiteren Wiederaufbau durch Herzog Albrecht findet man bei Albert von Stade zum Jahre 1253 (kein Regest).

H. Schw.

Eine Kopfsteuerliste ermöglichte Klaus Richter, *Harburgs Bevölkerung im Jahre 1637* zu ermitteln (Harburger Jb. 14, 1973/74, 113—125). Die Stadt hatte etwa 3000 Einwohner bei 492 Haushaltungen. Handwerker standen an der Spitze, doch war auch die Zahl der Arbeitsleute recht groß; etwa jeder achte Einwohner gehörte zum Gesinde. Die Oberschicht wurde offensichtlich von Bürgermeistern, Ratsherren, Kaufleuten und Brauern gebildet, wobei freilich die Zuordnung zu einer Schicht nicht allein aus dem Vermögen oder dem Beruf abgeleitet werden kann. So war etwa die wirtschaftliche Lage der Handwerkszweige und auch der einzelnen Handwerker sehr unterschiedlich. Die Wohlhabenheit läßt sich am besten an der Anzahl der Gesindemitglieder im Haushalt ablesen. Beim Vergleich mit Stade und Buxtehude ergibt sich für Harburg ein geringerer Umfang der Dienstleistungsberufe. Handel, Handwerk und Transportgewerbe waren recht bedeutend. Die Oberschicht war in Harburg kleiner als in Stade und Buxtehude, während die Unterschicht etwa der in Stade entsprach, aber zahlenmäßig schwächer war als die in Buxtehude; freilich befand sie sich in Harburg in einer besonders ärmlichen Lage. Die Mittelschicht war in Harburg verhältnismäßig breit. Ihr gehörten vor allem Handwerker und Mitglieder des Transportgewerbes an. Im ganzen ergibt sich das Bild einer kleinbürgerlichen Stadt, deren Wirtschaft wegen der Nähe der Handelsstadt Hamburg kaum größere Vermögen zuließ.

H. Schw.

Die Klage von Hans-Joska Pintschowius, daß *Die „Kleinen Leute“, Häuslinge — Handwerker — Tagelöhner* in der bisherigen Forschung wenig Beachtung gefunden haben (Harburger Jb. 14, 1973/74, 100—112), ist

berechtigt und nicht nur eine modische Kritik an einer konservativen Historiker- bzw. Volkskundlergeneration. Der Vf. konzentriert sich auf den Harburger Raum, also das Vorfeld von Hamburg. Es mag für die Zeit bis zum Anfang des 19. Jhs. berechtigt sein, dabei vor allem den Agrarsektor ins Auge zu fassen. Es wäre aber doch zu untersuchen gewesen, inwieweit etwa die Betätigung des betr. Personenkreises als Handwerker oder Fuhrleute für die nahe Stadt eine Rolle spielte und in welchem Ausmaß eine Abwanderung, für die ja gerade die dörfliche Unterschicht besonders disponiert war, stattgefunden hat. Auch spielte bei einer Verbesserung der Verkehrsbindungen in der 2. Hälfte des 19. Jhs. das Pendeln zu einer Arbeitsstätte in Hamburg eine Rolle. Über die Abwanderung werden nur kurze Angaben gemacht, die sicher noch durch konkretes Material zu ergänzen wären.

H. Schw.

Nach einer bereits in mehreren Aufsätzen ausgetragenen Kontroverse über die Anfänge des (Erz-)Bistums Hamburg-Bremen trägt Richard Drögereit noch einmal seine Auffassung unter dem Thema *Ansgar: Missionsbischof, Bischof von Bremen, Missionserzbischof für Dänen und Schweden* vor (Jb. d. Ges. f. nieders. Kirchengesch. 73, 1975, 9—45). Die Sache ist gewiß einer ernsthaften Betrachtung wert; sie bleibt wegen der verfälschten und lückenhaften Überlieferung schwierig — eine Tatsache, die geradezu dazu auffordert, unterschiedliche Meinungen hervorzubringen. Das ist auch geschehen, nur fragt man sich, warum D. seine an sich wohlfundierte Argumentation mit einer unerfreulichen Polemik färbt. Seinen Gegnern wirft er unsaubere Arbeit vor und betont verallgemeinernd, daß sie „dem heutigen Niveau historischer Arbeit entsprechen“. Jeder kann sich irren, auch Richard Drögereit: Wenn er eine Anzeige des Rezensenten in den HGbl. 93, 1975, 127f. zitiert, so wird man sie dort nicht finden, sondern auf S. 137f.; auch die Behauptung, der Rezensent habe den Aufsatz im Jb. d. Ges. f. nieders. Kirchengesch. 70, 1972, nicht zur Kenntnis genommen, trifft nicht zu: s. HGbl. 92, 1974, 121. Es ist natürlich nicht ausgeschlossen, daß der Rezensent die Argumentation in einzelnen Punkten mißverstanden hat. Was Ansgar betrifft, so ist D.s ausführlich begründete Auffassung diese: 831 wurde Ansgar Missionsbischof von Transalbingien, 849 Bischof von Bremen und 864 Missionserzbischof für Dänen und Schweden in Bremen. Die Quellenlage ist nun aber nicht so, daß man alle Einzelheiten als völlig gesichert ansehen könnte; man hat eher den Eindruck einer Kombination von Hypothesen nach einem festgelegten Grundmuster. Erfrischend ist bei aller Kompliziertheit der Urkundeninterpretation die anschauliche und höchst moderne Sprache D.s: Man hat es förmlich vor Augen, wie Erzbischof Adaldag den Titel „Erzbischof von Hamburg“ „durchboxte“, obwohl seine Sache „einigermaßen faul war“; einige Urkunden haben einen „08/15-Text“; ein Diplom wurde, so schmunzelt D. über den Irrtum anderer Historiker, „von einem toten Papst ausgestellt“.

H. Schw.

Was Bernd Ulrich Huckler *Nachträge und Ergänzungen zum Gesamtwerk der Regesten der Erzbischöfe von Bremen* nennt (BremJb. 54, 1976, 221—235), ist zunächst einmal eine Übersicht über die Entwicklung des Regestenwerkes, dessen Fortsetzung über 1344 hinaus offenbar in Frage gestellt ist. Hucklers Anregung, die Arbeit bis 1406 fortzusetzen, muß im Interesse der nord-

deutschen Regionalgeschichte befürwortet werden; doch dürfte es nicht ganz leicht sein, einen Bearbeiter zu finden, der nicht nur mit dem Material vertraut ist, sondern dem auch Zeit und finanzielle Mittel in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, um diese mühevollen und langwierigen Arbeit zu bewältigen. Die Nachträge Huckers zeigen, daß sich bei einigem Spürsinn an abgelegenen Orten noch manche Einzelheit entdecken läßt. Für Otto I. (1344—48), Moritz (1348—68) und Gottfried (1348—63) finden sich zum Abschluß einige Kurzregesten aus dem Material, das Wilhelm von Hodenberg um 1844 gesammelt hat. Vielleicht sollte man B. U. Hucker eine Chance geben, seine Arbeit an den Regesten fortzusetzen. *H. Schw.*

Der erwähnte Bremer Superintendent Heshusius und die lutherische Spätreformation werden von Peter F. Barton zueinander in Beziehung gesetzt (*Hospitium Ecclesiae* 10, 1976, 21—42). Der Wittenberger Magister und Doktor der Theologie wirkte ab 1553 in Goslar, Rostock und in der Pfalz. Überall stand er den Melanchthonianern nahe. In Bremen verhinderten die Reformierten seine Anstellung; Heshusius wirkte dann in Magdeburg, Wesel, seiner Geburtsstadt, und anderwärts. Er war in die theologischen Streitigkeiten seiner Zeit tief verstrickt. Stellenweise ist die Darstellung unnötig salopp. *H. Schw.*

Die von Hartmut Müller herausgegebenen *Sehebriefe wieder die Dünkircher* enthalten ein Verzeichnis der Bremer Seeschiffer aus dem Jahre 1635 (*BremJb.* 54, 1976, 237—241). Die Ausgabe von bremischen Seebriefen, die wegen der Neutralität der Hansestadt begehrt waren, an fremde (vor allem ostfriesische) Schiffer, führte zu einem Protest der bremischen Reeder, weil sie Schwierigkeiten durch die Dünkirchener befürchteten. Dem Schreiben sind 52 Namen von Schiffen beigefügt; Müller schließt daraus auf eine bremische Flotte von 52 Einheiten, nachdem sie 1629/30 noch 80 Einheiten betragen hatte. Er nimmt daher einen erheblichen Rückgang der bremischen Reederei an. Das gilt freilich nur, wenn die Liste die Namen aller bremischen Seeschiffer enthält (1665 bestand die bremische Handelsflotte aus 63 Seeschiffen). Eine andere Frage wäre die nach dem Volumen des bremischen Handels, der sich teilweise fremder (vor allem niederländischer) Schiffe bedienen dürfte. *H. Schw.*

Aus der Zeit des Pietismus in Bremen stammt der Prozeß gegen Petrus Friedrich Detry, Pastor an St. Martini, den Gottfried Mai beschreibt (*Hospitium Ecclesiae* 10, 1976, 55—71). Konflikte mit der reformierten Orthodoxie ergaben sich, als Detry die Veräußerlichung der Kirche kritisierte. Die Mehrheit des Ministeriums war gegen ihn. Der Streit führte Ende 1715 zur Absetzung des Predigers, der nun in Herford eine Anstellung erhielt. *H. Schw.*

Karl H. Schwebel stellt *Carl Theodor Merkel und Heinrich Carl Franzius — zwei Bremer Lateinamerikakaufleute im Spiegel ihrer Autobiographien* vor (*BremJb.* 54, 1976, 117—205). Der Aufsatz entstand im Rahmen der Lateinamerika-Forschungen des Vf.s. Die Tätigkeit beider Kaufleute fällt in die zweite Hälfte des 19. Jhs.; sie wird in die allgemeinen Wirtschaftsbeziehungen Bremens zu Südamerika eingebettet. Die Autobiographien haben naturgemäß eine persönliche Sicht, bringen aber auch zahlreiche zuverlässige Einzelheiten, die im ganzen ein farbiges Bild vom risikoreichen Leben der Über-

seekaufleute ergeben. Es handelt sich in beiden Fällen nicht um Tagebücher, sondern um Erinnerungen — eine Tatsache, die den Quellenwert erheblich mindern würde, wenn nicht das umfangreiche Schwebelsche Anmerkungswerk eine Kontrolle bis ins kleinste Detail bieten würde. Dieses bezieht sich nicht nur auf die Kaufleute selbst oder ihre nächsten Angehörigen, sondern auch auf zahlreiche Personen, die ihnen als Schulkameraden, Kollegen und Konkurrenten, Reisegefährten und Freunde begegneten. *H. Schw.*

Auswanderung Bremen-USA ist das Grundthema von Aufsätzen mehrerer Autoren (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 4, Bremerhaven 1976, 96 S., mehrere Abb.). Der Schwerpunkt der Darstellung liegt auf der Zeit nach 1815, als vor allem wirtschaftliche und politische Gründe die Auswanderung förderten, die sich in zunehmendem Maße aus den europäischen Ostgebieten rekrutierte. Organisation und Versorgung stellten an die Beteiligten erhebliche Anforderungen; Mängel gaben Anlaß zu mancher — auch politisch motivierter — Kritik. R. P a t e m a n n gibt über diese Probleme eine zuverlässige Übersicht, wobei er die soziale Komponente stark betont. Das Kapitel über die Auswandererlieder von R. W. B r e d n i c h (S. 20—25) deutet die Problematik allenfalls an. Mit dem gleichen Thema beschäftigte sich auch O t t o H o l z a p f e l im BremJb. (54, 1976, 13—20). In beiden Fällen finden sich nur Ansätze zu einer sorgfältigen Einzelanalyse. Die Umstände der Überfahrt werden von G. S c h l e c h t r i e m anhand von Verordnungen und Reiseberichten dargestellt. Dabei deckt der Vf. mancherlei Unzulänglichkeiten auf, von denen einige auf rabiate Geschäftspraktiken der Reedereien und Auswandereragenturen zurückzuführen waren. Ein Thema, das gewiß noch eingehender wissenschaftlicher Untersuchung bedarf, betrifft die Lage der Auswanderer in den USA. Der Überblick von D. E l l m e r s berichtet von harter Ausbeutung und deren Abwehr durch Zusammenschlüsse der Einwanderer. Dabei ist naturgemäß viel von den allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen in den USA die Rede. In sie mußten die Deutsch-Amerikaner sich einordnen. Doch fragt sich, ob eine ausführliche Darstellung der Schiffstypen in Amerika im Rahmen des behandelten Themas (Auswanderung Bremen-USA) nötig war; auch die Lebensläufe deutscher „Pioniere“ in den USA gehören nicht recht in den Zusammenhang, zeigen jedoch die Bedeutung des deutschen Elements in vielen Bereichen des amerikanischen Lebens auf. Man vermißt eigentlich das durchschnittliche Auswandererschicksal. Den Schluß bilden Hinweise auf die Ausstellung des Schiffahrtsmuseums und eine Beschreibung der Häfen in Bremerhaven. Die Ausstattung des Heftes mit Abb. ist vorzüglich. *H. Schw.*

Bremen im Oktober 1802 beschreiben Tagebuchaufzeichnungen Ferdinand Benekes, die von R e n a t e H a u s c h i l d - T h i e s s e n mitgeteilt und kommentiert wurden (BremJb. 54, 1976, 245—281). Beneke war ein gebürtiger Bremer, wurde dann aber in Hamburg Advokat und (seit 1816) Sekretär der Oberalten. Der Schwerpunkt der Notizen bezieht sich auf Personen der bürgerlichen Oberschicht, deren Ansichten, Konversationen und Festlichkeiten; detaillierte Anmerkungen geben willkommene Ergänzungen. Von der Stadt mit ihren Straßen, Plätzen, Gebäuden usw., vom Wirtschafts- und Alltagsleben erfährt man kaum etwas. *H. Schw.*

Als Beispiel für den im bremischen Gymnasium nach der Reichsgründung herrschenden Geist veröffentlichte und kommentierte K a r l H o l l in seinem Beitrag über *Ludwig Quidde vor hundert Jahren, dessen Vita und Abiturientenaufsatz* (BremJb. 54, 1976, 207—219). Das Aufsatzthema lautete 1876 „Heimathsiebe, Vaterlandsiebe, Weltbürgerthum“; die Arbeit erhielt, z. T. wegen des deutsch-patriotischen Konformismus und seiner gewandten Formulierung, die Note eins. Die Entwicklung Quiddes zum eigenständigen liberalen Pazifisten fällt in eine spätere Zeit. H. Schw.

Bremens öffentlicher Personennahverkehr im 19. Jahrhundert ist Gegenstand eines Aufsatzes von R o l f M a r t e n s (BremJb. 54, 1976, 69—115). Der Vf. bringt vor allem neues Material über Unternehmen, die vor und neben der Pferdebahn sowie der elektrischen Straßenbahn existierten. Er richtet sein Interesse auf die einzelnen Betriebe mit ihrer Ausstattung und ihrem Linienverkehr, der seit 1842 nachgewiesen werden kann. Eine große Rolle spielten zunächst sommerliche Ausflugsfahrten wohlsituerter Kreise in die ländliche Umgebung. Wichtiger waren dann die Linien im Stadtgebiet, da sie bei zunehmenden Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte für einen größeren Personenkreis attraktiv sein konnten. Die Anfänge seit 1845 waren bescheiden, und erst mit der Pferdebahn auf Schienen wurde seit 1876 ein Personenverkehr größeren Umfangs ermöglicht, der zugleich im Rahmen der Stadtentwicklung einem steigenden Bedarf entgegenkam. Die Entwicklung wird bis etwa 1900 verfolgt. Zum bisher Bekannten wird manches neue Detail hinzugefügt. Man möchte sich als Ergänzung eine sorgfältige Untersuchung über die soziale Bedeutung der Straßenbahn wünschen; dabei müßte die Funktion bei der Erschließung neuer Wohn- und Industriegebiete im Mittelpunkt stehen. H. Schw.

Wirtschaftliche Grundlagen der Sonderstellung Bremens im deutschen Wohnungsbau des 19. Jahrhunderts verdeutlicht K l a u s S c h w a r z am Beispiel der östlichen Vorstadt (BremJb. 54, 1976, 21—68). Die Sonderstellung bestand darin, daß in der Hansestadt auch in den letzten Jahrzehnten des 19. Jhs. das Ein- und Zweifamilienhaus vorherrschend und das Eigentum breit gestreut blieb. Bei den Wohnhäusern handelte es sich vor allem um Reihenhäuser unterschiedlicher Ausstattung („Bremer Haus“). Unter mehreren Impulsen für diesen Zustand betont der Vf. mit Recht die große Bedeutung des „Handfestenrechts“, das eine verhältnismäßig leichte Kapitalbeschaffung ermöglichte. Viele Grundstücke wurden über eine kritische Höhe hinaus belastet, und so kam es 1875 durch Überproduktion zu einer lang anhaltenden Krise, die nicht nur in der allgemeinen Entwicklung, sondern auch in manchen erschütternden Einzelbeispielen dargestellt wird. Für das Thema wichtige Untersuchungen über die wirtschaftliche Lage der Unterschicht und die finanziellen Interessen der Oberschicht runden das mit großer Sorgfalt gezeichnete Bild ab. H. Schw.

MITTEL- UND OSTDEUTSCHLAND. Nach dem Band „Berlin und Brandenburg“ (s. HGbl. 92, 152) ist nunmehr im Rahmen des vorzüglichen Werkes *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands* wieder ein Band (IX) über ein zum Hanseraum gehöriges Gebiet erschienen: *Provinz Sachsen, Anhalt*, hg. von B e r e n t S c h w i n e k ö p e r (Kröners Taschenausgabe, Bd. 314,

Stuttgart 1975, Alfred Kröner, LXXXVI, 610 S. m. 6 Ktn., 11 Stadtplänen, 9 Herrscher- und Bischofstfn.). Mit diesem Band wird der Bereich des Landes Sachsen-Anhalt der Jahre 1945/47—1952 abgedeckt, in dem eine Reihe ehemaliger Hansestädte gelegen ist, an der Spitze Magdeburg, ferner Halle, Merseburg, Naumburg, Halberstadt, Quedlinburg und Stendal — diese Städte sind ebenso wie Magdeburg auch mit einem Stadtplan vertreten —, Tangermünde, Salzwedel, Gardelegen, Osterburg, Seehausen, Werben und Aschersleben. Von den rund 440 Artikeln ist ein gutes Drittel Städten gewidmet; unter den übrigen Artikeln fällt die im Vergleich zu anderen Bänden des Werkes ziemlich starke Berücksichtigung vorgeschichtlicher Fundplätze auf, ebenso die Aufnahme von Artikeln über historische Kleinlandschaften. Der Aufbau des Bandes entspricht dem der Vorgänger. Der Hg. hat in einer geschichtlichen Einleitung (XIII—LXXXV) das Schwergewicht auf das Mittelalter gelegt, was gerechtfertigt erscheint, da die wichtigsten Grundlagen der historischen Landschaften auf diese Zeit zurückgehen. Am Schluß des Bandes finden sich sowohl Herrscher-Stamm-bäume als auch -Listen, ebenso Listen der Bischöfe von Halberstadt, Merseburg und Naumburg. Das allgemeine Literaturverzeichnis ist mit 687 Titeln erfreulich umfangreich. Das Ortsregister ist zweigeteilt: während der erste Teil Orte des Bearbeitungsgebietes ohne eigenen Stichwortartikel auswirft, enthält der zweite Teil Orte außerhalb des Bearbeitungsgebietes — dies geht über die Gepflogenheit früherer Bände hinaus, zeigt aber doch interessante Verbindungslinien auf. Auf historische Karten wurde leider verzichtet; der Band enthält nur „Gebietskarten“ mit den historischen Stätten und den Bezirks- und Kreisgrenzen. Unter den 19 Artikelautoren befinden sich erfreulicherweise mehrere aus der DDR, so Karlheinz Blaschke, Erich Neuß und Erika Schmidt-Thielbeer. Von den in der Bundesrepublik lebenden Sachkennern seien Friedrich Facius, Wolfgang Huschke, Hans Patze, Walter Schlesinger, Hans K. Schulze und Albrecht Timm hervorgehoben, um nur die bekanntesten Landesgeschichtsforscher dieses Raumes zu nennen. Schweineköper hat eine beträchtliche Anzahl von Artikeln selbst verfaßt. Man kann ihn zu diesem wertvollen Band beglückwünschen.

H. W.

Die neuesten Lieferungen des Kartenwerks *Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin* (vgl. zuletzt HGbl. 93, 166f.) enthalten zwei für die Wirtschaftsgeschichte wichtige Karten: die der „Heer- und Handelsstraßen um 1700“ von Gerd Heinrich (Lief. 46, Berlin/New York 1973, Walter de Gruyter, 1 Ktn.-Bl., 8 S. Text) und das die anschließende Entwicklung des Kunststraßenbaus aufzeigende Blatt „Chausseen 1792—1875“ von Wolfgang Scharfe (Lief. 42, 1973, 1 Ktn.-Bl., 8 S. Text, 1 Abb.). Die zuletzt genannte Karte vermittelt die größere Erkenntnisfülle, zeigt sie doch den allmählichen Aufbau eines Kunststraßennetzes bis 1875 in fünf durch Farben klar unterschiedenen Zeitabschnitten unter Angabe des Eröffnungsjahres und unter blasser Berücksichtigung des Eisenbahnnetzes bis 1875 sowie der Reichsstraßen und Autobahnen 1939, alles für Vergleiche sehr nützlich. Die zentrale Bedeutung Berlins tritt hier besonders deutlich hervor, ebenso sind an den Chausseestrecken der Frühzeit die Hauptrichtungen des Verkehrs abzulesen. Die Karte der Straßen um 1700 ist nach Angabe des Bearbeiters „weitgehend auf ungedruckten

Quellen“ aufgebaut (als Sammlungen unveröffentlichter Quellen werden nur die Kartensammlungen des Geheimen Staatsarchivs in Berlin-Dahlem und der Staatsbibliothek Berlin, Stiftung Preuß. Kulturbesitz, angegeben) und „erschließt verkehrsgeschichtliches Neuland“. Die Hauptstraßen sind allerdings aus früheren Arbeiten über das Mittelalter und die frühe Neuzeit zum großen Teil bekannt; die ebenfalls berücksichtigten Nebenstraßen und Postrouten bieten eine gute Ergänzung, wie auch die Verzeichnung der Zollorte (auch der Wasserzölle) von Wert ist. Beide Karten sind Rahmenkarten und umfassen somit auch Nachbargebiete der Mark Brandenburg. Ärgerlich ist (wie schon auf früheren Blättern) die Verwendung anachronistischer, in den 1930er Jahren eingeführter Ortsnamen in Nordschlesien: Heerwegen, Oberquell und Schlesiersee statt Polkwitz, Quaritz und Schlawa. — Für die Siedlungsentwicklung und die Wandlungen in der Bewirtschaftung des Landes ist die Karte der „Veränderungen der Waldverbreitung 1780—1860—1940“ Karsten Bremer's von Interesse (Lief. 43, 1973, 1 Ktn.-Bl., 6 S. Text). Überraschend ist, daß Rodung und Aufforstung sich in den letzten 200 Jahren etwa die Waage hielten; der Bearbeiter geht auf die verschiedenen Ursachen für Abnahme und Zunahme des Waldes ein. — Soziale und wirtschaftliche Veränderungen in der Mark Brandenburg in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. und im frühen 20. Jh. spiegeln sich in der Darstellung „Der Brandenburger als Reichstagswähler 1874 und 1912“ von Otto Büsch (Lief. 44/45, 1973, 2 Ktn.-Bl., 12 S. Text); denn die Karten zeigen (neben Höhe der Wahlbeteiligung und Zahl der Wahlberechtigten) den Anteil der einzelnen Parteien auf dem Hintergrund der Berufsstruktur der Bevölkerung: des Anteils der Beschäftigung in der Landwirtschaft oder in Handel und Industrie, auf Wahlkreisebene. Hier lassen sich interessante Zusammenhänge zumindest vermuten; in der Großstadt Berlin und in den benachbarten, stärker industriell geförderten Gebieten ist allgemein eine Tendenz zu Linksgruppierungen ablesbar, während in abgelegenen Kreisen die konservative Richtung Bestand hatte. Eine kleine Nebenkarte zeigt die für die Nationalversammlung 1848/49 gewählten Parteirichtungen, so daß der Wandel in der politischen Einstellung über mehr als ein halbes Jahrhundert erkennbar wird. — Es wäre zu wünschen, daß dieses wertvolle Werk um noch recht viele weitere solch aussagekräftige Blätter bereichert wird. H. W.

Das Werk *Brandenburgisches Namenbuch* ist um einen Band bereichert worden: *Teil 4: Die Ortsnamen des Havellandes*, verfaßt von Reinhard E. Fischer (Weimar 1976, Hermann Böhlaus Nachf., 415 S. m. 5 Abb., 4 Ktn.). Er behandelt die Namen der Landkreise West- und Osthavelland sowie der Stadtkreise Potsdam, Brandenburg und Spandau in den Grenzen von 1900; Spandau gehört heute zu Westberlin. Mit diesem Band ist das zusammenhängende Gebiet der ehemaligen brandenburgischen Kreise Zauch-Belzig, Teltow sowie West- und Osthavelland untersucht. Der neue Band schließt sich in Aufbau und Bearbeitungsmethode ganz an die ersten drei Bände an (vgl. HGbl. 87, 134f., 90, 128f., und 91, 101). Eine nützliche Grundlage zum Verständnis der ON-Verhältnisse des Gebietes bilden die Ausführungen über die ur- und frühgeschichtliche Besiedlung des Havellandes von Klaus Grebe (11—43), die den Forschungsstand mit Unterstützung von Übersichten und Abbildungen eindrucksvoll wiedergeben, während die kurzen Angaben von F.

selbst zur Geschichte des Havellandes (44—48) sich allzu sehr an das Werk „Die Slawen in Deutschland“ (hg. von J. Herrmann) klammern und nur bis zum 12. Jh. reichen, womit zwar die deutsch-slawische Problematik abgedeckt ist, nicht aber die Siedlungsentwicklung der folgenden Jahrhunderte. In die Namenuntersuchung werden nicht nur die Siedlungsnamen, die natürlich die Mehrzahl bilden, sondern auch Namen von Territorien, Ausbauten u. ä. einbezogen. Nach der Deutung der einzelnen Namen, die den umfangreichsten Mittelteil des Bandes einnimmt, wird die linguistische Auswertung derselben vorgenommen. Von den Siedlungs- und Territorienamen bis 1500 werden zwei als vorlawisch, 153 als slawisch, 49 als deutsch, zwei als slawisch-deutsche Mischnamen und 23 als von deutschen Siedlern übertragene Ortsnamen betrachtet. In keinem der in diesem Werk bisher untersuchten Gebiete ist der Anteil der slawischen ON so groß wie im Havelland. Kein anderes Gebiet der einstigen Provinz Brandenburg weist andererseits prozentual so viele übertragene Namen auf. Diese Gruppe ist insofern besonders interessant, als unter diesen übertragenen Namen die vom Niederrhein und von den Niederlanden stammenden am zahlreichsten sind; weitere weisen auf das Harzgebiet hin, zwei sind slawischen Ursprungs. Von den 407 Namen der Neusiedlungen nach 1500 gehen 101 auf deutsche, 15 auf slawische Flurnamen zurück, 170 stellen Neubildungen dar. Dankenswerterweise versucht der Vf. gleich selbst eine Auswertung der Namen für die Siedlungsforschung und Namenchronologie, was für den Historiker besonders wichtig ist (346—350). H. W.

Sabine Wilke, *Ministerialität und Stadt. Vergleichende Untersuchungen am Beispiel Halberstadt* (JbGMOst. 25, 1976, 1—41), setzt sich kritisch mit den Grundthesen von Knut Schulz auseinander, vor allem was die Einheit von Patriziat und Ministerialität und die Bedeutung des Dienstrechtes im Spätmittelalter betrifft, die Schulz sicher überschätzt. Sie kann in H. eine breite stadtesessene Ministerialenschicht feststellen, die keine rechtliche Symbiose mit der Bürgerschaft einging. Es gab, wie in anderen Städten mit Lehen und der Bezeichnung *miles* *versehene cives*, für die aber nicht notwendig ministerialisches Dienstrecht galt, andererseits gerade in der politischen und wirtschaftlichen Führungsschicht *cives* oder *burgenses* ministerialischer Herkunft, für die aber die Zugehörigkeit zum städtischen Rechtsverband das entscheidende Kriterium wurde. Dabei konnten sich in einer Übergangsphase die Rechtskreise von Dienst- und Stadtrecht verbinden. F. I.

Im Mittelpunkt des Beitrags von Niklot Klüßendorf über *Die Münzpolitik der evangelischen Administratoren des Hochstifts Schwerin* (Berliner Numismatische Zs., Bd. IV, 1975, Nr. 37/38, 10—30) steht der Versuch des Administrators Ulrich II. (1603—1624), Bruder des dänischen Königs Christian IV., in der Kipper- und Wipperzeit eine eigene Münzpolitik zu treiben. Sie kommt in erster Linie in einem (in dem Beitrag abgedruckten) Münzmandat Ulrichs II. vom 21. Juni 1621 zum Ausdruck, das Maßnahmen gegen die Münzverschlechterung vorsah, u. a. die Einführung eines Gegenstempels für die guten Doppelschillinge, wie sie im Lübecker Vertrag vom 3. April 1620 für Hamburg, Bremen, Lübeck und Mecklenburg vereinbart worden war, von den Mecklenburger Herzögen aber wegen des Widerstands der

Stände nicht durchgeführt werden konnte. Stiftisch-Schweriner Gegenstempel sind von zwei Doppelschillingen aus einem Warener Fund bekannt. Eigene Münzen des Hochstifts sind weder aus der katholischen Zeit noch aus der Zeit der evangelischen Administratoren nachweisbar. Der erste dieser Administratoren, Ulrich I. (1550—1603), war Herzog von Mecklenburg und als solcher bestrebt, das reichsunmittelbare Hochstift Schwerin seinem Herzogtum zu inkorporieren, während Ulrich II. die Reichsunmittelbarkeit betonte, eben auch in Münzangelegenheiten. 1648 erhielt Herzog Adolf Friedrich I. von Mecklenburg-Schwerin, zugleich letzter Administrator des Hochstifts Schwerin, dieses als weltliches Fürstentum zugesprochen. Als Hintergrund scheint in K.s Aufsatz die Regelung der Münzprobleme im ganzen Niedersächsischen Reichskreis im 16./17. Jh. auf.

H. W.

Das Bezirksmuseum „Viadrina“ in Frankfurt/Oder und die „Frankfurt-Information“ haben mit der Herausgabe einer kleinen Schriftenreihe begonnen: *Frankfurter Beiträge zur Geschichte*. Die Beiträge der Hefte 1—3 gehen laut Vorwort zu H. 1 auf Vorträge zurück, die auf dem „1. Stadtgeschichte-Kolloquium der Stadt Frankfurt (Oder)“ im Februar 1974 gehalten worden sind. Uns liegt H. 1 vor (Frankfurt/O. o. J. [1976], 48 S. m. 9 Abb., 4 Ktn. im Anh.), das drei Beiträge umfaßt: Rainer Schulz äußert sich *Zur slawischen Besiedlung des heutigen Stadtgebietes Frankfurt (Oder) vor der Stadtrechtsverleihung im Jahre 1253* (4—17) vornehmlich aufgrund des archäologischen Materials. In der älterlawischen Zeit (bis um 1000) ist keine nennenswerte Besiedlung im Frankfurter Bereich festzustellen. In der jüngerlawischen Zeit, die einen beachtlichen Landesausbau brachte, konzentrierte sich die Siedlung auf der Lebuser Hochfläche, während die Talsandinsel, die später die Altstadt Frankfurt aufnahm, nur schwach besiedelt war. Im ersten Drittel des 13. Jhs. entwickelte sich dann auf der Talsandinsel um die Nikolaikirche wohl eine deutsche Kaufleutesiedlung, wahrscheinlich gefördert von Herzog Heinrich I. von Schlesien. In dieser Zeit erst scheint bei Frankfurt ein Oderübergang von einiger Bedeutung entstanden zu sein, vielleicht beeinflußt durch die in der jüngerlawischen Periode eingetretene Wasserspiegelerhöhung, die neue Übergangsanlagen erforderlich machte. Die natürlichen Voraussetzungen waren im Bereich Frankfurt günstiger als beim älteren Zentrum Lebus. — Die anschließende Periode behandelt Eckhard Müller-Mertens: *Gründung und Entwicklung der Stadt Frankfurt an der Oder — Klassenkämpfe im 14./15. Jahrhundert* (18—36). Die Verleihung des Stadtrechtes an Frankfurt 1253 betrachtet M.-M. nicht als normale Neugründung, sondern als Stadterweiterung, da bereits um die Nikolaikirche ein Marktort mit einer Niederlage bestanden hatte (freilich ist zu fragen, welche Rechtsstellung diese Gemeinde hatte). Er verfolgt die weitere Entwicklung der Stadt, ihre Stellung als Handelsstadt, er untersucht die besonderen Interessen Frankfurts und die sich daraus ergebende Haltung gegenüber dem Landesherrn, die manchmal von derjenigen der anderen brandenburgischen Städte abwich, und geht auf innere Spannungen ein. Besonders auf *Soziale Auseinandersetzungen in Frankfurt (Oder) im 18. Jahrhundert* ist der Beitrag von Klaus Vetter abgestellt (36—41). Alle Beiträge haben einen wissenschaftlichen Apparat, die Ausführungen werden durch Karten und Abbildungen vorteilhaft unterstützt.

H. W.

Von der 1969 mit zwei Teilbänden (bis 1466) zu erscheinen begonnenen polnischsprachigen *Geschichte Pommerns* (vgl. HGbl. 89, 203f.) ist ein stattlicher neuer Band erschienen: *Band II: bis zum Jahre 1815, Teil I (1464/66—1648/57)* (*Historia Pomorza, Tom II do roku 1815, część I: 1464/66—1648/57*, Posen 1976, Wyd. Poznańskie, 1098 S. m. 276 Abb. u. Ktn.). Als Herausgeber dieses von der Posener Forschungsstelle für die Geschichte Pommerns des Instituts für Geschichte der Polnischen Akademie der Wissenschaften erarbeiteten Werkes zeichnet wie beim ersten Band Gerard Labuda, der auch in einer Einleitung die Grundlinien der Geschichte Pommerns in der Neuzeit aufzeigt (5—23). Pommern — unter diesem Namen sind in dem Werk drei historische Landschaften mit zumindest in dieser Epoche eigener Geschichte vereinigt: das eigentliche Pommern (im Polnischen „Westpommern“), das in großen Stücken mit Pommerellen bzw. Westpreußen identische „Königliche Preußen“ und das nach 1466 übriggebliebene Deutschordensland Preußen, nach 1525 Herzogtum Preußen, in groben Zügen: Ostpreußen; die beiden Preußen werden hier im Polnischen als „Ostpommern“ bezeichnet. Der Band zerfällt dementsprechend zunächst in zwei große Abschnitte: „Ostpommern am Anfang der Neuzeit“ ist der erste betitelt (24—650). Drei Verfasser haben sich diesen Abschnitt geteilt: Marian Biskup behandelt das Königl. und Deutschordensland Preußen 1466—1525 (24—186), Antoni Mączak die Wirtschafts-, Sozial- und politische Geschichte des Königl. und Herzogtums Preußen 1525—1657 (187—525), Maria Bogucka die Kultur der Renaissance und des Barock in diesem Raum (526—642). Den zweiten, das eigentliche Pommern in der Zeit 1464—1648 betreffenden Abschnitt hat Bogdan Wachowiak allein verfaßt (651—1058) — eine sehr beachtliche und bestechende Leistung! Der Band macht einen sehr gediegenen Eindruck. Die Quellen- und Literaturlage wird am Anfang eines jeden größeren Abschnittes erörtert. Der wissenschaftliche Apparat ist umfangreich; die Autoren stützen sich ebenso auf polnische wie auf deutsche Forschungen, darüber hinaus auf gedruckte und teilweise ungedruckte Quellen. Die Ausstattung mit Tabellen, Karten und Abbildungen ist reichlich, nur die Wiedergabe der Bilder wegen des dafür nicht sehr gut geeigneten Papiers mittelmäßig. Register sind am Schluß des zweiten Teilbandes zu erwarten. Das Inhaltsverzeichnis ist auch auf Englisch und Russisch wiedergegeben. Es ist nicht möglich, hier auf den Inhalt des umfangreichen Bandes näher einzugehen. Allgemein ist zu bemerken, daß die Darstellung sehr umfassend ist; eine so detaillierte moderne Darstellung der Geschichte Ost- und Westpreußens bzw. Pommerns existiert in deutscher Sprache nicht. Die Wirtschafts- und Sozialgeschichte findet sehr starke Berücksichtigung; hier findet der Hanseforscher interessantes Material sowohl über die Wirtschaftsentwicklung, den Handel, den Verkehr und die Sozialverhältnisse des ganzen Landes als auch über die einzelnen pommerschen und preußischen Hansestädte. Politische Ereignisse, Verwaltung und Rechtsstellung, Siedlung, kirchliche Verhältnisse — in diese Epoche fallen Reformation und Gegenreformation! —, Kunst, Geistesgeschichte, Schulwesen, Musik — alle diese Bereiche finden Berücksichtigung. Fragen der sprachlichen Zugehörigkeit der Bevölkerung und des nationalen Bewußtseins der Bevölkerung werden nur wenig berührt, aber die Verhältnisse schimmern zumindest durch, so etwa, wenn Maria Bogucka die „aus der Tradition und den spezifischen politischen Bedingungen des pommerschen Mittelalters“ sich er-

gebenden und durch Zuwanderung belebten „besonders starken deutschen Kultureinflüsse“ (537f.) und die sprachliche Polonisierung seit dem ausgehenden 16. Jh. im Königl. Preußen anspricht (640), wodurch indirekt die deutsch bestimmte Ausgangslage fixiert wird. Erfreulich ist, daß man sich jetzt auch nicht mehr scheut, deutsche Faksimiletexte abzudrucken, es werden auch die Wappen deutscher Adelsgeschlechter wiedergegeben. Nützlich und nachahmenswert ist auch, daß Mączak in einer Städteliste die deutschen Namen hinzusetzt (339); da sonst im Text nur die polnischen Namen auftauchen, wäre es wünschenswert, wenn das im nächsten Teilband zu erwartende Ortsregister auch die deutschen Ortsnamen berücksichtigte. Daß die Vornamen von Ausländern polonisiert wiedergegeben werden (so etwa „Jan Bugenhagen“, 654), berührt zwar etwas merkwürdig, ist aber in Polen allgemein üblich. Insgesamt ist der Band eine sehr bemerkenswerte Veröffentlichung, die auch für die deutsche Forschung einen Gewinn bedeutet — sofern nicht die sprachliche Barriere ihre Benutzung verhindert.

H. W.

Der Beitrag von Bogdan Wachowiak über *Stand und Aufgaben der Forschungen zur Geschichte Pommerns im 16.—18. Jahrhundert* (Stan i potrzeby badań nad dziejami Pomorza Zachodniego w XVI—XVIII wieku. In: ZapHist. XLI, 1976, 2, 9—31, dt. Zus.fass.) zerfällt in fünf Teile: im ersten wird die deutsche Vorkriegsgeschichtsschreibung skizziert, im zweiten die polnische Pommernforschung nach 1945, im dritten werden die in der DDR erschienenen Arbeiten über Vorpommern (vor allem zur Stadtgeschichte) erwähnt, im vierten die Publikationen aus der Bundesrepublik (vorwiegend die von der Historischen Kommission für Pommern herausgegebenen), und im letzten Teil umreißt W. die Forschungslücken. Für den deutschen Leser besonders wichtig ist die Aufstellung und Charakterisierung der wichtigsten polnischen Arbeiten zur Geschichte Pommerns. Zu den Desiderata zählt W. eine Synthese der Geschichte Pommerns in einer fremden Sprache — auf Deutsch oder Englisch —, die die polnischen Forschungsergebnisse auch im Ausland bekannt machen sollte.

H. W.

Roderich Schmidt hat in einem jetzt gedruckt vorliegenden und mit Literaturangaben versehenen Vortrag *Das Stift Cammin, sein Verhältnis zum Herzogtum Pommern und die Einführung der Reformation* dargestellt (BaltStud. 61, 1975, 17—31). In klaren Strichen zeichnet er die Entwicklungslinien des stiftischen Territoriums nach, dessen wechselnde Stellung zwischen Abhängigkeit von den pommerschen Herzögen (Schirmvögte von Cammin) und Reichsunmittelbarkeit (seit 1417/22), um dann die Vorgänge zu beleuchten, die zur endgültigen Einführung der Reformation und zur Umwandlung des Stiftsgebiets in einen Besitz von Mitgliedern des pommerschen Herzogshauses (1556) führten. Dabei werden ausführlich die Beweggründe des Bischofs Erasmus von Manteuffel († 1544) untersucht, die auf dem Treptower „Reformationslandtag“ von 1534 beschlossene Einführung der Reformation in Pommern für das Stift Cammin abzulehnen; nach Ansicht des Vf.s hat dabei u. a. der von seiten der Stiftsstände zu erwartende Widerstand, besonders wegen der vom Landesherren geplanten Einziehung der Feldklöster, eine wichtige Rolle gespielt.

H. W.

Preußisches Urkundenbuch. Fünfter Band. 2. Lieferung (1357—1361), i. A. der Hist. Komm. für ost- und westpreußische Landesforschung hg. von Klaus Conrad unter Mitarbeit von Hans Koeppe (Marburg 1973, Elwert, S. 283—598). *3. Lieferung (Nachträge und Register)*, i. A. . . hg. von Klaus Conrad (ebd., 1975, S. 599—756). — Die erste, die Urkunden der Jahre 1352—1356 enthaltende Lieferung des 5. Bandes des Preußischen Urkundenbuches ist bereits in HGbl. 88 II, 313f., angezeigt worden. Dort ist auch auf die neuen, durch die in dieser Zeit einsetzende Fülle der Überlieferung bedingten Editionsgrundsätze (in der Regel Vollregest, nur in Ausnahmefällen Vollabdruck der Urkunde) sowie auf das Zustandekommen des Bandes eingegangen worden, so daß hier nur darauf zu verweisen ist. Lief. 2 enthält die Urkunden des Preußenlandes aus den Jahren 1357—1361 (Nr. 504—1049), sie schließt damit das erste Jahrzehnt der Regierungszeit Winrichs von Kniprode ab. Inhaltlich treten in diesem Teilband neben den üblichen Rechtsgeschäften des Landesherrn und der Kirche viele Dokumente zur hansischen Städtegemeinschaft und zu internen Vorgängen der preußischen Städte auf. Hier wird nicht nur durch frühere Quellenpublikationen bekanntes Material vermittelt, es wird auch bisher Unveröffentlichtes geboten, so aus den Archiven in Lübeck, Elbing (Danzig) und Thorn (Bromberg). Daß in erster Linie die Bestände des ehemaligen Staatsarchivs Königsberg (jetzt im Staatlichen Archivlager Göttingen, Bestände Stiftung Preuß. Kulturbesitz) und daneben auch des Vatikans herangezogen worden sind, braucht nur mit Hinweis auf HGbl. 88 II, 313f., in Erinnerung gerufen zu werden. Wichtig ist auch, daß die Bezugsstellen auf einzelne Urkunden in der neueren Literatur sorgfältig berücksichtigt sind. — Die 3. Lieferung umfaßt neben einigen Nachträgen (Nr. 1050—1059) Register: ein Verzeichnis der Aussteller, ein genaues Orts- und Personenregister (hier sind Personenverbände wie die „Hanse“[-Kaufleute] und die verschiedenen geistlichen Orden mit aufgenommen) und ein sehr wertvolles Wort- und Sachregister, eine Fundgrube für jeden, der Nachweise für bestimmte Begriffe, Einrichtungen und Sachen sucht. — Die vor 1945 erschienenen Bände des Preußischen Urkundenbuches (bis Bd. III 1) sind 1961/62 (Scientia/Aalen) nachgedruckt worden. Die erneut vergriffene 1. Lieferung des 3. Bandes ist dank dem Einsatz von Gerhard Knieß nachgedruckt worden: *Preußisches Urkundenbuch. Dritter Band, 1. Lieferung (1335—1341)*, i. A. der Hist. Komm. für ost- und westpreußische Landesforschung hg. von Max Hein (Marburg 1975, Elwert, Nachdruck der Ausgabe Königsberg Pr. 1944, II, 288 S.), so daß wiederum alle fünf Bände des Werkes lieferbar sind. Dieser Teil ist noch nach den alten Editionsgrundsätzen bearbeitet, d. h. er bringt vorwiegend Kopfregesten und Vollabdruck der Urkunden. Er umfaßt 420 Nummern. H. W.

Der Deutsche Orden. Von seinem Ursprung bis zur Gegenwart von Marian Tumler unter Mitarbeit von Udo Arnold geht auf die knappe Darstellung der Ordensgeschichte aus der Feder des Althochmeisters Tumler zurück (1948, 21956), die hier von Udo Arnold auf den neuesten Forschungsstand gebracht und bis zur Gegenwart fortgeführt worden ist (Bonn—Bad Godesberg 1974, 21975, Verlag Wiss. Archiv, 109 S., 33 Abb.), ansonsten „soviel wie möglich von den Originaltexten Tumlers“ behalten hat (S. 4) — wieviel das ist, bleibt ungewiß, jedenfalls hat die Umarbeitung die Billigung Tumlers erfahren.

Das Büchlein stellt die Geschichte des Ordens von dessen heutigem eigenen Standpunkt aus dar, das Ordensland Preußen erscheint daher nicht im Vordergrund, und das Mittelalter nimmt auch nur etwa die Hälfte des Umfangs ein; das Fortleben des Ritterordens nach der Umwandlung Preußens in ein weltliches Herzogtum mit dem Hochmeistersitz Mergentheim (bis 1809) und dann Wien, die Umstellung in einen klerikalen Orden nach dem Ersten Weltkrieg und dessen Entwicklung bis zur Gegenwart werden in gleicher Weise skizziert und durch entsprechende Bilder illustriert. Deutschordensbrüder gibt es heute in Deutschland, Österreich, Italien und Jugoslawien, Deutschordensschwestern in denselben Ländern sowie in der Tschechoslowakei. Der Überblick der Ordensgeschichte ist für Laien gedacht, er ist aber auch für den Historiker wegen mancher Information und vor allem der Sichtweise nützlich. Die Literaturhinweise hätten nicht auf einige Publikationen seitens des Ordens beschränkt bleiben sollen.

H. W.

Das alte Stadtbild von Danzig ist auf zahlreichen Ansichten seit dem 16. Jh. überliefert. Den Zustand vor den Wandlungen des 19. Jhs. zeigen besonders eindrucksvoll die *Fünzig Prospekte von Dantzig von Matthäus Deisch*, die 1761—1765 entstanden und zunächst einzeln erschienen, dann zusammengefaßt 1765 in Danzig herausgekommen sind. Da diese Kupferstichserie nur noch selten komplett zu finden ist, kann die von Ernst Bahr eingeleitete und kommentierte neue Faksimile-Ausgabe begrüßt werden (Lüneburg 1976, Nordostdeutsches Kulturwerk, XII S., 50 Tfn.). Der 1724 in Augsburg gebürtige Deisch lebte seit 1749 in Danzig und arbeitete bei der Herstellung dieser Bätter mit Friedrich August Anton Lohrmann aus Berlin zusammen, der wohl die Mehrzahl der Zeichenvorlagen für die Kupferstiche geliefert hat. Deisch genoß unter den zeitgenössischen Künstlern keinen großen Ruf; Chodowiecki bezeichnete ihn als „Pfuscher“. Aber für den Historiker sind seine Danzig-Blätter als Quelle sehr wertvoll. Die Motive reichen von Prospekten der ganzen Stadt von verschiedenen Seiten oder großen Teilen derselben bis hin zu einzelnen Straßenzügen und Objekten. In der vorliegenden Ausgabe hat Bahr zu jedem Blatt eine genaue Beschreibung des Dargestellten vorgenommen und dabei eine Fülle willkommener historischer und sachlicher Erläuterungen zur Topographie und zu den Baulichkeiten beigetragen. Zweierlei wäre in dem schönen Band noch nützlich gewesen: ein Stadtplan von Danzig, um die im Bild festgehaltenen Objekte lokalisieren zu können, und einige Literatur zur Geschichte und besonders Topographie der Stadt — die in der Einleitung aufgeführte Literatur bezieht sich wie die Einleitung selbst nur auf das wiedergegebene künstlerische Werk. Aber diese unerfüllten Wünsche schmälern nicht die Informationsfülle und Schönheit des Bandes.

H. W.

A. Thijs, *Een ‚gilde‘ van Breslause kooplieden te Antwerpen (einde van de 15de — eerste helft van de 16de eeuw)* (In: Album Charles Verlinden, 1975, 354—367, auch *Studia Historica Gandensia* 197). — Die frühen, zunächst von Köln vermittelten Tuchhandelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und Breslau führten im 15. Jh. zu einer häufigeren Anwesenheit von Breslauer Kaufleuten in der Scheldestadt, um auf den dortigen Messen u. a. englisches Tuch zu kaufen. Ca. 1481 konnte man zur Gründung einer eigenen Erasmusgilde schreiten, die bis ins 16. Jh. bestand.

F. I.

Wolfgang von Stromer, *Nürnberg-Breslauer Wirtschaftsbeziehungen im Spätmittelalter* (Jb. f. Fränkische Landesforschung 34/35, 1975, 1079—1100), verfolgt die seit 1163 faßbaren Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Schlesien, die sich zunächst im Gefolge des Regensburger Handels entwickelten und ihre entscheidenden Impulse in der Zeit der Luxemburger erhielten. Trotz der Verluste des Breslauer Stadtarchivs (1945), dessen Restbestände St. durcharbeitete, ergibt sich ein ziemlich dichtes Bild des Handels. Fast noch wichtiger erscheint der „Export“ der Nürnberger Drahtziehindustrie und das „völlige Eindringen des Oberdeutschen Großkapitals in Breslau“, für das die schlesische Stadt „zur Drehscheibe ihres Osthandels wurde“. In diesen Zusammenhang ordnen sich auch die Beziehungen zwischen Breslau und Oberitalien, besonders Venedig ein.

F. I.

WESTEUROPA

(Bearbeitet von Pierre Jeannin und George D. Ramsay)

NIEDERLANDE. Zwei weitere Bände der von G. M. de Meyer edierten Quellenserie *De stadsrekeningen van Deventer, Deel III: 1411—1415 und Deel IV: 1416—1424* (Teksten en Documenten XII/XIII, onder redactie van de afdeling middeleeuwen van het instituut voor geschiedenis, Rijksuniversiteit Utrecht. Groningen 1973, 1976, H. D. Tjeenk Willink B. V., 299/597 S., 2/— Abb.) sind erschienen (vgl. HGBll. 91, 111; 88, 320). Sie umfassen im wesentlichen die Amtszeit Frederik von Blankenheims als Landesherr von Deventer und Bischof von Utrecht. Diese Periode ist gekennzeichnet durch die Bemühungen des Landesherrn, seine Ansprüche auf Groningen durchzusetzen und zu festigen sowie das Verhältnis zu und zwischen den Nachbarn Holland und Gelderland zu entspannen, um das Bistum aus den Erschwernissen der Streitigkeiten herauszuhalten, was aber nur bis zum Tode Willems IV. von Holland (1417) gelingt. Diese Ereignisse haben die Unterstützung Deventers gefordert und finden Ausdruck in den vorliegenden Stadtrechnungen. Deutlich tritt auch das Bestreben der Stadt um die Absicherung ihres weitausgreifenden Handels in dieser Zeit hervor. — Die detaillierte Einführung in die Quelle im ersten Teil und die Personen- und Ortsregister in allen Bänden erweisen sich als wertvolle Arbeitshilfen.

F. Röhlk

F. C. Berkenvelder (Hg.), *Maandrekening van Zwolle 1403* (Uitgaven van de gemeentelijke archiefdienst van Zwolle, no. 4, 1975, 159 S.), bringt den dritten Band der maandrekeningen van Zwolle (vgl. HGBll. 89, 216; 92, 162) heraus. Dieser Jahresband zeigt deutlicher als die vorhergehenden die starke Bindung Zwolles an die seinerzeit führenden niederländischen Handelsstädte Kampen und Deventer und bestätigt die Bedeutung der Stadt für ihr Hinterland.

F. Röhlk

Rotterdam. Stadtgeschichte in Dokumenten und Bildern. Ausstellung im Historischen Archiv der Stadt Köln. 5. Juni bis 17. August 1975 (Zusammenstellung der Ausstellung und Bearbeitung des Kataloges: H. ten Boom,

P. Ratsma, R. A. D. Renting, A. M. van der Woel; Vorbereitung in Köln: H. Stehkämper, Köln 1975, 104 S., 16 Abb.). — Wer eine der vom Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam in den letzten Jahren organisierten Sonderausstellungen gesehen hat, wie etwa die über „Rotterdam tussen Spanjard en Geus“, 31. 10. 1972 — 7. 1. 1973 (ill. Katalog, 126 Nummern), wird von der sehr geschickt akzentuierenden und medientechnisch wirkungsvollen Ausstellung „Rotterdam. Stadtgeschichte in Dokumenten und Bildern“, nicht überrascht sein. Der Katalog stellt eine kleine Rotterdamer Geschichte in nuce dar. Die Einzelstücke sind in den größeren geschichtlichen Zusammenhang gerückt unter Angabe weiterführender Literatur. Dabei folgen die zwölf Abschnitte im wesentlichen den Epochen: „Rotterdam zur Zeit der Grafen von Holland“, „Geburtsort eines Weltbürgers“ (des nichtehelich geborenen Erasmus von Rotterdam), „der Kampf gegen die Unterdrückung“ (durch die Spanier Philipps II.), „zwei berühmte Stadtsyndici“ (Oldenbarnevelt und de Witt, beide als „Landesadvocaten“ der Generalstaaten zu politischen Märtyrern geworden), usw. Zwei abschließende Abschnitte gelten der Rangschiffahrt („beurtvaart“) Rotterdam-Köln und den Beziehungen Rotterdams zu Köln im allgemeinen. Auch die vorhergehenden Abschnitte enthalten zahlreiche anregende Einzelstücke zur Geschichte des Verkehrs entlang von Rhein, Lek und Neuer Maas. Dem Nicht-Niederländer vermitteln die jeweiligen Abschnittseinführungen zahlreiche Aspekte der Rotterdamer Stadtgeschichte, die er sonst erst aus der Spezialliteratur erarbeiten müßte; gleichermaßen arbeitstechnisch dienlich, weil typologisch aufschlußreich, sind die Vermerke zu den Urkunden, Bildern und Karten.

Ch. Römer

In seiner Studie über *Politiek en economie: de crisis der late XVIe eeuw in de Nederlanden* (RB 53, 1975, 1097—1149) legt R. van Uytven eine beeindruckende Menge von Belegen aller Art für die Wirtschaftskrise der Niederlande im letzten Viertel des 15. Jhs. vor, deren tatsächliche Härte gelegentlich angezweifelt wurde. Obwohl der Rückgang der Bevölkerung die Nachfrage abschwächte, bezeugen die sehr hohen Getreidepreise in den 1480er Jahren einen bedeutenden Produktionsrückgang, der den Verwüstungen des Krieges angelastet werden muß. Vf. betont auch sehr die Störung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Frankreich, welche die Preise von Salz und Wein stark in die Höhe trieb; dieser Umstand verstärkte den Import von Rheinwein. Zur gleichen Zeit ist ein erheblicher Rückgang in der Produktion zahlreicher Industriegüter und in der flandrischen Fischerei festzustellen. Die Analyse dieser konvergierenden Beobachtungen führt zu einer Gesamtbeurteilung: der Krieg gegen Ludwig XI. und die Wirren, die zur Zeit Maximilians folgten, waren die Hauptursache dieser langen Krise, die Nordbrabant, Seeland und Holland weniger hart traf als Flandern und Südbrabant.

P. J.

H. de Schepper und G. Parker, *The formation of government policy in the Catholic Netherlands under 'the Archdukes', 1596—1621* (EHR 91, 1976, S. 241—254), benutzten archivalische Quellen, um das Funktionieren der Regierung der Spanischen Niederlande zu analysieren, wobei sie den kollateralen Räten besondere Aufmerksamkeit widmen. Sie stellen fest, daß die Autorität

der Erzherzöge in zweifacher Weise begrenzt war: Einerseits mußten Interventionen von oben aus Madrid angenommen werden. So kam 1598 eine Order aus Madrid, den Handel mit den Rebellen abubrechen, und 1603 wurde jeglicher Handel mit dem Ausland — außer mit Spanien — mit einer neuen Steuer von 30% belegt. Andererseits mußte die Regierung in Brüssel vorsichtig mit den Ständen ihrer loyalen Provinzen umgehen, wo partikularistische Tendenzen stark blieben. Darüber hinaus skizziert Parker eine Antwort auf die Frage: *Why did the Dutch revolt last eighty years?* (Transactions of the Royal Historical Society, ser. 5, 26, 1976, 53—72). Er betont, daß die Rebellen in der Lage waren, die spanische Kriegsflotte in einer Serie heftiger Kämpfe zwischen 1572 und 1574 zu zerstören und daß Spanien diese Verluste nicht ersetzen konnte. Dagegen konnten die Niederländer Nachschub aus dem Ostseeraum und aus dem Baltikum beschaffen. Spaniens anderweitige Verwicklungen verhinderten die Konzentration aller Kräfte gegen die Rebellen 1583—87, und in der Folge verhinderte die Ausweitung des Konflikts in die Neue Welt und nach Fernost eine für beide Seiten annehmbare Lösung. Parker untersucht auch *The „Military Revolution 1560—1660“ — a Myth?* (Journal of Modern History [Chicago] 48, 1976, S. 195—214). Das Konzept geht auf Michael Roberts zurück, der es vor 20 Jahren in einem viel zitierten Papier darlegte. P. nimmt nun an, daß Moritz von Nassau nicht der große Erneuerer der Taktik und Organisation war, für den ihn Roberts hielt. Er konnte auf die Errungenschaften der Italiener zurückgreifen, die den Befestigungsbau fortentwickelt hatten (trace italienne), und auf die der Spanier, die erstmals auf dem Schlachtfeld hochtrainierte Truppen eingesetzt hatten.

G. D. R.

Jake Knoppers, der eine vierbändige Dissertation „Dutch Trade from the Time of Peter I to Alexander I“ (Montreal 1975) über den niederländischen Rußlandhandel verfaßt hat, gibt hier einen Überblick über *Dutch Baltic Shipping from the late Seventeenth to the early Nineteenth Century*, also über den Handelsverkehr der Holländer im Ostseeraum während des 18. Jhs. Es handelt sich um das Manuskript eines Vortrags für die Fifth Conference on Baltic Studies der Columbia University vom 20.—23. Mai 1976 (37 S., 9 Tab., 1 Abb.), das wiederum (vgl. HGBll. 94, 176) auf den Galjootgeldregisters aus dem Amsterdamer Gemeente Archiv beruht. Diese Quelle, die von 1696 bis 1823 insgesamt 70 000 Schiffe registriert, verdankt ihre Existenz dem Interesse der Directie van den Moscovische Handel (1696—1823) und der Directie van den Oostersche Handel en Reederijen (1702 bis heute), die für handelspolitisch bedingte Ausgaben das Recht erwarben, eine geringe Gebühr solchen Schiffen und deren Beladung aufzuerlegen, die im Ostseebereich und mit Nordrußland verkehrten. Diese Gebühr wurde von der Amsterdamer Admiralität eingezogen. — Urteile über die Aussagekraft der umfangreichen Untersuchungen des Vf.s sollten verschoben werden, bis der in kleiner Auflage vorgesehene Druck seiner Gesamtarbeit vorliegt. Vorerst ergibt sich folgender Eindruck: die mögliche Kontrolle des Massenverkehrs kann ein glaubwürdiges Korrektiv oder eine Ergänzung der Sundzollregister darstellen. Das Schweigen der Galjootgeldregisters über die geladenen Waren bedeutet jedoch möglicherweise, daß nur formal quantitative, vom Vf. in elektronischer Datenverarbeitung aufbereitete Ergebnisse verfügbar werden.

E. H.-G.

M. A. Arnould, *L'origine historique des pots-de-vin* (Académie Royale de Belgique, Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques, 5e série, 62, 1976, 216—267). — Der „pot-de-vin“ war ursprünglich ein Geschenk, das beim Abschluß von Verträgen gegeben wurde, zum Beispiel bei Charterverträgen, wobei dieser Brauch, ebenso wie die Hosen (chausses) und der Hut (chapeau), welche die Schiffsführer erhielten, älter war als der Text von 1548, den A. zitiert. Dieser erklärt übrigens auch den „vin du marche“ (wijnkoop, Weinkauf), der seit dem 14. Jh. bezeugt ist. Schon im Mittelalter war diese Gratifikation häufig tariflich festgelegt und wurde in Geld ausgezahlt. Der Ausdruck „pot-de-vin“ begann im 16. Jh. eine pejorative Nebenbedeutung anzunehmen, und zwar im Sinne von Korruption. P. J.

Opstand en Pacificatie in de Lage Landen. Bijdrage tot de studie van de Pacificatie van Gent. Verslagboek van het Tweedaags Colloquium bij de vierhonderdste verjaring van de Pacificatie van Gent (Gent 1976, 391 S.). — Am 8. November 1976 war es 400 Jahre her, daß in Gent die „Pacificatie“ abgeschlossen wurde. Aus Anlaß dieser Tatsache wurde in Gent am 22. und 23. Oktober 1976 ein Kolloquium gehalten, auf dem 17 Referate mit Bezug auf diese Episode aus dem Jahre 1576 der Geschichte des niederländischen Aufstandes vorgetragen wurden. Diese Vorlesungen von niederländischen und belgischen Historikern sind im vorliegenden Band mit Anmerkungen versehen. Acht Jahre nach dem Anfang des Achtzigjährigen Krieges der niederländischen Provinzen gegen König Philipp II. von Spanien als Landesherr der Niederlande wurde in Gent ein Versöhnungsvertrag abgeschlossen zwischen den aufständischen Provinzen Holland und Seeland mit Statthalter Wilhelm von Oranien einerseits und der Mehrzahl der siebzehn Provinzen, vereinigt in den Generalstaaten, andererseits; dieser Vertrag ist als „Pacificatie“ von Gent bekannt. Die Übereinkunft war möglich geworden durch das Machtvakuum nach dem Tode des Landesvogtes (Generalgouverneurs) Requesens im März 1576 und infolge der Plünderungen der spanischen Armee, vornehmlich in Brabant und Flandern, im Laufe desselben Jahres. Das wichtigste Ziel des Vertrages war, durch geschlossenes Auftreten die spanischen Truppen zu entfernen und die Verordnungen gegen die Ketzer auszusetzen. In Holland und Seeland sollte nur der Calvinismus gestattet werden, in den anderen Provinzen nur der Katholizismus. Die Einheit der Niederlande gegen Spanien zerbrach jedoch schon 1578—1579. Die umgebenden europäischen Länder hatten aus verschiedenen Gründen großes Interesse für diese Ereignisse. Die offiziellen Texte des Vertrags, die auch in dieses Buch aufgenommen sind, wurden in den Niederlanden in Niederländisch und Französisch, und außerdem u. a. in 1577 in Französisch zu Paris, in Deutsch zu Straßburg und Frankfurt am Main und in Englisch zu London gedruckt. Bei den — gescheiterten — Friedensverhandlungen in Köln 1579 wurde der Text der „Pacificatie“ als Grundlage für die Unterhandlungen zwischen Philipp II., Papst Gregor XIII., Kaiser Rudolph II., den Generalstaaten und Wilhelm von Oranien benutzt. Die Aufsatz-Sammlung beschränkt sich nicht auf den Vertrag, die Ereignisse davor und danach und die Bedeutung dieser Vorgänge, sondern es finden sich in diesem Buch auch Studien zur Geschichte der Inquisition, der wirtschaftlichen Entwicklung in den Niederlanden von etwa 1450 bis 1576, der Vorgeschichte der Reformation, des Humanismus und der

Toleranz und der Emigration aus den südlichen Niederlanden im Zeitraum 1540—1630. Im letztgenannten Aufsatz handelt es sich um die Auswanderung aus wirtschaftlichen und religiösen Gründen nach Deutschland, namentlich nach Aachen, Wesel, Emden, Frankfurt a. Main, Köln, Frankenthal, Hamburg, Stade und Altona, nach England und in die nördlichen Niederlande. — Eine Sondernummer der TG 89, 3, 1976, ist demselben Thema gewidmet wie die besprochene Sammlung: *Pacificatie en Polarisatie in de Nederlandse Opstand*; die neun Artikel sind zum größten Teil von nord- und süd-niederländischen Historikern geschrieben. P. H. J. van der Laan

H. K. Roessingh, *Inlandse Tabak. Expansie en contractie van een handelsgewas in de 17e en 18e eeuw in Nederland* (A. A. G. Bijdragen 20, 1976, 594 S., mit engl. Zusammenfassung). — Dieses Buch behandelt den Anbau von Tabak als „handelsgewas“ seit ungefähr 1625 in den niederländischen Provinzen Utrecht, Geldern und Overijssel und erklärt die starke Ausbreitung des Anbaus am Ende des 17. Jhs. und den Rückgang seit 1720 und besonders seit 1750. Nach einführenden Kapiteln über Biohistorie des Tabaks und Anbaumethoden in den Niederlanden gibt der Vf. eine Auseinandersetzung über die Rolle der Amsterdamer Tabakkaufleute und Tabakspinner und -schneider als Anreger des Anbaus von einheimischem Tabak. Amsterdam war im 17. Jh. der große internationale Stapelmarkt des Tabaks und Zentrum des Tabakgewerbes in der Republik geworden. Neben dem Tabak aus den spanischen, portugiesischen und besonders den englischen Kolonien Virginia und Maryland sowie aus europäischen Baugebieten nahm der niederländische Tabak eine wichtige Stelle ein, als Mittel zur Beeinflussung der Marktpreise und auch dadurch, daß in Amsterdam der viel billigere einheimische Tabak mit dem englischen Kolonialtabak aus Virginia gemischt wurde. Dieser verarbeitete Tabak war vornehmlich für die Ausfuhr nach den Ostseeländern bestimmt, wo dem englischen Kolonialtabak, der wegen der Kriege 1688—1714 sehr teuer war, starke Konkurrenz gemacht wurde. Dazu kommt noch, daß nach 1650 die agrarische Bevölkerung in den mittel- und ostniederländischen Provinzen stark anwuchs, verbunden mit agrarischer Regression, Fallen der Getreidepreise und Knappheit an Geld. In dieser Situation war der Tabakbau ein Ausweg für die agrarische Bevölkerung und er breitete sich dann auch stark aus, weil das Tabakgewerbe eine wachsende Menge billigen Rohstoffes benötigte. Im Laufe des 18. Jhs. exportierten die niederländischen Tabakkaufleute jedoch immer mehr rohen Virginia-Tabak nach den Tabakgewerbegebieten, u. a. in Skandinavien, wo englische und niederländische Tabakfachleute mit ihrer Technologie herangezogen wurden. Überdies wurde der Tabakbau auch in anderen europäischen Gebieten gefördert, z. B. im Elsaß, in der Umgegend von Straßburg, in Baden und in der Pfalz, in der Umgegend von Frankfurt am Main, Köln und Cleve, in Hannover, Brandenburg und Pommern, in Polen, Österreich, Ungarn, Rußland, Schweden, Dänemark und Finnland. In der 2. Hälfte des 18. Jhs. stiegen die Getreidepreise und es sank das Interesse für Tabakbau in der Republik, zumal das Angebot des Virginia-Tabaks wuchs und der Preis dadurch sank. P. H. J. van der Laan

Renate Märtins, *Wertorientierungen und wirtschaftliches Erfolgstreben mittelalterlicher Großkaufleute. Das Beispiel Gent im 13. Jahrhundert*

(Kollektive Einstellungen und sozialer Wandel im Mittelalter 5, hg. v. R. Sprandel, Köln/Wien 1976, Böhlau, VIII u. 356 S.). — Die Dissertation von M. ist der fünfte und letzte Band der von Rolf Sprandel herausgegebenen Reihe. An Hand der wirtschaftlichen Führungsschicht, namentlich der Fernkaufleute von ca. 1200—1300 der Stadt Gent will M. paradigmatisch die ökonomisch-politischen Leitbilder und die daraus resultierenden wirtschafts-politischen Entscheidungen untersuchen. Der Untersuchungsgang selbst wird nicht von Fragestellung und Quellenlage bestimmt, was auch eine kritische Auseinandersetzung mit der bisherigen Forschung miteinschließt, sondern bewußt in Kontrastierung mit Arbeiten von Max Weber, Fritz Rörig und Yves Renouard durchgeführt. Im Rahmen dieser vorgegebenen Arbeitshypothese zeigt die Vf.in auf, daß die Gewinne aus dem Fernhandel nur z. T. in die wirtschaftlichen Unternehmungen reinvestiert wurden. Daneben dienten sie auch als politisches Instrument — Anleihen, Erwerb von Handelsprivilegien —, um wirtschafts-politische Entscheidungen der politisch Handelnden zu beeinflussen. Durch die Verbindung von wirtschaftlichem Erfolgsstreben und sozialem Prestigestreben, das M. mit „innerstädtischer Wertschätzung“ gleichsetzt, unterscheiden sich nach ihrer Auffassung die Genter Kaufleute vom modernen frühkapitalistischen Unternehmer, worunter sie in puristischer Abstraktion den allein nach persönlichem Reichtum strebenden Unternehmer versteht. Diese marxistische Kapitalismusdefinition verbaute der Vf.in die Möglichkeit, auffallende Parallelen zu protoindustriellen Wirtschaftsformen zu erkennen. Der Rez. fragt sich außerdem, ob, wie dargestellt, allein der wirtschaftliche Erfolg und angesammeltes Vermögen in Gent ausreichten, um reich gewordenen „Aufsteigern“ die Aufnahme in die politische Führungsschicht zu gewähren. Das soziale Gefüge und damit der Auf- und Abstieg der einzelnen Familien waren sicherlich viel komplexer und noch an andere Kriterien gebunden. Insgesamt handelt es sich um eine Arbeit, die am Beispiel Gents interessante Einblicke bezüglich der Wirtschaftsgesinnung von Fernkaufleuten vermittelt.

P.-J. Schuler

D. Nicholas, *Economic re-orientation and social change in fourteenth-century Flanders* (Past and Present 70, 1976, 3—29), schlägt einige Modifikationen an der klassischen Theorie von Pirenne vor, die den Niedergang der flandrischen Städte betrifft, als sich die Wollindustrie von der Stadt in die ländlichen Gebiete verlagerte. Die Bedrohung ihrer Position hatte ihren Ursprung in der Knappheit englischer Wolle und in der zunehmenden Abneigung italienischer Kaufleute, das flandrische Tuch abzunehmen. Aber die etablierten patrizischen Familien des 13. Jhs. überlebten noch im 14. und selbst im 15. Jh., wobei sie gezwungen waren, ihre Geschäftsinteressen auf unterschiedliche Zweige zu verlagern. Politisch hatten sie sich mit den besser gestellten Handwerkern arrangiert.

G. D. R.

S. P. Pistono, *Flanders and the Hundred Years' War: the quest for the trêve marchande* (BIHR 49, 1976, 185—197), verfolgt in allen Einzelheiten die Ereignisse des Jahres 1403, soweit sie die englisch-burgundischen Beziehungen betreffen. Der Augenblick für einen dauerhaften Frieden zwischen England und Flandern schien damals gekommen zu sein, und zwar aus rein wirtschaftlichen Gründen. Aber die Unfähigkeit des englischen Königs, die Piraterie im Kanal

unter Kontrolle zu bringen, verhinderte zusammen mit dem Widerstreben des Herzogs von Burgund, die bei Sluys erbeutete englische Ware zurückzuerstatten, eine Annäherung. — Dasselbe Thema erörtert S. P. PISTONO, in: *Henry IV and the Vier Leden: Conflict in Anglo-Flemish Relations 1402—1403* (RB 54, 1976, 458—473). G. D. R.

Monique Sommé zeigt in einer *Étude comparative des mesures à vin dans les Etats bourguignons au XVe siècle* (RN 58, 1976, 171—183), daß sich aus der Rechnungslegung des herzoglichen Hofes in der Regel die Beziehungen zwischen den lokalen und den Pariser Maßnahmen ablesen lassen. S. erstellt daraus eine sehr nützliche Tabelle für die Umrechnung und beweist, daß man nicht ohne genaue Überprüfung davon ausgehen kann, daß Maße vom Ende des Mittelalters bis zum Ende des 18. Jhs. unverändert bleiben und man Maßangaben, die bei der Einführung des metrischen Systems errechnet wurden, nur mit Vorsicht für ältere Zeiten benutzen darf. Diese Untersuchung muß von jedem berücksichtigt werden, der mit Zahlenmaterial aus handelsgeschichtlichen Quellen umgeht und sich mit Preisen oder mit dem Weinverbrauch in den Niederlanden beschäftigt. P. J.

Ph. Didier, *Le contrat d'apprentissage en Bourgogne aux XIVe et XVe siècles* (Revue hist. de droit français et étranger 54, 1976, 35—57). — Die erhaltenen Verträge zeigen, daß ein und derselbe Sprachgebrauch unterschiedliche Sachverhalte abdecken kann. Es handelte sich um einen Ausbildungsvertrag, wenn die Eltern des Lehrlings den Meister bezahlen mußten; im andern Fall war der Lehrling, der einen Lohn erhielt, in Wirklichkeit ein Gehilfe, der seine Dienste verkaufte. Zwischen diesen beiden Arten existierten verschiedene Zwischenformen, je nach dem mehr oder weniger technischen Charakter des ausgeübten Handwerks. Anscheinend ist im Laufe des 14. Jhs. der Vertrag, der Entlohnung für Dienste vorsah, sehr viel häufiger geworden als der andere Vertragstyp; D. sieht darin ein Anzeichen dafür, daß das Angebot an Arbeitskräften zurückging. P. J.

M. Rouché, *Topographie historique de Cambrai durant le Haut Moyen-Age, Ve-XIe siècle* (RN 58, 1976, 339—347) betont für Cambrai die Originalität einer folgendermaßen zu definierenden Entwicklung: keine Stadtgründung in der Spätantike, Entstehung der bischöflichen Stadt im 6. Jh., keine Fortentwicklung unter den Karolingern. P. J.

In den Rechnungsbüchern der hennegauischen Baillages, der Vögte und Kastellane hat J. M. Cauchies, *Messageries et messagers en Hainaut au XVe siècle* (MA 82, 1976, 89—123 u. 301—341), reiches Material zum Thema Post- und Botenwesen gesammelt. Da eine feste Organisation zum Posttransport fehlte, die die Bezeichnung Messagerie wirklich verdiente, benutzte man als Boten Leute, die oft keineswegs auf diesen Dienst spezialisiert waren. Die Improvisation reichte für die Überbringung von Verwaltungsanordnungen aus. P. J.

FRANKREICH. G. Nahon, *Pour une géographie administrative des Juifs dans la France de Saint Louis* (RH 516, 1975, 305—343). — Die Erhebungen

der Verwaltung unter Ludwig dem Heiligen und seinem Bruder Alphonse de Poitiers belegen für 152 Orte die Anwesenheit von Juden oder Beziehungen zu Juden. Ergänzende Quellen erlauben, die Zahl dieser Orte nahezu zu verdoppeln. Die auf dieser Grundlage erstellte Karte gibt eine Vorstellung von den Gebieten, in denen die Juden zweifellos am meisten vertreten sind: in der Champagne, der Touraine, im Anjou, Poitou und Languedoc. Sie wohnten vorzugsweise in den Verwaltungszentren. Mit dieser geographischen Rekonstruktion, die für sich allein noch keinen statistischen Aussagewert hat, liefert N. vielfältigen Einblick in die Aktivitäten der Juden und ihr Verhalten gegenüber der Obrigkeit. P. J.

Die Entwicklung des Bergbaus im mittelalterlichen Frankreich ist für die Untersuchung der allgemeinen Probleme der Stadtwirtschaft nicht von überragender Bedeutung. Trotzdem möchten wir den Sammelband *Mines et métallurgie* (Actes du 98e Congrès National des Sociétés Savantes. Philologie et Histoire, tome I, Paris 1975, 173 S.) anzeigen. Er enthält sieben Beiträge, die zu Vergleichszwecken für die Bergbaugeschichte interessant sein können, vor allem der Beitrag von R. H. B a u t i e r, *La mine de Valtorte à Clareisolles. L'exploitation d'une mine de vitriol en Beaujolais de 1469 à 1515* (107—157). P. J.

J. D u p â q u i e r, *Caractères originaux de l'histoire démographique française au XVIIIe siècle* (Rev. d'Hist. Mod. et Contemp. 23, 1976, 182—202) erstellt eine Bilanz der in etwa 20 Jahren erarbeiteten Ergebnisse der bevölkerungsgeschichtlichen Forschung in Frankreich, zu deren Hauptbearbeitern er jetzt zählt. Die Bevölkerung Frankreichs (in seinen jetzigen Grenzen) wuchs nach D. von 20—21 Millionen im Jahre 1700 auf 25 Millionen 1755 und 29 Millionen 1800, wobei zu beachten ist, daß das Wachstum in der ersten Hälfte des Jahrhunderts ebenso stark war wie in der zweiten Hälfte; es hat wahrscheinlich schon am Ende des 17. Jhs. begonnen. Diese Entwicklung zeigt regional unterschiedliche Tendenzen. Insgesamt entsprach sie einem für alle „alten“ Gebiete gültigen Modell, deren gemeinsames Kennzeichen eine recht dichte Bevölkerung ist. Sie bleibt aber schwer zu erklären. D. ist jetzt im Gegensatz zu der von ihm früher vertretenen Hypothese der Ansicht, man könne sich nicht auf einen Rückgang der Kindersterblichkeit berufen. Der Rückgang der Erwachsenensterblichkeit war aber zu gering, um zu einem solchen Zuwachs zu führen. Die Veränderung muß also in der Geburtenziffer zu suchen sein. D. nimmt an, daß die Geburtenziffer der Revolutionszeit in den Berechnungen auf der Grundlage unvollständiger Aufzeichnungen einfach unterschätzt wurde. Trotz eines seit 1770 zu beobachtenden starken Absinkens der ehelichen Geburten stellt erst der Rückgang der Geburtenziffern nach 1800 die eigentliche Wende dar; sie führte dazu, daß die französische Bevölkerungsentwicklung ein besonderes Profil erhielt, das dem vor der Revolution in keiner Weise mehr entspricht. P. J.

P. V i l l i e r s, *Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des Etats Unis d'Amérique* (RH 519, 1976, 37—57). — Nach einigem Zögern zu Beginn des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges wurde der französischen Schifffahrt das System der Konvoifahrt zur Überquerung des

Atlantik verbindlich vorgeschrieben. Es funktionierte bis 1779. V. ermittelte, wieviele Schiffe die königliche Marine und die französischen Freibeuter aufbrachten; unter den letzteren blieben die Dünkirchener die aktivsten. Insgesamt wurde infolge des Geleitschutzes die Bewaffnung für die Kaperfahrten teurer und schließlich unrentabel. Schon während des spanischen Erbfolgekrieges hatten die englischen Freibeuter weniger Schiffe aufgebracht als die Royal Navy. Während des Unabhängigkeitskrieges spielte die Seeräuberei eine recht nebensächliche Rolle für den Ablauf des Konflikts. P. J.

J. P. Hirsch, *Les milieux de commerce, l'esprit de système et le pouvoir à la veille de la Révolution* (AESC 30, 1975, 1337—1370). — Ende 1788 verlangten die Handelskammern und Handelsgerichte von 56 französischen Städten für die Kaufmannschaft eine eigene Vertretung bei den Generalständen. In ihren Petitionen drückt sich oft Mißtrauen oder Feindseligkeit gegenüber Vereinheitlichungsbestrebungen aus, wobei die Ablehnung besonders der Politik des Freihandels und der physiokratischen Theorie gilt. Die tieferschürfende Analyse dieser Texte läßt auf jeden Fall wirtschaftliche Vorstellungen erkennen, die denen der Physiokraten verpflichtet sind. Man findet darin keine autonome Ideologie, deren Fehlen H. mit der Situation und Tätigkeit der Handelskreise in Verbindung bringt, die durch Instabilität und Abhängigkeit gekennzeichnet sind. Im Rahmen der Unternehmertätigkeit wie in den Vorstellungen von der Gesellschaft suchte der Handel seine Grundlagen außerhalb der eigenen Kreise. Man kann sich fragen, ob H., der zu Recht die Unschärfe des Sprachgebrauchs berücksichtigt, die Tragweite dieser Feststellung nicht überschätzt, wenigstens was die tatsächliche Bedeutung des Handelskapitals in der Wirtschaft betrifft. Aber es ist nicht anzuzweifeln, daß die Handelskreise mit der Forderung nach einer aufgeklärten Politik von den Machthabern nicht die Freiheit als umfassendes Prinzip einer neuen Gesellschaftsordnung verlangten. P. J.

Da die Pariser Mercuriales lediglich Getreidepreise verzeichnen, mußte *Micheline Baulant*, *Prix et salaires à Paris au XVI^e siècle* (AESC 31, 1976, 954—995), für alle übrigen Preise auf Rechnungen von sozialen und kirchlichen Institutionen zurückgreifen, Quellen, deren Schwierigkeiten die Autorin erklärt und die sie denkbar sorgfältig ausgewertet hat. Die Ergebnisse sind für etwa vierzig Waren in Tabellen zusammengefaßt, die die Preise für sechs Zeitabschnitte enthalten, wobei die Indexrechnung für die Preissteigerung auf die Basisjahre 1506—1510 bezogen ist. Im gleichen zeitlichen Rahmen werden Löhne und Gehälter untersucht, und mit gleicher Sorgfalt sind diejenigen Fakten ausgewählt, die aussagekräftige Reihen liefern. Die Qualität der Kommentare, der Umfang der sammlerischen Arbeit und die Verarbeitung des Materials sind außerordentlich beachtlich. Zwischen 1561 und 1575 war der Rhythmus der Preishausse in Paris am schnellsten. Die Lohnentwicklung blieb während des ersten Drittels des Jhs. hinter der Preisentwicklung zurück. Die spätere Entwicklung der Löhne weist gewisse Parallelen zur Preisbewegung auf, aber eine volle Übereinstimmung kam nicht zustande. Diese vierzig außerordentlich dichten Seiten enthalten die umfassendste und intensivste Untersuchung, die es über die Konjunktur der Preise und Löhne in einer französischen Stadt im 16. Jh. gibt. P. J.

J. P. Poisson, *L'activité notariale comme indicateur socio-économique: l'exemple de la Fronde* (AESC 31, 1976, 996—1009). — Dieser Aufsatz setzt die Reihe der Untersuchungen des Vf. fort, die sich mit einer statistischen Auswertung von Notariatsakten beschäftigen. Da die Mehrzahl der Beurkundungen einen unmittelbaren Bezug zur Wirtschaft hatte, glaubt P., daß ihre fluktuierende Zahl Aufschluß über die Konjunktur gebe. Anhand dieser Methode werden drei Pariser Notariate von 1645 bis 1665 untersucht, mit dem Ergebnis, daß trotz zweier Tiefpunkte von einigen Monaten im Gefolge der Unruhen von 1649 und 1652 der Umfang notarieller Tätigkeit durch die Fronde nicht wesentlich beeinträchtigt wurde. Diese Fragestellung verdient Beachtung, sie reicht aber nicht aus, um ein Gegengewicht gegen andere Konjunkturindices zu bilden, aus denen man erschließen kann, daß Frankreich damals eine schwere wirtschaftliche Krise durchmachte. P. J.

G. Antonetti, *Thellusson et Cie, 1715—1717* (RHES 53, 1975, 425—427) liefert zur Geschichte dieses Pariser Bankhauses zwei wichtige Ergänzungen zu dem klassischen Buch von H. Lüthy. Die Gesellschaft wurde im Oktober 1715 durch einfaches mündliches Übereinkommen gegründet; bis zu ihrer Auflösung im September 1717 erwirtschaftete sie einen jährlichen Gewinn von über 42%. P. J.

Odile Kammerer-Schweyer, *Saint Nicolas de Port au XVIIe siècle et le commerce de la draperie* (Annales de l'Est 5e série, 19, 1976, 3—38). — Als wichtigster Marktort Lothringens war Saint Nicolas de Port gleichzeitig ein sehr aktives Zentrum der Tuchherstellung, dessen Produktion einen guten Absatz fand, unter anderem in Frankfurt. Diese Beziehungen sowie die hohe Qualität dieser Untersuchung verleihen ihr eine den lokalen Rahmen überschreitende Bedeutung. P. J.

R. Gandilhon, *Une „maison de vendange“ en Champagne au XVIIIe siècle* (Actes du 96e Congrès National des Sociétés Savantes, Histoire Moderne et Contemporaine, tome II, Paris 1976, 433—466), ediert und kommentiert das Güterverzeichnis eines ehemaligen Kavallerieobersten, der Weingutsbesitzer und Weinhändler in Reims wurde und 1786 starb. Die Dokumentation ist sehr genau in bezug auf die Gebäude, die Möbel, die Gerätschaften und das Lager (mehr als 10 000 Flaschen), gibt aber wenig Auskunft über die Geschäfte dieses Jean-Baptiste Sutaine-Bouron, der auch Kunden im Norden hatte. G. fand die Spur eines Kaufmanns aus Riga, der mit ihm in Verbindung stand; in diesem Zusammenhang können wir einen Beleg aus dem Jahre 1763 anführen betr. die Firma Johann Jakob Vanselow aus Stettin, die eine Zahlung an den gleichen Sutaine-Bouron machte. P. J.

L. Musset, *Foires et marchés en Normandie à l'époque ducale* (Annales de Normandie 26, 1976, 3—23) nimmt für diesen Raum das kontroverse Problem auf, das im Entstehen zahlreicher neuer Märkte und Messen seit dem 7. Jh. liegt. Die Funktion dieser Zusammenkünfte war nach M. der Austausch in einer Wirtschaft, die schon durchgehend geldwirtschaftlichen Charakter hatte. Am Ende des 12. Jhs. erreichten einige Messen eine Ausstrahlungskraft,

die derjenigen anderer Messeorte eindeutig überlegen war. Die Herzöge bestanden nicht darauf, das Marktregal aufrechtzuerhalten. Die hohen Einkünfte, die in der Regel durch Verpachtung aus den Markt- und Messerechten bezogen wurden, geben einen Hinweis darauf, daß der Hauptkontakt zwischen ländlicher Bevölkerung und Fernhandel hier stattfand, und zwar, solange die städtische Entwicklung in bescheidenem Rahmen blieb.

P. J.

Un Sire de Gouberville, Gentilhomme Campagnard au Cotentin de 1553 à 1562, publié par Abbé A. Tollem er (1. Aufl. Journal de Valognes 1870—72; 2. Aufl. Imprimerie de G. Martin 1873, Paris 1972, Mouton Editeur Réimpression, mit „Introduction“ von E. Le Roy Ladurie, Lu. 841 S.). — Sire de Gouberville, ein Landadeliger der Landschaft Cotentin in der Normandie, hat ein seit 1549 geführtes und bis 1562 erhaltenes ‚Journal‘ hinterlassen, das eine umfassende sozial- und wirtschaftsgeschichtliche, insbesondere agrargeschichtliche Quelle darstellt. Abbé Tollem er gab als erster eine fundierte wissenschaftliche Abhandlung zum Journal und zum Leben von G. Die erste wissenschaftliche Edition des Journals folgte erst zwei Jahrzehnte später durch die Societé des Antiquaires de Normandie (Rouen/Paris 1892) in einem Band und zwar für die Zeit ab 1553. Ein zweiter Band für die Jahre 1549—1552 wurde durch die gleiche Gesellschaft 1895 herausgebracht. Wirklich informativ ist das Tagebuch für die Jahre 1553—62. Wenn man sich vor Augen hält, daß das Journal im Original 5 Oktavbände mit jeweils mindestens 500 Seiten umfaßt, weiß man die Leistung von Tollem er zu schätzen. Er hat das unsystematische Material durchdrungen und dieses nach wirtschaftlichen und sozialen Kategorien geordnet. Bei aller Liebe, die er seinem Sire entgegenbringt, wahrt er doch die kritische Distanz. Zu Beginn seiner Ausführungen werden die Diener, ihre Stellung und ihre Einkünfte behandelt und dann kommt in dem Sinne der altgriechischen Oikonomia all das, was im Hause vor sich geht und von Bedeutung ist: Geld, Möbel, Kleidung, Stoffe, Speisen und Getränke. Spielen aller Arten wird weiter Raum zugestanden. Viel Aufmerksamkeit schenkt er dem Ackerbau und all dem, was damit zusammenhängt (Garten, Gemüse, Blumen, Dünger, Getreidebau, Getreidepreise etc.), sowie der Viehhaltung und natürlich der Jagd. Kirchliche und religiöse Fragen werden ausführlich erörtert. Am Schlusse werden zivil- und strafrechtliche Fragen behandelt und die Religionskriege in Frankreich erörtert. Das beigefügte Glossar zum Wortschatz des Journals von G. ist sehr informativ. — Es ist das Verdienst der Einführung von Ladurie, die wichtigsten Aspekte von Tollemers Arbeit in den Vordergrund gestellt und mit dem neuesten Stand der Forschung konfrontiert zu haben. Um dem Leser eine einigermaßen brauchbare Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse des Journals zu geben, möchte ich ganz kurz auf die wichtigsten Punkte der Einführung von Ladurie hinweisen: Der Gutsherr G. läßt durch Dienstboten ein großes Gebiet in Mesnil-en-Val bei Cherbourg bewirtschaften. Das felsige Land ist nicht von besonderer Qualität. G. überwacht die Arbeiter selbst bei der Arbeit, was damals auf großen Gütern nicht die Regel ist. Auf seinem Gut herrscht die verbesserte Dreifelderwirtschaft mit Saatgutwechsel (Erbsensaat). Er verwendet die verschiedensten Arten von Dünger (z. B. Meersand, Teichschlamm), auch der Mist fehlt nicht. Die Wirtschaftsform ist überwiegend naturalwirtschaftlich. Die Kühe überwintern in Ställen, was zu teilweiser Stall-

fütterung zwingt. Seine Haustierzüchtung glänzt mehr durch Quantität als Qualität. Die Methoden der animalischen Produktion sowie der Wanderherdenwirtschaft sind recht primitiv. Die Haupteinkommensquelle ist die Schweinehaltung, der Absatz des Fleisches erfolgt in gepökelter Form auf verschiedenen Märkten, sogar bis Paris. Der von G. erzeugte Apfelwein ist nicht für den Markt bestimmt. Er dient als Kalorienzufuhr wie auch als Heilmittel. Das agrarische Experiment ist G. nicht fremd, wenn auch nicht so fortgeschritten wie bei Varro res rust. 1, 18, 7—8 in der römischen Landwirtschaft (*experientia, imitatio, ratio* im Sinne von systematischer Planung und *temptare* im Sinne von ‚experimentieren‘). Auffallend ist, daß Schiffahrt und Fischfang trotz unmittelbarer Meeresnähe von sehr untergeordneter Bedeutung sind. G. ist der Herr der ‚famille‘, zu der — wie in der altrömischen familia — nicht nur Bastardgeschwister und -kinder, sondern auch die Dienstboten zählen. Die Geldlöhne der Diener sind sehr niedrig, wenn man sie mit anderen Regionen Frankreichs vergleicht. Hinzu kommen aber noch die jährlichen Naturleistungen (z. B. Kleidung, Wäsche). Zwischen G. und seinen Untergebenen besteht trotz gelegentlicher Züchtigungen der Männer (nicht der Frauen!) soziale Harmonie. Diese tragen Schuhe und essen im gleichen Raum wie der Herr. Die Ernährung ist reichlich fleischorientiert. Die Dienstboten besitzen auch die Möglichkeit, Ersparnisse zu bilden. — Die Krankheiten, vor allem nichtepidemische, sind im Journal stets gegenwärtig. Besonders symptomatisch sind Katarrhe und Fieber aller Arten. Als primäre Krankheitsursachen sind zu nennen: verdorbene Speisen und fehlende Hygiene (keine Seife, Baden als äußerste Rarität!). Als Heilmittel dienen i. d. Regel alte Hausmittel, von denen viele sogar den Tod beschleunigen. Trotzdem bestehen Ansätze einer paramedizinischen Organisation neben den lokalen Bädern, welche die von G. gelesene medizinische Literatur nicht kennen. Die Heilpraktiker sind meist Geistliche, aber nicht billig; sie praktizieren eine empirische Medizin auf Heilkräuterbasis. Die studierten Mediziner sitzen in der Stadt und sind sehr teuer. Sie lassen sich aber nicht auf dem Land sehen, wenn man sie braucht. — Eheliche Treue ist im Stande, dem G. angehört, nicht üblich. Er hält sich Mätressen, die meist aus der Unterschicht stammen. Gewalttäter und Gesetzesübertreter sind im Gegensatz zu heute meist Angehörige der Oberschicht. Selbstjustiz ist weit verbreitet. Mit dem Schulwesen steht es gar nicht so schlecht. Ein Großteil der Bauernkinder besucht die Schule, nicht wenige Landarbeiter können z. B. 1576 namentlich unterschreiben, nicht dagegen ihre Frauen. Nur wenige Bewohner der Landschaft Cotentin besitzen Bücher, deren Lektüre übrigens bei Kerzenlicht (Öllampen erst später!) sehr erschwert ist. — Kurz gesagt kann man feststellen, daß die bäuerliche Kultur in der Zeit von G. „est un composé d’archaïsme et de modernité“ (Ladurie, S. XLV). Seine Wirtschaft ist fast autark; sie ist Naturalwirtschaft mit geringen Ansätzen zur Geldwirtschaft. Aufgrund seiner schlechten Liquidität kann G. Geldverbindlichkeiten meist nur verspätet begleichen. Nach Möglichkeit werden Geldzahlungen vermieden. G.s Wirtschaftsmentalität steckt noch tief im Feudalismus, wirtschaftliche Rationalität und kapitalistische Gesinnung sind ziemlich unbekannt. Bei seiner konservativen Einstellung ist er mehr güter- als profitorientiert (Ladurie, S. XLIV). Modern an ihm sind seine hugenottisch-protestantischen Neigungen und die Vorliebe für technische Neuerungen. — So verdienstvoll die Einführung von Ladurie ist, so hätte man sich doch gelegentlich

etwas mehr an wissenschaftlichem Kommentar gewünscht. Eine Einordnung in die europäische agrarwissenschaftliche Renaissance des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit wäre sehr nützlich gewesen. So befassen sich in Italien Dal Pane/Poni mit den Auswirkungen der römischen Agrarschriftsteller auf die italienische Agrarwissenschaft des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit (in: *Ricerche storiche ed economiche in memoria di C. Barbagallo*, Vol. II, 1970, 351—376, und Dal Pane L., in: *RSI LXVIII*, fasc. II, 1956, 178ff.). Im deutschen Sprachraum weist O. Brunner, *Adeliges Landleben und europäischer Geist. Leben und Werk Wolf Helmhards von Hohberg 1612—1688*, Salzburg 1949, 237ff., die ungebrochene Kontinuität zwischen antiker, v. a. altrömischer, mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Agrarwissenschaft nach. Daß römisches Agrard Denken sogar in die neueste Zeit ausstrahlt, zeigen übrigens R. M. Barzen, *Neue Arten der Rebenveredlung nach dem antiken Wein- und Obstbaulehrbuch „Über die Bäume“* (de arboribus, 1. Jh. n. Chr., der Vf.) von Columella, Neustadt a. d. Weinstraße 1958 und J. Klek / L. Armbruster, Artikelserie im „Archiv für Bienenkunde“ (zu Columella, res rust.) in den Jahren 1919—21. In diesem Sinne darf man annehmen, daß viele Gedanken von Gouberville nicht nur auf eigenen Erfahrungen beruhen, sondern sich aus der europäischen agrarwissenschaftlichen Tradition herleiten, welche bis in die griechische und römische Antike zurückreicht.

W. Kaltenstadler

A. Dubuc, *La peste de Marseille en 1720, cause du développement des savonneries rouennaises* (Actes du 96e Congrès National des Sociétés Savantes, Histoire Moderne et Contemporaine, tome II, Paris 1976, 415—431). — Als die Handelsbeziehungen zu Marseille aus sanitären Gründen unterbrochen waren, stieg die Zahl der Seifenfabriken in Rouen von 20 auf 30. Nachdem die Epidemie endlich erloschen war, ordnete das Parlament der Normandie die Schließung der neu eröffneten Betriebe an. Die von Kommissaren 1722 angestellte Untersuchung liefert ein wertvolles Verzeichnis der Unternehmen dieser Branche, die überwacht wurde, weil sie zuviel Holz zum Heizen und zuviel tierische Fette verbrauchte. Den Seifensiedern wurde damals befohlen, lediglich Rüb-Öl und Kohle zu benutzen.

P. J.

R. Ley, *Les règlements commerciaux en foires de Caen et de Guibray sous l'ancien régime: l'exemple des Legueult, marchands-drapiers à Vire* (Annales de Normandie 25, 1975, 181—206). — L. hat in den Geschäftsakten dieses Unternehmens einen Bestand mit zahlreichen Schuldscheinen aus den Jahren 1750—1790 entdeckt. Er analysiert mit viel Sachverstand die Rolle dieses Kreditinstruments, ohne allerdings zu erkennen, daß die Handhabung im Grund mit der im älteren Handel der Hanse identisch ist und daß die Form der Schriftstücke, die indossierbar waren, an die englischen promissory notes erinnert. Das Beispiel illustriert die Bedeutung und Beständigkeit eines einfachen und wirkungsvollen Kredit systems, das Wechselbriefe nicht benötigte.

P. J.

G. Minois, *La démographie du Trégor au XV^e siècle* (Annales de Bretagne 83, 1976, 407—424). — Die Feuerstättenverzeichnisse, die die Zahl der Haushalte ergeben, bilden für diese Zeit die beste Quelle für die Untersuchung der ländlichen und städtischen Bevölkerung im Bistum Tréguier. Vier Städte

erreichten eine Einwohnerzahl von 3000—5000, insgesamt zwar kaum mehr als einige große Landgemeinden, deren Bevölkerung aber auf zahlreiche Weiler verteilt war. Diese Städte hatten keinen erheblichen Zustrom von Einwanderern zu verzeichnen. Nach den genaueren Daten von 1426—1427 lag die Dichte der Landbevölkerung nur um ein Viertel unter der von 1968. Was die Bevölkerungsbewegung im 15. Jh. betrifft, scheint einer Periode der Stagnation ein Absinken gefolgt zu sein, das bis 1475—1480 anhielt, obwohl unter Herzog Johann V. wieder Frieden herrschte.

P. J.

J. Kerherve, *Une famille d'officiers de finances bretons au XVe siècle: les Thomas de Nantes* (Annales de Bretagne 83, 1976, 7—33) zeichnet minutiös den Stammbaum eines Geschlechts. Vier Generationen lang hatten die Thomas Ämter des Münzmeisters, Steuereintnehmers, Revisors (contrôleur) oder Schatzmeisters in der städtischen oder herzoglichen Verwaltung inne. Die Anoblierung durch Ursurpation des Adelstitels krönte diese Erbfolge, deren Ausgangspunkt vielleicht bürgerliche Handelstätigkeit war; allerdings scheinen für die Zeit vor dem Beginn des 15. Jhs. Quellen zu fehlen, die darüber Aufschluß geben könnten.

P. J.

J. Meyer, *Structure sociale des villes bretonnes à la fin de l'Ancien Régime* (Actes du 96e Congrès National des Sociétés Savantes, Histoire Moderne et Contemporaine, tome II, Paris 1976, 483—499), legt die ersten Ergebnisse von Untersuchungen vor, die sich auf Kopfsteuerlisten stützen. Die kritische Untersuchung der Quellen führt zu der Annahme, daß die ärmste Bevölkerungsschicht, die diese Kopfsteuer nicht zahlte und so auch nicht in den Listen erfaßt ist, 15 bis 20 Prozent der Bevölkerung bildete. Die vergleichende Untersuchung von 12 Städten (außer Quimper alles Kleinstädte) mit der jeweils gleichen Unterscheidung nach drei Steuerklassen, macht unterschiedliche Profile deutlich. In Guérande (5000—6000 Einw.) zahlten von 1718 Besteuereten nur 59 mehr als 20 Pfund; in Landerneau (3000—3500 Einw.) waren es 112 von 672. Die Analyse der Berufsstrukturen liefert weitere Aufschlüsse über die Unterschiede der Aktivitäten und die Aufteilung des Reichtums zwischen gleichgroßen Städten sowie zur Sozialtopographie. Die Ausweitung dieser Untersuchung verspricht eine vertiefte Kenntnis aller Aspekte der Struktur bretonischer Städte im 18. Jh.

P. J.

Ch. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* (Paris—La Haye 1975, Mouton, 661 S., 34 Karten, 18 Graphiken, 10 Abb.). — Die Passierscheine der Admiralität von Guyenne bieten von 1698 bis 1718 das Material für eine Statistik der Schiffe, die aus den Häfen im Bereich dieser Admiralität ausliefen, sowie der verschifften Güter. Ähnlich vollständige Angaben gibt es für die einlaufenden Schiffe nur aus zwei Jahren. In der gründlichen Analyse dieses Materials liegt die beispielhafte Solidität dieses Buches. Der Autor benutzt viele andere Quellen aus Bordeaux, aber immer mit dem gleichen Ziel, nämlich die Schwankungen der Handelsströme im Verlauf der Zeit und ihre Verteilung im Raum zu messen, was die Klärung zahlreicher metrologischer Fragen erforderte. Außer der Bearbeitung dieses enormen Materials (mehr als 36 000 große und kleine Schiffe liefen in

18 Jahren aus) untersucht der Autor den Passagierverkehr, einige Aspekte der Navigation und die Arbeitsbedingungen im Hafen von Bordeaux. Das Wichtigste, die zahlenmäßige Erfassung der Schiffs- und Güterbewegungen, ist vorzüglich in Karten und Diagrammen zusammengefaßt. Bordeaux' Handelsbeziehungen zum Ausland waren bedeutender als die zu anderen Häfen des Königreichs; das Verhältnis von Export zu Import betrug etwa 3:1, ca. 40% der Schiffe kamen unbeladen an. Im Export dominierte der Wein, mit je nach Ernteergebnis 50—75% der Gesamttonnage der auslaufenden Schiffe. Der spanische Erbfolgekrieg wirkte sich weniger schädlich aus als der vorausgegangene Konflikt. Die Schwankungen des Handelsvolumens gingen zumindest in gleichem Maße auf eigentlich wirtschaftliche Faktoren zurück, besonders auf die ungleichmäßige Weinproduktion, was an den Erntejahren deutlich wird, die der Autor bei der Untersuchung klugerweise den Kalenderjahren vorzieht. 1702/03 und mehr noch 1709/10 führt die katastrophal schlechte Ernte zum Niedergang des Handelsverkehrs. Der Autor beschreibt die an den Frachttarifen deutlich werdenden Kriegswirren mit ebensoviel Sorgfalt wie die Maßnahmen zur Regelung des Außenhandels; 1704 wurde ein Pässe-System eingeführt. Er weist aber nach, daß dieser Zeitraum von etwa 20 Jahren, der oft sehr düster dargestellt wird, für die Wirtschaft der Stadt Bordeaux und ihrer Umgebung keine allzu nachteiligen Auswirkungen hatte. Zu dieser Zeit begann eine Neuorientierung, die die außerordentliche Prosperität Bordeaux' im 18. Jh. sicherte. Zuvor hatten sich alle Energien der Stadt auf den Weinanbau und den Weinhandel konzentriert. Diese Struktur blieb bis nach 1700 in einzelnen Zügen erhalten, wie etwa im Überwiegen ausländischer Flaggen im Hafen, in der Tatsache, daß sich die Unternehmer von Bordeaux wenig für Schiffahrtsunternehmen, für die Fahrten nach Kanada und überhaupt nicht für den Sklavenhandel interessierten. Aber ein gewisser Aufschwung in der Ausrüstung von Schiffen, die zu den amerikanischen Inseln fahren sollten, führte allmählich zu einer neuen Entwicklung; ein bescheidener Anfang sicherlich, denn der Wert der Wiederausfuhr von Kolonialgütern überstieg erst nach 1717 10% der Gesamtexporte. 1699/1700, in einem Friedensjahr mit guter Ernte, wurden in Bordeaux mindestens 750 000 Hektoliter Wein verschifft, darüber hinaus Schnäpse, für deren Herstellung etwa 200 000 Hektoliter Wein verbraucht worden sein müssen. Etwa 40% waren für den französischen Markt bestimmt, 60% für das Ausland. Die Vereinigten Niederlande nahmen etwa zwei Drittel dieses Exports auf, was ihrem Anteil an der nach Bestimmungsländern aufgeschlüsselten Gesamttonnage (etwa 64%) entspricht. Der gesamte hansische, skandinavische und baltische Norden lagen dahinter weit zurück mit nur 17,5%, wovon wiederum allein die Hälfte für Hamburg, Lübeck und Bremen bestimmt war. Noch deutlicher war das Überwiegen der Holländer unter den fremden Flaggen: 363 holländische Schiffe gegenüber 29 aus den drei Hansehäfen. Während der ersten beiden Kriegsjahre, in denen die Beziehungen zu Holland unterbrochen waren, gelang es den Neutralen nicht, die ausgesperrten Holländer zu ersetzen. Nach dem Friedensschluß stieg die Weinausfuhr in die deutschen Häfen und nach Danzig leicht an auf fast 9 500 Faß 1715/16 gegenüber 29 000, die für Holland bestimmt waren. Die holländische Vorherrschaft im Kundenkreis und unter den ausländischen Lieferanten von Bordeaux begegnet in fast allen Teilen dieser Darstellung, die unsere Kenntnis der gehandelten Güter in unvergleichlicher Weise bereichert und die

Leistung des gesamten auf Bordeaux orientierten aquitanischen Raumes auf dem Produktionssektor stark erhellt. Was den Austausch mit den nordeuropäischen Ländern betrifft, so muß man die Tatsache betonen, daß viele der von diesen Ländern angebotenen Produkte in Bordeaux keinen bedeutenden Absatz finden konnten, wie etwa Leinsamen, Teer und in normalen Zeiten Getreide. Die einzige wichtige und andauernde Nachfrage betraf Holz, und zwar Faßholz vor allem aus Livland, dann während des Nordischen Krieges aus den Häfen an der Südküste der Ostsee, während Bauholz besonders aus Norwegen geliefert wurde. Die Menge und die Qualität des Archivmaterials aus Bordeaux haben den Autor dazu verleitet, nicht immer im notwendigen Maße ausländische Quellen und Arbeiten heranzuziehen. Was ihm entgangen ist, hätte allerdings die wichtigsten Züge einer eindeutig von Bordeaux bestimmten Perspektive zweifellos nicht verändert. Die Geographie hat hier Vorrang vor der wirtschaftsgeschichtlichen Analyse, die Darstellung befaßt sich absichtlich wenig mit den Problemen der Handelsunternehmen. Diese Schwerpunktwahl trägt wirkungsvoll zur methodischen Konzentration bei, die dieser schönen Arbeit viel Kraft und einen hohen wissenschaftlichen Wert verleiht. P. J.

Lucile Bourrachot et J. P. Poussou, *Les départs de passagers originaires des diocèses de Toulouse et de Rieux par le port de Bordeaux au XVIIIe siècle* (Actes du 96e Congrès National des Sociétés Savantes, Histoire Moderne et Contemporaine, tome II, Paris 1976, 29—39). — Aus der Gegend von Toulouse kamen 1,5% der etwa 32 500 Passagiere, die 1713 bis 1787 in Bordeaux eingeschifft wurden, fast alle in Richtung der amerikanischen Kolonien. Mit knapp 500 Einschiffungen, davon allein fast 400 aus Toulouse, lieferten die Diözesen Toulouse und Rieux eines der größten regionalen Kontingente dieser Wanderbewegung, die mit der Entwicklung des Handels zusammenhängt. P. J.

P. Butel, *Comportements familiaux dans le négoce bordelais au XVIIIe siècle* (Annales du Midi 88, 1976, 139—157) untersucht mit viel Klugheit und Scharfsinn in der Systematisierung die Formen der Familienbildung und des Familienlebens im Milieu des Großhandels: Die Eheschließung und die Erbteilung, die väterliche Autorität und die Rolle der Ehefrau, die Kinderzahl und die Erziehung. Die anschaulichen Beispiele liefern zahlreiche Details, die auch für die Untersuchung hanseatischer Familien wichtig sind. P. J.

P. Peyvel, *Du syndicat au consulat: l'évolution des franchises de la ville du Puy au XIIIe siècle* (Forez et Velay. Actes du 98e Congrès National des Sociétés Savantes. Philologie et Histoire, tome I, 1975, 89—106). — Le Puy, relativ bedeutend durch seine religiösen Funktionen, erst recht durch seine Wirtschaftskraft, ist ein in Frankreich keineswegs vereinzelt Beispiel für eine Stadt, die nicht zur Autonomie gelangte. Die Beziehungen zum bischöflichen Stadtherrn waren durch vier heftige Erhebungen gekennzeichnet, deren letzte 1276 zum Verlust der wenigen seit 1214 erkämpften Rechte und der Institution der Gemeindevorsteher (syndici) führte. Der im 14. Jh. vom König oktroyierte Rat hatte nur noch Verwaltungsaufgaben. An einem Beispiel, das für viele

andere steht, wird in der Studie von P. die Kraft der sozialen Widerstände sehr deutlich, die in Frankreich den städtischen Autonomiebestrebungen entgegen-traten. P. J.

L. Stouff, *Les registres de notaires d'Arles (début XIVe-1450). Quelques problèmes posés par l'utilisation des archives notariales* (Provence Historique 25, 1975, 305—324) warnt vor der Vorstellung, diese Quellen könnten stichproben-artig ausgewertet werden. Die erhaltenen Konzepte aus dem zweiten Viertel des 15. Jhs. im Archiv von Arles entsprechen vielleicht einem Viertel der tatsäch-lich abgeschlossenen Verträge. Die Kundschaft war von Notar zu Notar ver-schieden. Die in den Registern zu beobachtende unterschiedliche Häufigkeit muß nicht signifikant sein. Ebenso könnte man im Zusammenhang mit der Wahl der Begräbnisstätten annehmen, daß die Einwohner von Arles im ersten Viertel des 15. Jhs. die Minderbrüder und die Dominikaner bevorzugten, und später die Augustiner. Nach Meinung des Vf.s entsteht dieser Eindruck da-durch, daß die erhaltenen Register aus den verschiedenen Perioden nicht den gleichen Kanzleien entstammen. P. J.

R. Descimon, *Structures d'un marché de draperie dans le Languedoc au milieu du XVIe siècle* (AESC 30, 1975, 1414—1446). — Die kleine Stadt Lavaur in der Nähe von Toulouse gehörte zum Tuchproduktionsgebiet im Herzen der Languedoc. Wie aus den sehr zahlreichen Notariatsakten von 1547 bis 1561 hervorgeht, die der Untersuchung zugrundeliegen, gab es zwei ver-schiedene Kategorien von Tuch, gleich, ob es auf dem Markt oder im Laden verkauft wurde: Tuch aus lokaler (nicht regionaler) Produktion und „französi-sches“ Tuch, besonders aus der Ile de France und der Normandie, welches der Pariser Handel lieferte. Die Ware dieses zweiten Typs, die an Qualität und im Preis die andere übertraf, wurde fast ausschließlich von 11 Kaufleuten gehan-delt, den wohlhabendsten unter den etwa 30 Händlern, die die Gesamtheit der Verkäufe tätigten. Die Kundschaft war zu 90% ländlich. D. betont die Tat-sache, daß sie zu einer niedrigeren sozialen Schicht gehörte als die Verkäufer. Mit der Analyse der Gewinne und der Kredite sucht er zu beweisen, daß dieser Tuchverkauf eine Form der Ausbeutung der Landbevölkerung durch die Stadt war. In diesem ein wenig vorschnell erstellten „provisorischen Modell“ sollte eine vertiefte Diskussion wenigstens die Behauptung nuancieren, daß auf diesem Markt des Massenkonsums das Angebot die Nachfrage unbeschränkt diktierte. Jedenfalls verleihen die zuverlässigen und klug dargebotenen Informationen dieser Arbeit, die allzu vernachlässigten Fragen nachgeht, sehr große Bedeu-tung. P. J.

Mireille Forget, *La mortalité à bord des galères en 1675. Campagne de Sicile* (Provence Historique 25, 1975, 449—459), entnimmt den Matrikeln der christlichen Zuchthausinsassen und der Aufnahmen in das Hospital in Toulon Zahlenmaterial, welches — ohne eine genaue Sterblichkeitsrate zu lie-fern — zeigt, daß die durch Nahrungsmangel hervorgerufenen bzw. verschärften Krankheiten zu einem Maximum von Todesfällen führten, jeweils unmittelbar vor und nach der Rückkehr der königlichen Galeeren in ihren Heimathafen. P. J.

D. M. Lavedrine, *Lex „ex-voto“ marins du Roussillon* (Rev. d'Hist. Mod. et Contemp. 23, 1976, 408—417) faßt für diese Region den Ertrag eines Verzeichnisses zusammen, das auf nationaler Ebene zusammengestellt wurde. Er leistete damit einen Beitrag zur Untersuchung der spezifischen Formen der Frömmigkeit der Seeleute. Sowohl die Wahl der Heiligtümer als auch der Heiligen, denen die Votivgabe gewidmet wurde, als auch die Art der dargebrachten Votivgaben (Bilder, Schiffsmodelle) eröffnet interessante Einblicke in die Psychologie dieses Milieus und in die Sensibilität für die Gefahren des Meeres.

P. J.

R. Favier, *Les Messageries Royales entre Lyon et Grenoble au début du XVIII^e siècle* (Cahiers d'Histoire 20, 1975, 455—468). — Die vom Direktor der Messageries in Grenoble vom Juli 1732 bis zum Juli 1733 geführten Register geben Aufschluß über die Funktionsweise der königlichen Postmeisterei. Zu einem wöchentlichen Postdienst kam eine ungleichmäßige Zahl von Kutschen für zwei Reisende sowie Lastfuhren, die 1000—1400 Pfund transportierten und dazu zwei bis zweieinhalb Tage benötigten. Der Personenverkehr lieferte etwa 38% der Einnahmen, bei deutlichem Rückgang im Winter. Waren im Wert von 120 000 livres tournois wurden in einem Jahr von Grenoble nach Lyon gefahren. Unter den meist transportierten Waren finden sich neben Lebensmitteln, Häuten und Hüten vor allem Handschuhe. Fast die gesamte Handschuhproduktion Grenobles wurde von einigen wenigen Kaufleuten aus Lyon in den Handel gebracht. Trotz der relativ hohen Tarife und einem Brutto-Einnahmeplus von etwa 40% scheint der Reinertrag der Postmeisterei bescheiden gewesen zu sein.

P. J.

P. F. Aleil, *Enfants illégitimes et enfants abandonnés à Clermont dans la seconde moitié du XVIII^e siècle* (Cahiers d'Histoire 21, 1976, 307—333). — Die Zahl der unehelichen Geburten, die in den Pfarregistern verzeichnet sind, stieg zu dieser Zeit in Clermont, ohne jedoch einen so hohen Stand zu erreichen wie in den größten Provinzstädten. Illegitime Geburten waren vor allem auf fahrende Händler und besonders auf Soldaten zurückzuführen. In der eingewachsenen Bevölkerung, besonders bei den Wohlhabenden, waren die Sitten offensichtlich strenger. Aber A. erklärt auf interessante Weise, wie schwierig die Quellen, die sich auf außereheliche Empfängnis beziehen (Schwangerschaftserklärungen, Vaterschaftsklagen), in vielen Fällen zu interpretieren sind. P. J.

Vielfältiges Quellenmaterial aus Städten des Rhonegebietes, von Burgund bis zur Provence, belegt die weite Verbreitung der Prostitution unter drei verschiedenen Formen: das öffentliche prostibulum, die Badehäuser und die mehr oder weniger heimlich gewerblich ausgeübte Prostitution. Parallel dazu konstatiert man aus besonders reichen Quellen der Stadt Dijon, wie häufig Fälle von Notzuchtverbrechen vorkamen, die ganz offen von kleinen Banden junger Leute verübt wurden. Die bestechende Arbeit von J. Rossiaud, *Prostitution, jeunesse et société dans les villes du sud-est au XV^e siècle* (AESC 31, 1976, 289—325), verbindet diese Fakten mit einer ausgezeichneten Analyse der Heiratsgewohnheiten. Eine beachtliche Zahl junger Frauen heiratete erheblich ältere Männer. Die Junggesellen, die sich der genannten Sexualvergehen

schuldig machten — die übrigens nicht scharf verfolgt wurden — waren keine anormalen Ausnahmen; man kann annehmen, daß die Hälfte aller jungen Männer wenigstens einmal daran teilnahm. Die Altersgruppen, zu denen sie sich zusammenschlossen, erfüllten eine gewisse Funktion der Sozialisation. Die Haltung der Obrigkeit und der öffentlichen Meinung zur offiziellen und tolerierten Prostitution erklärt sich aus derselben Perspektive. Die Prostituierten wurden keineswegs diskriminiert; sie leisteten Dienste, die man für normal hielt, und zwar nicht nur den jungen, sondern auch den verheirateten Männern, die eher die Badestuben als die öffentlichen Häuser aufsuchten. Diese Freizügigkeit der männlichen Sitten, die von Verachtung für die Frau, jedenfalls von einem Bewußtsein der Überlegenheit geprägt war, wurde erst im Laufe des 16. Jhs. zurückgedrängt durch die Entwicklung einer Denkweise, die die Prostitution und ihre Kundschaft mit Verachtung belegte und sie zwang, das Gewerbe im Verborgenen auszuüben.

P. J.

ENGLAND/SCHOTTLAND. Wilhelm Lenz, *Archivalische Quellen zur deutschen Geschichte seit 1500 in Großbritannien* (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts in London, Boppard 1975, Boldt Verlag, XIV und 372 S.). — Die Arbeit von L. erschien zur Eröffnung des Deutschen Historischen Instituts in London im November 1976. Dies war ein sehr passender Anlaß, da dieses ausgezeichnete Nachweisverzeichnis die Archivarbeit über englisch-deutsche Themen anregen sollte. Der Band erschließt nicht nur das Material der wichtigsten öffentlichen lokalen und nationalen Archive, sondern auch einiger privater Sammlungen und Firmenarchive. L. entwickelt beachtliches Geschick bei dem schwierigen Unterfangen, sehr kompliziertes Material kurz zu registrieren. Lediglich kleine Ungeschicklichkeiten wie z. B. Nr. 1091 „German princes etc.“ sind anzumerken. Der vorzügliche Aufbau des Buches und der überlegte Gebrauch verschiedener Satztypen erleichtern die Handhabung. Der von Natur aus gemischte Inhalt macht es zu einer faszinierenden Fundgrube, in der man nach Belieben herumstöbern kann. So folgen z. B. unter den Nummern 2977 bis 2979 dem typischen Tagebuch einer jungen Frau, die im 19. Jh. durch Deutschland reiste, Papiere des Philosophen Wittgenstein, und diesen wiederum ein Band erbeuteter deutscher Armeedokumente aus dem Zweiten Weltkrieg. Es ist erstaunlich, wieviel und wie vielfältiges deutsches Material in britische Sammlungen geraten ist, und so könnte dieses Verzeichnis für manche aufregende Entdeckung sorgen. Den Hanse-Historikern macht es den Reichtum unveröffentlichter — meist diplomatischer — Quellen im British Museum deutlich. Die Historiker insgesamt haben L. zu danken für seine Arbeit, die ein hohes Maß an Ausdauer und Sorgfalt erforderte. Vielleicht werden andere sie fortsetzen und einige seiner wichtigsten Entdeckungen verarbeiten oder edieren, wozu das neue Deutsche Historische Institut in London die Arbeitsmöglichkeiten bietet.

Natalie Fryde

Mittelalterliche Gelehrsamkeit wurde gewürdigt in der umfangreichen Publikation *Winchester in the Early Middle Ages: An edition and discussion of the Winton Domesday*, hg. v. Martin Biddle (Oxford 1976, Clarendon Press, 600 S., 12 Abb., 4 Ktn., 10 Faltktn.). — Dieser Band ist die erste von 11 geplanten Veröffentlichungen der „Winchester Excavation Unit“, die der Heraus-

geber beschreibt als „the most comprehensive archaeological and historical inquiry ever attempted by an English or north European city“. Der erste Band der Winchester Studies schwelgt geradezu in Gelehrsamkeit; sein erster Teil (1—448) liefert einen Kommentar zu zwei Grundbüchern des 12. Jhs., die irreführenderweise ‚Winton Domesday‘ genannt wurden, der zweite Teil, „General Survey and Conclusions“, basiert auf allgemeinen archäologischen und historischen Erkenntnissen. Pläne und Karten sind von sehr guter Qualität, ebenso die Abbildungen. Überraschend für ein so gelehrtes Buch: es fehlt eine Bibliographie. — Das kostbare Manuskript mit seinem romanischen Einband überstand die Vernichtung zahlreicher Manuskripte bei der Zerstörung von Winchester 1642, weil es zufällig vom amtierenden Dekan „ausgeliehen“ war, in dessen Familie es verblieb, bis es kurze Zeit später in der Sammlung der Society of Antiquaries (Ms. 154) auftauchte. Es besteht aus zwei völlig einzigartigen Beschreibungen der Grund- und Besitzverhältnisse der Stadt aus dem 12. Jh. In der Einleitung deutet F. Barlow das erste Manuskript als spätere Kopie eines Textes, der etwa 1110 für den König angefertigt wurde; das zweite datiert er auf 1148; es sei auf Weisung des bedeutenden Bischofs Henry von Blois entstanden. Die paläographische Untersuchung von T. Brown und F. Wormald kommt zu dem Ergebnis, daß das Manuskript von einer Hand stammt und kurz nach der zweiten Bestandsaufnahme angefertigt wurde. Da das Dokument kaum Gebrauchsspuren aufweist, erscheint es wahrscheinlich, daß es als zweite Kopie und bequemes Nachschlagewerk angefertigt wurde, das beide Berichte enthielt.

Das erste der beiden Güterverzeichnisse ist wohl das interessantere, und zwar aus zwei Gründen: Einmal basiert es auf einer Häuserliste aus der Zeit vor der Eroberung, zur Zeit Edward des Bekenners (etwa 1057); so ermöglicht es einen Vergleich der Stadt Winchester vor und nach der Eroberung. Faszinierend ist ferner, daß deutlich wird, wie die Bestandsaufnahme vorgenommen wurde, nämlich durch Befragen von 86 Geschworenen. Im Vergleich zu Sally Harvey (Domesday Book and its Predecessors, EHR 86, 1971, 753—773) macht Barlow die Eigenart der edwardianischen Stadtbeschreibung nicht so klar, deren Existenz doch erklären könnte, warum das Domesday Book die Stadt Winchester nicht enthält. Insgesamt jedoch beschreibt Barlow klar und fesselnd ein sehr komplexes und technisch schwieriges Manuskript. Überzeugend legt er dar, daß die zweite Stadtbeschreibung auf Anordnung des Henry von Blois entstand, wahrscheinlich, um den der Stadt bei der Eroberung 1141 entstandenen Schaden abzuschätzen. — Dieser Einleitung folgt eine erschöpfende Untersuchung der Personennamen durch Olof von Feilitzen und eine Untersuchung der Ortsbezeichnungen von verschiedenen Mitarbeitern. Die Untersuchung der Personennamen ist von beträchtlichem Interesse für die Kulturgeschichte, da sie den schnellen Wechsel von angelsächsischen zu normannischen Personennamen nachweist; wie ein Diagramm deutlich zeigt, waren die ersteren um 1207 fast völlig verschwunden. Von Feilitzen schreibt dies dem sozialen Ansehen zu, welches die normannischen Namen genossen; außer Acht läßt er aber die Frage, ob diejenigen neu vordringenden Namen, die er biblisch, griechisch und lateinisch nennt, nicht einfach Heiligennamen waren, und ob der Wandel nicht eventuell das Ergebnis neuer kirchlicher Praktiken war, die der normannische Klerus einführte, der angelsächsische Heilige nicht anerkannte.

Der zweite Teil des Bandes von Biddle und Keene benutzt die Güterbeschreibungen, bringt damit aber eine Menge anderer Quellen und archäologischer Erkenntnisse in Verbindung, die das Winchester Excavation Committee in 15 Jahren gesammelt hat. Biddles Gewandtheit ist bemerkenswert, nicht nur in der Erklärung der Ergebnisse archäologischer Funde, sondern auch in der gelehrten Analyse der Korrekturen im Winton Domesday. Als Ergebnis erkennt man eine voll entwickelte Stadt, mit Vorstädten, die um 1066 bis jenseits der Mauern reichten, und in der die Straßennamen schon eine beträchtliche Spezialisierung der Gewerbe bezeugen. Die Komplexität des Straßennetzes zu dieser Zeit zeigt, daß die Stadt das Ergebnis einer langen Entwicklung war, deren Ursprünge innerhalb der alten römischen Befestigung des 3. Jhs. lagen. Jedoch bleibt es unmöglich, die Kontinuität des städtischen Lebens vom spätrömischen bis zum angelsächsischen Winchester, genauso wenig wie für alle anderen englischen Städte, nachzuweisen. Immerhin kann Biddle Spuren von Kontinuität zwischen vor- und nachnormannischen Stadt- und Hausgrundrissen sowie Familien sichern. Mit Vorsicht behandelt er die These, Winchester sei die Hauptstadt der westsächsischen Könige gewesen, und mit Skepsis die dortige Tradition der ‚crown-wearings‘; er schließt, daß das Vorhandensein eines königlichen Palastes und Schatzamtes trotzdem zu dieser Annahme zwingt. Seine Arbeit wird allen kontinentalen Forschern von Nutzen sein, die sich mit Pfalzen und Königsumritten früher Herrscher beschäftigen.

Den Höhepunkt ihrer politischen Bedeutung erreichte die Stadt in normannischen Zeiten, als die Nähe zu Southampton, dem Hauptverbindungshafen zur Normandie, ihr großes Gewicht verschaffte und sie oft von normannischen Königen aufgesucht wurde. — Eine beträchtliche Anzahl der einflußreichsten und wohlhabendsten Bürger der Stadt standen in königlichem Dienst, was ein starkes Indiz für ihre politische Bedeutung ist. Biddle beschreibt ihren Niedergang nach dem Tode Heinrichs I. und während der Anarchie unter Stephen, aber er versucht nicht, dafür eine Erklärung zu geben. Henry von Blois, der Bruder Stephens, übernahm, wie B. zeigt, während seiner Amtszeit als Bischof den königlichen Palast und andere Besitztümer und beherrschte die Stadt völlig. Er war nie in der Lage, sich mit Heinrich II. zu arrangieren, der ihn schließlich 1155 verbannte. Der politische Niedergang der Stadt ist sicher im Zusammenhang mit der Entmachtung des Henry von Blois zu sehen. Im übrigen hätte Winchester eventuell eine Chance gehabt als Hauptstadt eines England, das auch die Normandie beherrschte; es hatte aber weit weniger Aussichten als Teil eines riesigen Anjou-Reiches. Da London Stephen unterstützte, war es für Heinrich II. lebensnotwendig, dort möglichst oft zu residieren, was ebenfalls zur Aufgabe von Winchester beitrug. Der endgültige Niedergang der Stadt als politisches Zentrum steht in deutlichem Zusammenhang mit dem Verlust der Normandie unter Johann, als das Schatzamt schließlich nach London verlegt wurde. Die besten Verbindungshäfen zu den verbleibenden kontinentalen Besitzungen waren nun eher Bristol und Plymouth als Southampton. Biddles Stärke ist zweifellos mehr die Darstellung der lokalen und wirtschaftlichen Verhältnisse als deren Einbindung in die nationalen politischen Ereignisse oder die Entwicklung in Europa. — Die wirtschaftliche Wachstumsenergie der Stadt ermöglichte ein Überleben in Prosperität bis ins 13. Jh., nachdem sie schon lange ihre politische Bedeutung verloren hatte. Biddle kann keinen entscheidenden Beweis

liefern für eine bedeutende wirtschaftliche Entwicklung im 12. Jh.; seine Darstellung der Gewerbe ist stärker für die Zweige, für welche es archäologische Belege gibt, wie die Töpferei und die Eisenverarbeitung, als für archäologisch nicht faßbare, wie die Tuchherstellung. Aus Mangel an solchen Belegen fällt der Abschnitt über die Messe von St. Giles, eine der wichtigsten von England, bedauerlich knapp aus, obwohl Biddle dankenswerter Weise daran erinnert, daß diese Messe, die sicherlich vor der Eroberung entstand, durch die Protektion des Henry von Blois stark gefördert wurde, dessen Bruder Theobald möglicherweise die Champagnermessen gründete. An ausländischen Kaufleuten lassen sich nur wenige nachweisen, sieht man von denjenigen ab, die kaum als solche bezeichnet werden können, den Franzosen oder der reichen Judengemeinde. — Dieses Buch ist Teil einer Wiederbelebung der Erforschung wichtiger Städte in England; in diesem Sinne arbeiten auch Urry (Canterbury), Platt (Southampton), Rogers (Stamford) und Brooke (London). Die präzise Darstellung und Genauigkeit des Werkes werden anderen als Vorbild dienen, und es wird unschätzbare Vergleichsmaterial für solche Untersuchungen bereitstellen. *Natalie Fryde*

P. J. Brury, P. J. Drury u. a., *A Late 13th and Early 14th Century Tile Factory at Danbury, Essex* (Medieval Archaeol. 19, 1975, 92—164), beschreiben ausführlich eine erstmals im Jahre 1939 beobachtete, doch erst vom Jahre 1973 an ausgegrabene Fertigungsstätte von Fliesen und Ziegeln, in der etwa ein halbes Jh. (um 1300) jeweils verschiedene Typen hergestellt wurden. In dem durch einen Graben eingehegten Areal wurden drei mehrphasige Gebäudekomplexe aufgedeckt: ein mutmaßlicher „Aufenthaltsraum“ für Arbeiter (?) (zweiphasig, ca. 5 x 5 m) und zweimal eine Einheit von Trocken- und Brennraum (vier- bzw. dreiphasig). Stratigraphisch ließen sich die Komplexe nicht miteinander verbinden. Funde, die eine Beschickung der beiden Öfen bezeugen, fehlen für das erste Drittel der Gesamtnutzungszeit der Anlage. Produktion, Material und Fertigware werden von den Vf. gründlich und mit großer Sachkenntnis analysiert. Wiederum Bodenfunde helfen, den wirtschaftlichen Rang der Anlage und auch das Absatzgebiet (*modest area in Essex*) zu bestimmen. Ein *Census of Medieval Tiles in Essex* wird durch P. J. Brury vorbereitet. *M. L.*

Einen der seltenen spätmittelalterlichen Edelmetallhorte, in denen Schmuck vertreten ist, stellt J. Cherry, *The medieval Jewellery from the Fishpool, Nottinghamshire, Hoard* (Archaeology 104, 1973 [1974], 307—321), vor. Der Fund wurde bei Bauarbeiten im Jahre 1966 geborgen und weckte schon bald das Interesse der Fachwelt. Die Schlußmünze unter den 1327 Goldmünzen, die die Masse des Fundes ausmachen, datiert den Fund in die Zeit nach 1464. Bei dem Schmuck handelt es sich um vier Ringe mit Inschriften, eine Brosche, ein Kreuz und zwei Teile von Ketten. Diese Objekte werden in Farbtafeln abgebildet, ausführlich erörtert und zu vergleichbaren Stücken in Beziehung gesetzt, so daß der Beitrag insgesamt den Charakter einer Einführung in die Entwicklungsgeschichte des spätmittelalterlichen Goldschmucks überhaupt bekommt. *Appendix III* geht auf einen zeitgleichen englischen Fund ein. *M. L.*

P. G. E. Clements, *The rise of Liverpool, 1665—1750* (EcHistRev. 29, 1976, 211—225), beschreibt den Aufstieg Liverpools vor allem im Lichte der

Quellen, die auf beiden Seiten des Atlantik aufbewahrt worden sind. Liverpool war als Verteilerzentrum im Vorteil gegenüber London zu einer Zeit, als Tabak und Zucker stark im Preis gefallen waren und deshalb möglichst schnell auf einen großen Markt mit hoher Verbrauchernachfrage gebracht werden mußten. Darüber hinaus waren die Zwischenhändler in Liverpool wendiger und risikofreudiger als die Londoner. In seiner höchsten Blüte stand der Hafen aber erst nach dem allgemeinen Frieden von 1713. Den ersten Platz in der Handelstätigkeit der Liverpools nahm dann der Sklavenhandel ein. Zur Stützung seiner Argumentation druckt Cl. Tabellen ab, die auf der Basis der Zollregister erstellt sind.

G. D. R.

Als Nummer 31 ihrer lokalgeschichtlichen Reihe veröffentlichte die East Yorkshire Local History Society *The Trade and Shipping of eighteenth-century Hull*, von Gordon Jackson. Die Arbeit basiert auf dem Buch desselben Autors *Hull in the Eighteenth Century. A study in economic and social history* (London 1972). J. benutzte intensiv die Zollregister, denen er das Material für die 10 Tabellen entnahm, die die Basis seiner Analyse der Handelsentwicklung bilden. Der Außenhandel von Hull konzentrierte sich auf Nordosteuropa, wo Tuch aus Yorkshire verkauft und deutsches Leinen und Produkte aus dem Baltikum erworben wurden. Ein anhaltender Aufschwung des Handelsvolumens nach 1763 brachte Hull auf den vierten Platz unter den britischen Häfen nach London, Liverpool und Bristol.

G. D. R.

Einige der Tücken der Überseehandelsprojekte, die Londoner in den 1570er Jahren betrafen, fanden Beachtung. Carole Shammass, *The 'Invisible Merchant' and property rights. The misadventures of an Elizabethan joint-stock company* (BusinessHist. 17, 1975, 95—108), untersucht die Organisation einer Gesellschaft, die drei Reisen des Martin Frobisher 1576—78 finanzierte, die er unternahm, um eine Nordwestpassage nach China zu finden. Die Teilhaber kamen ihren Verpflichtungen nicht nach, ebensowenig wie der Schatzmeister der Gesellschaft. — J. S. Kepler, *The operating potential of London Marine Insurance in the 1570's: some evidence from 'A Booke of Orders of Assurances within the Royall Exchange'* (BusinessHist. 17, 1975, 44—55), untersucht den Versuch der Stadt London, unter dem Druck der englischen Regierung den Markt der Seeverversicherungen zu ordnen, und er vergleicht dies mit ähnlichen Reformversuchen in Antwerpen 1563 und der spanischen Versicherungsordnung von 1556.

G. D. R.

I. A. A. Thompson, *Spanish Armada Guns* (MM 61, 1975, 355—371), hat aus dem Material der Archive von Simancas den Nachweis geführt, daß die bisher akzeptierte Einschätzung der spanischen und englischen Schiffsbewaffnung 1588 revidiert werden muß. Er kommt zu dem Schluß, daß keine der beiden Seiten genügend Potential besaß, um die andere völlig zu vernichten, und daß die spanische Armada, was die Feuerkraft betraf, sowohl im Gewicht der Kugeln als auch in der Reichweite, so sehr im Hintertreffen lag, daß sie wahrscheinlich zu keiner Zeit in der Lage war, die Seeschlacht zu gewinnen.

G. D. R.

Die Herstellung der englischen Schiffsgeschütze war Jahrhunderte lang in den Geschützgießereien im Sussex Weald konzentriert, dessen spätere Geschichte H. C. Tomlinson, *Wealden Gunfounding: an analysis of its demise in the eighteenth century* (EcHistRev. 29, 1976, 383—400), untersucht. T. geht davon aus, daß es in diesem Industriezweig nach 1600 nur wenig technischen Fortschritt gab. Er existierte aber weiter, teilweise gefördert durch Regierungsprotektion, nachdem andere Zweige der Eisenindustrie nach Wales und in den Westen von England verlegt worden waren. Der Augenblick der Aufgabe kam im 18. Jh., als die Regierungsaufträge an Eisenfabrikanten außerhalb des Weald vergeben wurden, die ihre Kosten durch die Verwendung von Koks an Stelle von Holzkohle für das Eisenschmelzverfahren drastisch reduzierten. G. D. R.

J. Walter und K. Wrightson, *Dearth and the social order in early modern England* (Past and Present 71, 1976, 22—42), stellen fest, daß Zeiten von Nahrungsmangel meist von leichtem Diebstahl und selbst von gelegentlichen Unruhen gekennzeichnet sind. Der Kornkrawall kann als eine Art des kollektiven Diebstahls angesehen werden und war sehr selten. Die Getreideknappheit wurde gewöhnlich mit moralischen Argumenten erklärt, als Folge der Sünden, oder sie wurde den Machenschaften der Zwischenhändler zugeschrieben. Dies hob das Ansehen der Obrigkeit bei ihren Hilfsmaßnahmen. — P. Clark, *Popular protest and disturbance in Kent, 1558—1640* (EcHistRev. 29, 1976, 365—381), analysiert den Ausbruch von Unruhen in einem großen Gebiet. Seine Schlußfolgerungen stimmen insgesamt mit denen von Walter und Wrightson überein. In Kent waren die Getreidehändler das häufigste Ziel des Volkszorns, besonders, wenn man sah, daß sie Getreidetransporte vom Land weg organisierten, um den Londoner Markt zu beliefern. Eine zusätzliche Ursache sozialer Spannungen war die Tätigkeit der Eisenfabrikanten und Glasmacher, weil man glaubte, daß sie übermäßig viel von dem lokal verfügbaren Bauholz verbrauchten. Es herrscht allgemeine Übereinstimmung darüber, daß das soziale Gefüge unter dem Druck von Notzeiten eher verstärkt denn geschwächt wurde: Bezeichnend ist nach Cl. weniger, daß Notzeiten in England gelegentliche Unruhen verursachten, sondern vielmehr, daß sie so wenige Unruhen provozierten. G. D. R.

SKANDINAVIEN

(Bearbeitet von *Erich Hoffmann*)

DÄNEMARK. *Historikeren Aage Friis (1870—1949)* (Privatarkiv, historiske samlinger og bibliografi, Udgivet af Rigsarkivet, Forløbige Arkivregistraturer Ny Serie Nr. 11: Privatarkiver, København 1975, 119 S.). Dazu: *Bibliografi over trykte arbejder af Historikeren, Prof. Dr. phil. Aage Friis, i anledning af hundredeårsdagen for hans fødsel den 16. august 1870* (Udgivet ved Rigsarkivet, København 1970, 66 S.). E. H.

Koloniernes Centralbestyrelse (Vejledende Arkivregistraturer XX, Udgivet af Rigsarkivet, København 1975, 108 S.). — In diesem Band wird ein Bericht über die Bestände des Reichsarchivs an Archivalien der dänischen Kolonialver-

waltung auf den westindischen Jungfrauen-Inseln St. Thomas (seit 1671 dänisch), St. Jean (seit 1718) und St. Croix (seit 1733) vorgelegt. Die Inseln wurden zunächst von 1671—1754/55 von einer dänischen westindischen Handelskompanie verwaltet und gingen dann bis zur Aufgabe der Kolonien im Jahre 1917, als Dänemark sie an die USA verkaufte, an den dänischen Staat über. Außer dem Verzeichnis über die Akten der staatlichen Kolonialverwaltung befindet sich am Anfang des Buches eine kurze Darstellung über die Geschichte der dänischen Kolonialverwaltung. E. H.

Diplomatarium Danicum (Udgivet af det danske Sprog = og Litteraturselskab. 1. Raekke, 3. Bind. 1. del: Diplomer 1170—1199 ved C. A. Christensen, Herluf Nielsen, Lauritz Weibull [†], København [1976—77], C. A. Reitzels Boghandel, 416 S.). — Ähnlich wie beim ersten Band der ersten Reihe des *Diplomatarium Danicum* verzögerte sich auch die Herausgabe des 3. Bandes für längere Zeit, da der ursprüngliche Bearbeiter Lauritz Weibull im Jahre 1960 verstarb (s. HGbl. 94, 1976, 187). Man muß es daher sehr begrüßen, daß nun auch dieser lang entbehrte Band vorliegt, welcher der Forschung für die Geschichte Dänemarks und Skandinaviens nun das Eindringen in das Verständnis einer besonders wichtigen Epoche des mittelalterlichen Dänemark erleichtert. Die drei Jahrzehnte von 1170 bis 1199 bedeuten für das Reich der Waldemarszeit das Präludium für die eigentliche imperiale Machtstellung (1200—1227). Während der ersten Hälfte seiner Regierungszeit (1157—1170) war es Waldemar I. gelungen, die Macht des Königtums im Reiche nach einer langen Zeit der Thronkämpfe zu stabilisieren und künftige Thronstreitigkeiten weitgehend dadurch auszuschließen, daß er das Königsgeschlecht auf die eigenen Nachkommen einengte und die Sohnesfolge durch Erhebung seines Sohnes Knut VI. zum Mitregenten durchsetzte. Das erstarkende Dänemark beteiligte sich außerdem in dieser Zeit auch im Bündnis mit Heinrich dem Löwen am Kampf gegen die Elbslawen und konnte nach der Eroberung Arkonas in Rügen Fuß fassen (1168). Zwischen 1170—1199 folgt nun die Zeit des Aufstiegs Dänemarks zur Ostseegroßmacht, als nach dem Sturz Heinrichs des Löwen in Nordostdeutschland ein Machtvakuum entstand, das von den Staufern wegen ihrer hauptsächlich auf Italien orientierten Politik nicht ausgefüllt werden konnte. So gelang es Knut VI. nach dem Tode seines Vaters Waldemar I. (1182), die Erneuerung des dänischen Lehnverhältnisses vom deutschen König zu umgehen. Im weiteren Verlauf der achtziger Jahre wurden dann die pommerschen und mecklenburgischen Fürsten, die erst kürzlich ihre Lande vom Reiche zu Lehen genommen hatten, dazu gezwungen, Lehnsleute des dänischen Königs zu werden. Seit Beginn der neunziger Jahre nannte sich König Knut nun in der Intitulatio seiner Urkunden „Danorum Slauorumque rex“. Ein äußeres Zeichen für den Aufstieg Dänemarks ist auch die wachsende Zahl an Urkunden, ausgestellt vor allem von den Königen und den Erzbischöfen Eskil und Absalon von Lund. Aber auch die Suffraganbischöfe beginnen nun häufiger Urkunden auszustellen. Die königliche Kanzlei aber paßte sich gerade in den Jahrzehnten von 1170—1199 immer mehr dem Urkundenstil der west- und mitteleuropäischen großen Königreiche an. Auch für das Papsttum wurde Dänemark immer interessanter, die Zahl der nach Dänemark gerichteten Briefe wie der für dieses Land ausgestellten Urkunden nahm laufend zu. Der französische

König Philipp II. August schließlich schloß mit Knuts Schwester Ingeborg 1193 eine Ehe, wobei Philipp allerdings bald seine Gemahlin verstieß. Die neue europäische Bedeutung des nordischen Reiches kommt nun auch dadurch zum Ausdruck, daß Papst Innozenz III. in mehreren Briefen sich dafür einsetzte, daß der französische König seine Gemahlin wieder aufnehmen sollte. Für den Hansehistoriker sind besonders die Briefe der Päpste an Knut VI. interessant, in denen sich diese für die Freilassung des Bischofs Waldemar von Schleswig einsetzten, der als hartnäckiger Gegner Knuts und Waldemars II. bekannt ist und mehrfach mit zeitweiligem Erfolg zum Erzbischof von Bremen erhoben wurde. Vor allem aber werden in diesem Urkundenband die Geschichte der dänischen Knutsgilden betreffende Urkunden abgedruckt, die bisher nur an Stellen gedruckt vorgefunden werden konnten, die nicht jedem deutschen Forscher leicht zugänglich waren. Unter Nr. 63 wird die von L. Weibull wohl mit Recht auf etwa 1177 datierte Urkunde abgedruckt, in welcher Waldemar I. den dänischen Gotlandfahrern der Knutsgilden einen Schutzbrief ausstellt und selbst Gildemitglied dieser Gotlandfahrergilde wird, wofür diese sich am Kult Knut Lawards in Ringsted beteiligen soll. Nr. 107 schließlich bietet den besonderen Schutzbrief Knuts VI. für alle Knutsgildebrüder.

Der zweite Teil des dritten Urkundenbandes von Reihe 1 des Diplomatariums soll im Frühjahr 1977 erscheinen. Er wird die Briefe des königlichen Beraters Abt Wilhelm de Paraclito und das Register für den ganzen Band enthalten. *E. H.*

Tyske Kancelli. Udenrigske Afdeling — 1770. Departement for Udenrigske Anliggenheder 1770—1848. Udenrigsministeriet 1848 — ca. 1909 (Udgivet af Rigsarkivet, Filmfortegnelser Nr. 1, København 1975, X u. 146 S.). — Um die überlieferten historischen Quellen während der Kriegsgefahr zu sichern, wurde bereits im Zweiten Weltkrieg mit dem Photographieren der Archivalien des Reichsarchivs begonnen. Nach dem Kriege setzte man diese Arbeit fort, jetzt aber nicht zuletzt aus dem Anliegen heraus, die Archivalien auch auswärtigen Benutzern leichter zugänglich zu machen. Auf S. VIII des Verzeichnisses befindet sich ein Hinweis über Ausleihe oder Kauf der Photokopien.

Für den Leser der HGBll. besonders wichtig ist das Verzeichnis über kopierte Akten der Tyske Kancelli (ab 7f.). Hier finden sich Archivalien betreffend die deutschen Territorien; die Städte Bremen, Hamburg, Lübeck und Danzig sowie auch die Hansestädte allgemein. Meist handelt es sich dabei um Akten aus dem 16.—18. Jh.; was jedoch die Hansestädte angeht, liegen auch Urkunden, Privilegien usw. schon aus dem 14. und 15. Jh. vor. — Weiterhin dürften Aktenphotokopien über die Beziehungen Dänemarks zu den europäischen Mächten interessieren. Den gleichen Themenkreis wie die angeführten Kopiebestände aus der Tyske Kancelli findet man im Kopieverzeichnis des Departement for udenrigske Anliggenheder 1770—1848 (77f.) und des Udenrigsministeriet ab 1848 (123f.). *E. H.*

Tore Nyberg, Kreuzzug und Handel in der Ostsee zur dänischen Zeit Lübecks (Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt, Lübeck 1976, 173—206). — Dieser für den deutschen Hansehistoriker außerordentlich informative Aufsatz liefert einen umfangreichen Einblick in den Skandinavien betreffenden zeitgeschichtlichen Hintergrund für die Zeit des dänischen Machteinflusses auf Lübeck zwischen 1201 und 1225. Mit Recht wird darauf verwiesen, daß das

waldemarische Imperium nicht nur die Ostseeländer Holstein, Mecklenburg und Pommern/Pommerellen sowie später Estland beherrschte, sondern auch starken Einfluß auf die skandinavischen Nachbarn Norwegen und Schweden nahm, wo die dänischen Könige bei langjährigen Thronstreitigkeiten aktiv Partei nahmen und auf diese Art zeitweise großen Einfluß in weiten Teilen beider Länder ausübten. Daher ist es verständlich, daß im Jahre 1201 die Lübecker dazu bereit waren, sich dem dänischen König zu unterstellen, da dieser den Lübeckern nicht nur den Zugang zu ihren Handelspartnern im östlichen Ostseeraum, sondern auch über den schwedischen Verbündeten das wichtige Mälargebiet sperren konnte. — Auch für den Abfall der Lübecker von Waldemar II. macht der Vf. nicht nur die günstige Lage nach dessen Gefangennahme (1223), sondern ebenfalls handelspolitische Erwägungen verantwortlich. Die auf eine Handelssperre gegenüber Finnen und Balten hinauslaufende Kreuzzugspolitik Innozenz III., die der dänische König wie auch der Erzbischof von Lund unterstützten, habe unter anderem die Lübecker Kaufleute zu ihrem Sinneswandel veranlaßt. Der Berichterstatter kann allerdings dem Vf. nicht ganz folgen, wenn er meint, daß es unterschiedliche Methoden in der Missionierung der Heiden im Ostseeraum bei Deutschen und Skandinaviern gegeben habe. In beiden Fällen standen am Anfang Druck von einem Christ gewordenen einheimischen Herrscher oder kriegerische Unterwerfung von außen her, die zur bloßen „Annahme“ des Christentums führten; die „Aufnahme“ des neuen Glaubens erfolgte dann erst nach langfristiger Missionsarbeit aus den Klöstern und Pfarreien heraus. Dies war der seit dem Beginn des Mittelalters übliche Weg über fremde oder einheimische Herren zur Christianisierung von Völkern, die einer heidnischen Gentilreligion angingen. — Interessant ist schließlich noch der Hinweis darauf, daß die verschiedenartigen Interessen der deutschen Kaufleute in Gotland und der Lübecker zu unterschiedlicher politischer Entscheidung im Jahre 1225 geführt habe, wodurch auf die Dauer die Trennung zwischen Lübeck und Visby eingeleitet worden sei.

E. H.

Curt Weibull, *Knyttingsagan och Saxo. En källkritisk undersökning* (Scandia 42, 1976, 5—31, mit einer deutschen Zusammenfassung). In seinem bekannten Werk über Saxo (1915) vertrat der Vf. die Ansicht, daß die Verwandtschaft der *Gesta Danorum Saxos* (um 1200) mit der kompilatorischen *Knytlingasaga* (nach 1250) wohl dadurch zu erklären sei, daß beide in den Teilen, wo sie Verwandtschaft aufwiesen, auf eine gemeinsame Quelle zurückzuführen seien. Dies ist von Gustav Albeck (*Sagaerne om Danmarks Konger*, 1946) bestritten worden. Dieser behauptete, daß der Verfasser der *Knytlingasaga* für die Schilderung der Waldemarszeit direkt auf das 14.—16. Buch *Saxos* als Quelle zurückgegriffen habe. C. Weibull macht es nun in diesem Aufsatz anhand eines reichhaltigen Materials vergleichender Quellenuntersuchungen recht glaubhaft, daß seine ursprüngliche These von 1915 wohl zu Recht besteht und damit *Saxo* und der Verfasser der *Knytlingasaga* beide aus einer gemeinsamen Vorlage Nachrichten entnommen haben, die von ihnen dann allerdings verschiedenartig verarbeitet wurden. Für *Saxo* steht sein Herr, der Erzbischof Absalon, im Mittelpunkt der historischen Ereignisse der ersten Hälfte der Waldemarszeit, während in der *Knytlingasaga* König Waldemar I. den Vordergrund einnimmt und Absalon ihm gegenüber zurücktritt.

E. H.

Nachdem Untersuchungen der mittelalterlichen Keramik Dänemarks in den letzten Jahren bereits mancherlei Fortschritte brachten (vgl. HGBll. 93, 140ff.), kann Niels-Knud Liebgott, *Medieval Pottery Kilns at Faurholm in North Zealand, Denmark* (Acta Archaeologica 46, 1975, 95—118), die bisher erst in geringer Zahl bekannten einheimischen Fertigungsstätten um ein wichtiges Objekt bereichern. Obwohl wiederum nur der untere, in die Erde eingetiefte Teil von zwei — wahrscheinlich gleichzeitig benutzten — Töpferöfen angetroffen wurde, gelang es aufgrund sorgfältiger Beobachtungen, Reparaturen und Zerstörungsschichten nachzuweisen, die Aufschlüsse auch für die Chronologie bieten. Töpferofen I wurde fünfmal, Töpferofen II dreimal erneuert. Zahlreiche Fehlbrände und Scherben informieren über Fertigungstechnik und Formenvorrat: Kannen, Töpfe und Schalen wurden auf schnellaufender Töpferscheibe bei 1050—1100° gebrannt; die Bleiglasur wurde unter Verwendung von wenigen Prozenten Fe₂O₃ hergestellt. Schließlich ergaben sich erste Anhaltspunkte für den Absatzbereich der Keramik; z. B. datiert die Schichtfolge im benachbarten Kloster Æbelholt die Keramik von Faurholm in das 14./15. Jh.

M. L.

Niels-Knud Liebgott, *Da klæde var en „mærkevarer“* (Nationalmuseets Arbejdsmark 1975, 35—46), wertet eine Reihe spätmittelalterlicher und frühneuzeitlicher Tuchplomben aus, die in Dänemark als Bodenfunde geborgen wurden. Aufgrund der Provenienzvermerke lassen sich interessante Aufschlüsse für Chronologie und räumliche Dimensionen des dänischen Tuchimports und schließlich auch für die dänische Tuchproduktion erzielen. Vertreten sind vor allem die niederländischen Zentren der Tuchproduktion, so Deventer, Harderwijk, Kampen, Leiden, Roermond, 's Hertogenbosch. Die Plomben wurden vor allem bei Stadtkerngrabungen entdeckt (Odense, Alborg u. a.); mehrere Exemplare stammen aus dem Areal des Klosters Æbelholt (Seeland).

M. L.

Thelma Jexlev, *Lensregnskaberne* (Fortid og Nutid, Tidsskrift for kulturhistorie og lokalhistorie, udg. af Dansk Historisk Fællesforening. Andelstrykkeri i Odense. 25, 1974, 570—621; 26, 1975, 16—67, 279—345). — Die dänischen Könige Christian III. und Friedrich II. bemühten sich im 16. Jh. darum, den Status der meisten Ämter als Pfandlehen abzulösen und sie zu „Regnskabslen“ (Rechenschaftslehen) umzuwandeln, d. h. die adligen Amtleute sollten die Ämter nicht als Pfand für geliehene Geldsummen oder für geleistete Dienste übertragen bekommen, sondern als Beamte gegen feste Entlohnung verwalten und über die eingehenden königlichen Einkünfte der königlichen Zentralverwaltung genaue Rechenschaft ablegen. Wenn auch nach dieser „Lensreform“ ein beträchtlicher Teil der Pfandlehen zunächst noch weiter bestand, führte die immer größer werdende Menge von Sondersteuern dazu, daß auch die Pfandleheninhaber hierüber mit der königlichen Verwaltung abrechnen mußten. Bei den großen Kassationen in der königlichen Rentekammer im 18. Jh. wurden jedoch große Mengen dieser Abrechnungen des 16. und 17. Jhs. vernichtet. — Die Vf.in gibt nun genauen Bericht darüber, über welche Einkünfte in den Rechenschaftsberichten mit der Rentekammer abgerechnet wurde und in welchem Umfang die Abrechnungen für die Zeit von 1560—1660 noch vorhanden sind.

E. H.

Henrik Becker-Christensen, *Stapelstadspolitikken 1658—1689* (Erhvervshistorisk Årbog XXVI, 1975, 90—105). — Unter den Königen Friedrich III. und Christian V. suchte der dänische Staat den Außenhandel des Landes an eine Reihe von Städten (Kopenhagen mit Christianshavn, Fredericia, Korsør, Nyborg, Nakskov) zu delegieren, die das Stapelrecht, also das Monopol für allen Im- und Export im Außenhandel erhielten. Nur Kopenhagen besaß aber von diesen Städten eine wirklich bedeutende Handelskapazität. So ist es verständlich, daß größere Handelsstädte die Privilegien der kleineren „Stapelstädte“ umgingen. Der Vf. ist der Ansicht, daß die Auswahl gerade der oben angeführten Städte unter militärpolitischen Gesichtspunkten erfolgte, da die meisten von ihnen auch Festungsstädte waren. Die Kriege mit Schweden (1657—60) hatten gezeigt, wie wichtig es für den Verteidigungsfall war, wenn die Warenvorräte geschützt in befestigten Städten lagerten. Bei den wegen der langen Kriegszeit zerrütteten Staatsfinanzen nimmt der Vf. auch an, daß es im Interesse der Regierung lag, den Außenhandel auf wenige Städte zu beschränken, um so in optimaler Weise die Zahlung von Zöllen überwachen zu können. — So standen also nach B.-Ch.s Ansicht nicht handels- sondern militär- und fiskalpolitische Erwägungen hinter den Maßnahmen des Staates, die nur aus der genau umgrenzten Notsituation Dänemarks um die Jahrhundertmitte zu erklären seien. Unter Christians V. Regierung wurde die Stapelstadtpolitik seines Vorgängers zunächst fortgesetzt, wobei z. T. andere Städte als bisher in den Kreis aufgenommen wurden. — Als dann in den 80er Jahren eine längere Friedensperiode einsetzte, ging man von der ursprünglichen Absicht der Stapelstadtpolitik ab. Jetzt traten merkantilistische Überlegungen in den Vordergrund, als man den dänischen Außenhandel an 26—28 Städte mit der größten Handelskapazität überwies.

E. H.

Hans Chr. Johansen, *Den danske skibsfart i sidste halvdel af det 18. århundrede* (Erhvervshistorisk Årbog, Meddelelser fra Erhvervsarkivet XXVI, 1975, Universitetsforlaget i Aarhus, 62—89). — Bei seiner Untersuchung für die Gründe des Aufstiegs für die dänische Schifffahrt in der 2. Hälfte des 18. Jhs. im Bereich der Hauptlinien (Sunddurchfahrt, Verbindungen zu den Kolonien, Südeuropa, Ostseeraum und den Niederlanden) vertritt der Vf. die These, daß die steigende Konjunktur für das dänische Schifffahrtswesen nicht so sehr, wie es die bisherige Forschung meinte, auf den neutralen Handel während der großen europäischen Kriege zurückzuführen ist. Er ist vielmehr der Ansicht, daß das vorliegende sparsame Quellenmaterial eher darauf deutet, daß die steigende Konjunktur von einem Langzeitwachstum, veranlaßt von einem allmählich steigenden Bedarf an Transportmitteln, verursacht wurde. Hinter dieser Erscheinung habe eine ansteigende Arbeitsteilung der verschiedenen europäischen Wirtschaftsräume gestanden, welche von den merkantilistischen Eingriffen in die nationalen Wirtschaften auf die Dauer nicht habe verhindert werden können.

E. H.

Anders Monrad Møller, *Kongerigske toldregnskaber fra det 18. århundrede* (Fortid og Nutid 26, 1975, 86—103). — Ähnlich wie bei den Archivalien der Amtsabrechnungen (s. unter Th. Jexlev, *Lensregnskaberne*) ist auch bei den Zollabrechnungen des 18. Jhs. durch umfangreiche Kassationen der könig-

lichen Verwaltung viel Aktenmaterial verloren gegangen. Der Vf. gibt Bericht darüber, in welchem Umfang die Kassationen durchgeführt wurden, welche Akten vorhanden blieben und welche Auskünfte der historische Forscher ihnen entnehmen kann. E. H.

SCHWEDEN. *Curt Weibull, en Bibliografi*. 19. augusti 1976, redigeret av Gunilla Larsson (Acta Bibliothecae Regiae Stockholmiensis XXVIII, Stockholm 1976, 28 S.). E. H.

Erik Gyberg, *Portugal i svensk Literatur. En Bibliografi* (Göteborgs Universitets Bibliotek, Göteborg 1975, 77 S.). — Hier finden sich Angaben über allgemeine Geschichte (25f.) sowie Wirtschafts- und Handelsgeschichte (59f.). E. H.

Lars Wikström, *Stadshistorisk Revy 1969—1970* (Kommunal Tidskrift 12, 1976, I—XII). — Der Vf. bietet einen Bericht über die über schwedische Städte im Zeitraum von 1969—1970 erschienene Literatur (Monographien, Schriften, Aufsätze). Diese Zusammenfassung bietet allerdings keine vollständige Bibliographie zum Thema, sondern beschränkt sich auf die Ankündigung der wichtigsten Abhandlungen. — Während die „Stadshistorisk Revy“ bisher in „Svenska Stadsförbundets Tidsskrift“ erschien, wurde sie von diesem Arbeitsbericht ab von der oben angeführten Zeitschrift übernommen. E. H.

Diplomatarium Suecanum (Svenskt Diplomatarium). Utgivet av kungl. Vitterhets Historie och Antikvitetsakademien och Riksarkivet. Åttonde Bandet, Fjärde häftet (bis S. 946). Register, rättelser och tilläg, käll- och litteraturförteckning. Utarbetat av Bertil Wedmark och Jan Liedgren (Stockholm 1976). — Unter den neu in diesen Band des Diplomatariums aufgenommenen Urkunden befinden sich auch einige, die für die Hansegeschichte von Bedeutung sind. In Nr. 7270a schreibt der schwedische Jarl Erengisle Sunesson an Bürgermeister und Rat von Reval (22. 1. 1361) wegen eines ihm gehörenden Schiffes, das ihm anscheinend vom Schiffsführer entwendet wurde. Nr. 7270c (28. 6. 1362) bringt einen Hinweis der wendischen Hansestädte auf den verlorenen Kampf bei Helsingborg und die Aufforderung an die preußischen Städte (hier den Rat von Elbing), alle Schiffe der Stadt Kampen in ihren Häfen zurückzuhalten, denn die Kampener hätten den Kriegsschauplatz am Sund ohne Warnung an die anderen Städte verlassen und seien einfach nach Preußen abgesegelt. Die preußischen Städte werden im übrigen aufgefordert, zu verhindern, daß Waldemar IV. Verstärkungen irgendwelcher Art erhalte. E. H.

Hermann Schück, *Rikets brev och register. Arkivbildande, kansliväsen och tradition inom den medeltida svenska statsmakten* (Skrifter utgivna av Svenska Riksarkivet 4, Stockholm 1976, Liber Förlag / Allmänna Förlaget, 614 S. mit dt. Zusammenfassung). — Der Vf. unternimmt die schwierige Aufgabe, das im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, auch den nordischen Nachbarreichen, nur spärlich vorliegende mittelalterliche schwedische Urkundenmaterial seit der Zeit des schwedischen Königs Magnus Ladulås

(1275—90) auf bestimmte „Archive“ oder Sammlungen, die aus ganz bestimmten zeitgeschichtlichen Anlässen gebildet wurden, zurückzuführen. Die selten originale Tradierung der Urkunden führt den Verfasser zu der interessanten Methode, gerade die Form und Veranlassung der Abschriften verschiedenster Art (Notariatsinstrumente, Vidimationen, Registertexte oder Abschriften in Kopieren) dazu zu nutzen, den Anlaß wie den Veranlasser der Abschrift zu ermitteln und dann durch Kombination der so erhaltenen Ergebnisse mittelalterliche schwedische „Archive“ wie den Zweck von deren Anlage herauszuarbeiten. Er unternimmt es damit, die „Zusammensetzung und Aufbewahrung der rekonstruierten ‚Archive‘ sowie die Bedingungen für ihre Existenz und Überlieferung, ferner die Repräsentativität des überlieferten Materials sowie die Prinzipien, nach denen verschiedene Institutionen die Briefe des Reiches in Verwahrung gehabt haben“, zu erschließen. So gelingt es ihm, größere Urkundengruppen den „Archiven“ verschiedener Könige und Adelsparteien sowie des Reichsrats zuzuweisen. Außerdem erfährt der Leser dieses Buches manches über das mittelalterliche Urkunden- und Kanzleiwesen in Schweden. E. H.

Nils F. Holm und Ingemar Carlsson, *Enskilda arkiv i riksarkivet* (Skrifter utgivna av Svenska Riksarkivet 3, Stockholm 1975, Liber Förlaget / Allmänna Förlaget, 121 S.). — In diesem Verzeichnis finden sich für den an Wirtschaftsgeschichte Interessierten vor allem Hinweise auf Archivalien des merkantilistischen Zeitalters in Schweden, betreffend Handel und Seefahrt (darunter Handelskompagnien) sowie Manufakturen und Fabriken. E. H.

Meddelanden från Svenska Rigsarkivet för Aren 1970—1973 (Stockholm 1976, 141 S.). — Wichtig ist in dieser Publikation vor allem der Beitrag von Jakob Koit, *Kammararkivets baltiska samlingar* (125f.). Der Vf. berichtet über das Schicksal von Aktenmaterialien der baltischen Länder (nicht zuletzt aus der Zeit, da diese sich in schwedischem Besitz befanden). Dazu liefert er Hinweise über teilweise Publikationen des Materials und seine Verwertung in neuerer Literatur. E. H.

Curt Wallin, *Knutsgillena i det medeltida Sverige. Kring kulten av de nordiska helgonkungarna* (Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien. Historiskt arkiv 16, Stockholm 1975, Almquist u. Wiksell International, 237 S. mit Summery). — Seit L. Weibulls Untersuchungen über die dänischen Knutsgilden (St. Knud i Österled, Scandia 17, 1946) wissen wir, daß auch der dänische König Waldemar I. in den 70er Jahren des 12. Jhs. die nach dem Zusammenbruch der slawischen Seeherrschaft im Ostseeraum entstandene neue Situation nutzte, um — dem Vorbild Heinrichs des Löwen folgend und auch in Konkurrenz zu ihm — den in seinem Machtbereich wirksamen Kaufleuten den Zugang zum Ostseehandelsweg nach Rußland zu erschließen. So stellte er die dänischen Gotlandfahrer, die sich in einer Knutsgilde zusammengeschlossen hatten, unter seinen Schutz. Außerdem breitete sich seit König Waldemars Zeit ein Netz von Knutsgilden (wohl nach dem Vorbild der Schleswiger Gilde) über die alten und die zu dieser Zeit neu entstandenen Städte Dänemarks. Diese Gilden, in welchen die Kaufleute zusammengeschlossen waren, standen untereinander, aber auch mit dem Königshaus in enger Verbindung. Der Ort der

Grabkirche Knut Lawards, des heiligen Ahnherrn des Waldemarischen Königshauses, war auch das Knutsgildezentrum; Knut Laward war zugleich auch der Heilige der Knutsgilde. Bei der Entstehung des dänischen Ostseeimperiums der Waldemarszeit zur Beherrschung der großen Ostseehandelswege haben dann offensichtlich auch die Knutsgilden unter Förderung ihrer königlichen Schutzherrn eine bedeutende Rolle gespielt. — Das Buch von Wallin liefert für diesen Aspekt einen hochinteressanten Beitrag. Der Autor befaßte sich bisher schon in einer Reihe von Aufsätzen mit der Geschichte und Bedeutung der Knutsgilden in dem bis 1658/60 dänischen Schonen. In dem vorliegenden Werk dehnt er seine Untersuchungen auf das mittelalterliche Schweden aus und weist dabei Knutsgilden für den Raum Öland/Kalmar sowie das Mälargebiet nach. Durch Kombination verschiedenartiger Quellennachrichten und ihre Konfrontation mit der historischen Entwicklung im 12. und 13. Jh. macht er es glaubhaft, daß es wohl noch im 12. Jh. zur Anlage eines Knutsgildestützpunktes auf Öland kam, während die übrigen Knutsgilden wohl erst in den Jahren 1196—1208 bzw. 1210—1223 zur Zeit des größten Einflusses der dänischen Könige der Waldemarszeit auf Schweden entstanden sind. Damit zeichnet sich für diesen Zeitraum nicht nur eine vom Königtum geförderte dänische Handelsexpansion in den östlichen Ostseeraum, sondern auch in Richtung auf die schwedische Ostseeküste ab.

E. H.

Hungary and Sweden. Early contacts, early sources. I. Hungary and Sweden — Historical contacts and parallels in the middle ages, by György Székely, II. Sources of Hungarian history, mainly before 1660, in the Swedish National Archives, compiled by the Swedish National Archives (Budapest 1975, Akadémiai Kiadó, 122 S.). In diesem Buch wird zunächst von G. Székely in einem kurzen einleitenden Referat auf die — allerdings recht geringen — Beziehungen zwischen beiden Ländern, aber auch auf historische Parallelen in der historischen Entwicklung beider Länder während des Mittelalters hingewiesen. Funde von ungarischen Münzen in Schweden mögen auf Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern hinweisen, ebenso wie auch die Auffindung von Wikingerwaffen in Ungarn. Möglicherweise sind auch Warägerkrieger auf dem Wege über Byzanz kommend in den Dienst ungarischer Fürsten getreten. Interessant ist dann auch der Hinweis auf historische Parallelen. Dem heiligen König Erich von Schweden stehen die heiligen ungarischen Fürsten und Könige Emeric, Stephan und Ladislaus gegenüber und auch für heidnische Reaktionsversuche in Ungarn und Schweden bieten sich Vergleiche an, zumal in beiden Fällen das Königtum die neue christliche Religion zur Stärkung seiner Machtstellung nutzte und der in seinem Einfluß eingeschränkte Adel z. T. aus diesem Grund die heidnische Partei ergriffen haben mag. Im sozialgeschichtlichen Bereich werden Vergleiche bei der Stadtentstehung, den Bauernaufständen des 15. Jhs. und dem wirtschaftlichen Einfluß der Deutschen gezogen. Recht interessant ist auch ein Vergleich der Personal-Unionen Ungarns im Spätmittelalter (mit Polen, Böhmen und den habsburgischen Ländern) mit der Union der nordischen Reiche. — Die Quellenverzeichnisse des zweiten Teils weisen in erster Linie auf Akten des schwedischen Nationalarchivs hin, welche den diplomatischen Verkehr Schwedens im 17. und 18. Jh. mit ungarischen Gegnern der habsburgischen Kaiser und den Großfürsten von Siebenbürgen betreffen. Sie stellen also Nachweise

für diplomatische schwedische Kontakte während der Großmachtszeit dar, um im Rücken der Habsburger Verbündete zu gewinnen. E. H.

Hain Rebas, *Infiltration och Handel. Studier i senmedeltida nordisk Balticumpolitik I. Tiden omkring 1440—1479* (Meddelanden från Historiska institutionen i Göteborg Nr. 11, 1976, 278 S. mit Notbilaga und dt. Zusammenfassung). Als nach den Niederlagen des Deutschen Ordens gegen Polen-Litauen in der ersten Hälfte des 15. Jhs. die Zersetzung des nach dem 2. Thorner Frieden um wichtige Gebiete verkleinerten Ordensstaates einzusetzen begann, fingen skandinavische Könige und Große an zu versuchen, vor allem auf die estnischen, livischen und kurländischen Gebiete des Ordens Einfluß zu erlangen. Teils geschah dies etwa durch Unterstützung der dortigen Bistümer und Städte, die sich von der Ordensherrschaft zu emanzipieren suchten, teils durch Bündnisse mit dem geschwächten Orden gegen Novgorod (und dann später das Großfürstentum Moskau) und Litauen. Auch kam es zu Versuchen, die Erbschaft ausgestorbener skandinavischer Grundherrengeschlechter im estnischen Wierland zu erlangen. Die dänischen Könige Christoph III. und Christian I., die Adelsgeschlechter Gyldenstjern und Thott (die schwedischen, aber in ganz Skandinavien begüterten „Axelsöhne“), der schwedische Reichsrat und spätere König Karl Knutsson und schließlich auch der schwedische Reichsverweser Sten Sture der Ältere waren an diesen Versuchen beteiligt, macht- und wirtschaftspolitischen Einfluß auf die reichen baltischen Lande zu erlangen. — Mit Recht sieht der Vf. in dieser Politik eine Fortsetzung früherer skandinavischer expansiver Unternehmungen ins Baltikum in früh- und hochmittelalterlicher Zeit wie ein „Präludium“ für die schwedische Ausdehnung in den baltischen Raum vom 16. bis ins beginnende 18. Jh. Da die Geschichte des untergehenden deutschen Ordensstaates wie der an den Ufern der östlichen Ostsee liegenden Hansestädte von diesen Entwicklungen umfassend betroffen wird, ist diese Darstellung für die Hanseforschung von besonderem Interesse. E. H.

Günter Barudio, *Absolutismus — Zerstörung der „Libertären Verfassung“*. Studien zur „Karolinischen Eingewalt“ in Schweden zwischen 1680 und 1693 (Frankfurter Historische Abhandlungen Bd. 13, Wiesbaden 1976, Franz Steiner, 248 S.). — Dieses Buch stellt den Teilabdruck der sehr umfangreichen Dissertation des Vf. („Das wohlproportionierte Regiment“, Frankfurt 1973) dar. In erstaunlichem Umfang werden nicht nur die zeitgenössischen schwedischen Quellen, sondern zum Vergleich auch weitere nord-, west- und mitteleuropäische Quellenmaterialien (vor allem für Dänemark, Brandenburg-Preußen und Böhmen als Vergleichsbeispielen) herangezogen. In wohlüberlegter Auseinandersetzung mit der vorliegenden Literatur zeichnet B. dabei ein Bild der Zerstörung der „libertären“ Verfassung Schwedens (beruhend auf einer Machtgewichtsverteilung zwischen König, Reichsrat und Reichstagen) zur Zeit Karls XI., die zur ersten kurzfristigen Durchsetzung des Absolutismus („enevälde“) in Schweden (bis zum Tode Karls XII. 1718) führte. Vor allem die Notsituation auch das schwedische Kernland bedrohender Kriege wie die staatliche Finanzmisere gaben dem König die Gelegenheit, schrittweise das absolute Königtum durchzusetzen. Das Schwergewicht der Untersuchungen liegt dabei im Bereich staatsrechtlicher Fragestellungen. Der Rez. vermißt in der Darstellung ein wenig die

Auseinandersetzung mit der Frage nach der Kontinuität von aus dem Mittelalter herzuleitenden schwedischen Verfassungszuständen im Bereich des Bildes der „libertären“ Verfassung. Dies mag aber daran liegen, daß die Arbeit nur im Teilabdruck vorliegt. Ob sich die historische Forschung in jedem Fall die Terminologie B.s zu eigen machen wird, muß die wissenschaftliche Diskussion über dieses Werk erweisen. E. H.

Lars Wikström, *Kungsholmen intill 1700 — talets början. Studier i en stadsdels förhistoria, uppkomst och tidigaste utveckling* (Monografier utgivna av Stockholms Kommunalförvaltning 36, Uppsala 1975, Almquist und Wiksell, 323 S., mit engl. Summary). — Der Vf. berichtet über das Schicksal des Stockholmer Stadtteils Kungsholm (eine Insel westlich der Altstadt) bis zum Ende des 17. Jhs. Um 1300 waren große Teile der Insel im Besitz von Adelsfamilien. Im weiteren Verlauf des Spätmittelalters ging der größte Teil des Areals aber aus unbekanntem Gründen in die Hand des Stockholmer Franziskanerklosters über, bis die Insel dann in der Reformationszeit im Zeichen der Säkularisierung des Kirchenbesitzes Königsland wurde. In den Jahren 1644 und 1647 übertrug die Krone durch zwei Schenkungen die inzwischen mit der Altstadt durch eine Brücke verbundene Insel der Stadt Stockholm, die zu dieser Zeit sich auszuweiten begann. In der Vorstadt von Kungsholm, der Name ist seit 1672 bekannt, wurde im gleichen Jahr durch die Vormundschaftsregierung für den unmündigen König Karl XI. einer ganzen Reihe von Handwerkern erlaubt, sich ohne Bindung an die Handwerksämter der Stadt als Freimeister niederzulassen. Der Geschichte dieses interessanten gegen die Zunftprivilegien gerichteten Experiments, das nach einigen Jahrzehnten scheitern sollte, widmet W. besonders eingehende Untersuchungen. E. H.

Christer Winberg, *Folkökning och proletarisering. Kring den sociala strukturmöandlingen på Sveriges landsbygd under den agrara revolutionen* (Meddelanden från Historiska Institutionen i Göteborg Nr. 10, Göteborg 1975, 344 S., mit engl. Summary). — Am Beispiel von drei Kirchspielen untersucht der Vf. aufgrund eines sehr vielseitigen Quellenmaterials die Gründe für den Bevölkerungsanstieg in den Landdistrikten Schwedens und für die einsetzende Verarmung und „Proletarisierung“ auf dem Lande. Dabei betont er unter anderem stärker als bisher geschehen den sozialen Abstieg der Pächter adligen Landbesitzes, der dadurch verursacht wurde, daß vom Beginn des 19. Jhs. ab in größerem Stil Landverkäufe stattfanden, die sich zu einem großen Teil auf Adelsbesitz bezogen, der als Pachtland ausgegeben war. Die Pächter sanken damit häufig in das landlose Proletariat ab. E. H.

Uno Gustafson, *Industrialismens storstad. Studier rörande Stockholms sociala, ekonomiska och demografiska struktur 1860—1910* (Monografier utgivna av Stockholms Kommunalförvaltning Nr. 37, Stockholm 1976, 289 S., mit engl. Summary). — Diese Arbeit schildert die wirtschafts- und bevölkerungsstrukturellen Veränderungen in der Hauptstadt Schwedens während der 2. Hälfte des 19. Jhs., welche durch die beginnende Industrialisierung hervorgerufen wurden. Dem Werk ist ein umfangreicher Anhang an Tabellen, Karten und Diagrammen beigelegt. E. H.

NORWEGEN. Grethe Authén-Blom, *Hvor gammel er Trondheim* (Från medeltid till välfärdssamhälle, Nordiska Historikermötet, Uppsala 1974, 409—419). — Dieser Aufsatz bringt die leicht erweiterte Form eines Vortrages der Vf.in, gehalten auf dem nordischen Historikertreffen des Jahres 1974. Als beste Kennerin der mittelalterlichen Stadtgeschichte von Trondheim (sie ist die Vf.in von „Trondheim Bys Historie“, Bd. 1, 1956) geht sie der Frage nach, inwieweit die von 1970—1974 unter Leitung des englischen Archäologen Clifford Long veranstalteten Ausgrabungen das detaillierte Bild bestätigt haben, das die frühen norwegischen erzählenden Quellen und Teile des Frostathinglovs aus der zweiten Hälfte des 12. Jhs. sowie Snorris Sagas aus dem 13. Jh. von der Stadt Trondheim für das 11. Jh. entwerfen. Schon Adam von Bremen nannte die Stadt eine „magna civitas“ mit vielen Kirchen, ohne im einzelnen genauere Angaben zu machen. Dazu berichten er und der Skalde Thorarin Lobzunge (in der Glælognskiða) für die Zeit des 11. Jhs. von umfangreichen Pilgerzügen zum Grabe Olafs des Heiligen in Trondheim. — Die Ausgrabungen sind nun tatsächlich auf eine Reihe von Steinkirchfundamenten gestoßen, aber bisher hat man diese nicht genau mit den in den Sagas erwähnten Kirchen im Zentrum Trondheims identifizieren können. Möglicherweise hat Snorri seine Berichte über schon im 11. Jh. in Trondheim vorhandene Steinkirchen aus dem Bild erschlossen, das sich ihm bei seinen Aufenthalten in Trondheim während der ersten Hälfte des 13. Jhs. bot. Die Archäologen halten es allerdings durchaus für möglich, daß schon im 11. Jh. Holzkirchen in der Stadt vorhanden waren. — In der ältesten Grabungsschicht, die schon bis in das endende 10. Jh. hineinreicht, fand man vor allem im Raum des mittelalterlichen Zentrums der Stadt bereits Siedlungsreste und sonstige Funde, die auf eine dichtere Besiedlung in diesem Raum hinweisen, darunter auch Fundamente stattlicherer Holzhäuser. Wenn sich so auch die Nachrichten des 12. und 13. Jhs. über das Aussehen Trondheims im 11. Jh. keineswegs in allen Einzelheiten in Übereinstimmung mit den vorliegenden Grabungsergebnissen bringen lassen, so steht doch nach archäologischen wie schriftlichen Quellen nun mit hoher Wahrscheinlichkeit fest, daß Trondheim schon im 11. Jh. als Handelsplatz, Königssitz und kirchliches Zentrum für den Norden Norwegens von beachtlicher Bedeutung war. — Die aus dem Befund der schriftlichen Quellen hergeleitete Diskussion, ob die Stadt ihre Entstehung in erster Linie königlicher Gründung und Förderung zu verdanken habe oder ob sie aus der handelspolitischen Situation im Mündungsgebiet des Trondheimfjords heraus entstanden sei, läßt sich von dem neuen archäologischen Befund her nicht klären, auch wenn hypothetisch geäußert worden ist, daß die Reste eines größeren Holzhauses möglicherweise auf den in den Quellen angeführten Königshof Magnus des Guten zurückgeführt werden könnten.

E. H.

Ole Egil Eide, *De eldste norske byenes planmonster* (NHT 54, 1975, 1—21, mit Summery). — Der Vf. vergleicht die Stadtpläne der ältesten norwegischen Städte Bergen, Oslo, Trondheim und Tønsberg für die Zeit des 11. und beginnenden 12. Jhs. Für Bergen, Trondheim und Oslo erschließt er dabei einen Einstraßenplan. Im Anschluß an Ellmers schließt Eide hieraus, daß die Schifffahrt und der Seehandel die Hauptgrundlagen bereits der frühen Wirtschaft dieser Städte gewesen sind. Neuere Ausgrabungen lassen dagegen für Oslo

ein von den übrigen Städten differierendes Grundmuster des frühen Stadtplans annehmen. Hier wurde das Grundschema durch zwei einander kreuzende Straßen gebildet, die beide aus dem Binnenland zum Fjord führten. Für Oslo dürften zu dieser Zeit damit nach dem Vf. die Handelsbeziehungen zum Hinterland wichtiger gewesen sein als Seehandel und Schifffahrt. E. H.

Torbjørn Låg, *Landbruksbosettinga i Bergens området fram til ca 1350* (Bergens Historiske Forening Skrifter Nr. 75/76, Bergen 1976, J. D. Beyer A. S. Boktrykkeri, 7—119). — Aufgrund verschiedenartiger Quellen (Hof-, Orts- und Flurnamen, Urkundenmaterial und Abgabenlisten, archäologischer Funde, topographischer Gegebenheiten usw.) unternimmt es L., die Entwicklung und Ausdehnung der Besiedlung in der Umgebung von Bergen vom frühen Mittelalter bis zur Mitte des 14. Jhs. zu erschließen. Außerdem werden die Besitzverhältnisse untersucht. Eine besondere Bedeutung für den Anstieg der Besiedlung und die Intensivierung der Landwirtschaft in diesem Raum hatte natürlich die Entstehung und der Aufstieg der Handelsstadt Bergen. Die Bedeutung des Königtums für diese Entwicklung wird klar herausgestellt. Könige, Bischöfe, Kirchen und Klöster verfügten in der Umgebung Bergens über umfangreichen Grundbesitz. L. möchte von hier aus aber nicht für oder gegen die umstrittene These einer vom Königtum veranlaßten Entstehung der Stadt Bergen Stellung nehmen. Das dargelegte Ergebnis spricht weder für noch gegen eine königliche Gründung oder ein schrittweises Wachstum aus kleinen Anfängen. E. H.

Bjørn Sogner, *Om bygrunninger i Norge i 16 — 1700 — årene* (NHT 53, 1975, 215—242, mit Summery). — S. berichtet über die Gründung einer Reihe norwegischer Kleinstädte zur Zeit der merkantilistischen Politik des absoluten dänisch/norwegischen Königtums. Er erschließt hierbei drei Perioden: die Zeit der 60er Jahre des 17. Jhs., die 20er Jahre des 18. Jhs. (z. Z. des Statthalters Ditlev Vibe) und die 30er und 40er Jahre des 18. Jhs. Die nicht immer über die Wünsche und Bedürfnisse des Landes wohl informierte Zentralregierung in Kopenhagen wie die Repräsentanten der lokalen norwegischen Wirtschaftsinteressen hätten dabei beide auf die Stadtgründungen hingewirkt. E. H.

FINNLAND. A. S. Kan, H. Peter Krosby, D. G. Kirby, W. Fritsch und Dörte Putensen, K. H. Rabe und U. Wagner, *Forskning rörande Finlands historia i andra länder* (FHT 61, 1976, 106—173). — In mehreren, zum Teil weitausholenden Literaturberichten wird von den angeführten Autoren über die historische Finnlandforschung in der Sowjetunion, den USA, in Großbritannien, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland Auskunft erteilt. E. H.

Mats Dreijer, *Salviks Kyrka — en sockenfästning från 1100 — talet* (Åländsk Odling, 36, 1975, 5—17). — D. hat in einer Reihe von Publikationen schon seit längerer Zeit auf die Bedeutung der Åland-Inseln für den frühmittelalterlichen und frühhochmittelalterlichen Ostseehandel hingewiesen und hat dabei z. T. recht unkonventionelle Thesen vertreten. In dieser Abhandlung weist

er — nach Ansicht des Berichterstatters zu Recht — nach, daß die Kirche von Saltvik, dem mittelalterlichen Hauptort der Ålandinseln, genauso wie die übrigen sechs alten Kirchspielskirchen der Inseln (hierüber liegen bereits mehrere Arbeiten des Vf.s vor) in ihrem Kern schon aus dem 12. Jh. stammte. Ihr frühester Bestandteil sei in einer verhältnismäßig friedlichen Periode des östlichen Ostseeraumes in den Jahrzehnten des 12. Jhs. bis etwa 1170 hin errichtet worden. Dann sei die Kirche zu einer Wehranlage umgestaltet worden. Dies hänge aber offenbar damit zusammen, daß von dieser Zeit ab aus dem Baltikum Gegenvorstöße der dortigen Völker gegen die Expansionsunternehmungen der erstarkenden skandinavischen Staaten und die beginnende Kreuzzugsbewegung in Richtung auf die heidnischen Völker an den Ufern der östlichen Ostsee erfolgten und die Bevölkerung der Åland-Inseln, die den ersten Ansturm erwarten mußte, sich durch die Befestigung der Saltviker Kirche wie auch anderer Gotteshäuser zur Verteidigung vorbereitet habe. — Ob eine Reihe von weiteren von D. vorgetragenen Thesen zur Geschichte Skandinaviens und des Ostseeraums im 12. Jh. sich durchsetzen werden, wird die künftige wissenschaftliche Diskussion erweisen. Auf jeden Fall stellen dieser Aufsatz wie auch die früheren Arbeiten D.s interessante Beiträge zur Geschichte des Ostseeraums im Mittelalter dar; mit seinen manchmal sehr kühnen Hypothesen sollte man sich vielleicht auch in Deutschland mehr auseinandersetzen als dies bisher geschehen ist.

E. H.

OSTEUROPA

(Bearbeitet von *Norbert Angermann, Elisabeth Harder-Gersdorff*
und *Hugo Weczerka*)

Handwerk und Manufaktur in Rußland, Finnland und im Ostbaltikum (Remeslo i manufaktura v Rossii, Finljandii, Pribaltike. Materialy II sovetskofinskogo simpoziuma po social'no-ekonomičeskoj istorii 13—14 dekabnja 1972 g., Hg. A. S. Kan, Ju. Ju. Kachk, N. E. Nosov, I. P. Šaskol'skij, Leningrad 1975, 200 S., finn. u. dt. Zus.fass.). — Die hier gedruckten Vorträge eines sowjetisch-finnischen Symposiums von 1972 haben besondere Relevanz für die Wirtschaftsgeschichte des Ostseeraums vom 16. bis 18. Jh., in der die ersten Schritte breiterer gewerblicher Entwicklung in den traditionell als europäische Rohstoffquellen definierten Regionen nachvollziehbar werden. — Vilho Niitema liefert für *Das mittelalterliche Handwerk im Ostseegebiet* (9—19) einen zeitlich von der vorchristlichen Zeit bis zur Neuzeit sich spannenden Überblick, der den Gegensatz zwischen den mitteleuropäischen Organisationsformen des Handwerks (Gilde, Zünfte) in den Hansestädten am Südrand der Ostsee und dem skandinavischen Handwerkswesen hervorhebt. Im Norden blieb eine vergleichbare Konzentration in den Städten aus, infolgedessen gab es auch keine den spätmittelalterlichen Unruhen in den Hansestädten parallelen sozialen Konflikte. Wandergewerbe hatten in Skandinavien ein größeres Gewicht und waren rechtlich besonders abgesichert. — Die finnischen Städte bemühten sich jedoch, das erfahren wir durch Raimo Ranta für *Das finnische Handwerk auf dem Lande im XVII. und XVIII. Jahrh.* (61—78), eine rechtliche Kontrolle

über das Landhandwerk auszuüben, und die Provinzverwaltungen erteilten Konzessionen. R. schätzt die Zahl der Gemeindehandwerker in ganz Finnland vor 1700 auf nur 400. Hundert Jahre später sind 2234 registriert! — In der Sowjetunion wird das Thema *Handwerk und Manufaktur in Rußland im XVI.—XVII. Jahrh.* (20—32), hier von K. N. Serbina besonders im Hinblick auf die Entwicklung des Landhandwerks vorgetragen, äußerst kontrovers diskutiert. Es geht um die Frage, auf welcher Ebene Vorläufer frühkapitalistischer Erscheinungen im gewerblichen Bereich aufspürbar sind. Das russische Landhandwerk verarbeitete seit dem 17. Jh. in wachsendem Maß Agrarprodukte (Häute, Flachs, Hanf) für breitere Märkte. Im Gegensatz zu größeren staatlichen und privaten Einzelunternehmen mit manufakturähnlichem Charakter wirkt hier die These von einem endogenen Wachstum überzeugender als in den Ausführungen von A. A. Preobrazenskij über *Entwicklung der Manufaktur in Rußland* (48—61), der die russische Manufaktur am Ende des 17. Jhs. bereits als ökonomisch konkurrenzfähige Einrichtung und als Faktor bürgerlicher Entfaltung innerhalb des Feudalsystems herausstellen möchte. — Für Karelien, das mit seinem Eisenhammer- und Salzsiedegewerbe schon früh eine besondere Position im russischen Reich innehatte, verfolgt I. P. Šaskol'skij den Zusammenhang von *Entwicklung des Handwerkes und Entstehung der Manufakturindustrie in Karelien im XVI.—XVIII. Jahrh.* (100—110). — Interessant ist schließlich noch die *Erfahrung des Vergleichsstudiums der Entstehung der Industrie in Estland und Finnland* (123—133), in der O. O. Karma für das XVII. Jh. einen estnischen Vorsprung in technischen Kenntnissen und Fertigkeiten konstatiert. In der Mitte des XIX. Jhs. hat die finnische Industrieentwicklung dank einer engeren Bindung an Grunderzeugnisse des eigenen Landes die estnische überrundet.

E. H.-G.

In kritischer Auseinandersetzung mit dem Buch von Andrzej Wędzki über „Die Anfänge der städtischen Reform in Mitteleuropa bis zur Mitte des 13. Jhs. (Der westslawische Raum)“ (*Początki reformy miejskiej w środkowej Europie do połowy XIII wieku [Słowiańszczyzna Zachodnia]*, Warschau/Posen 1974), das uns nicht zugegangen ist, behandelt Benedykt Zientara den *Umbruch in der Entwicklung der mitteleuropäischen Städte in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts* (*Przełom w rozwoju miast środkoeuropejskich w pierwszej połowie XIII wieku*. In: *Przełom*, LXVII, 1976, 2, 219—243, franz. Zus.fass.). Es geht hier um die Lokation von Städten nach deutschem Recht und deren Stellenwert in der frühen Entwicklung des Städtewesens Ostmitteleuropas. Z. wendet sich gegen die von Wędzki verwendete Terminologie: die Ersetzung von „deutschem Recht“ durch „westeuropäisches Recht“ und von „Lokation“ durch „städtische Reform“. Mit Recht befürchtet Z., daß die Vorgänge um die Einführung des deutschen Rechts dadurch unscharf werden; vor allem werde durch den Begriff „städtische Reform“ die Vorstellung von der Veränderung bestehender Einrichtungen geweckt und das Neue, das die Lokationsstadt darstellte, nicht gebührend herausgestellt. Z. zieht den östlichen Teil des Deutschen Reiches, Polen, Böhmen-Mähren und Ungarn, das wegen der Einflüsse von verschiedenen Seiten her besonders lehrreiche Beispiele bietet, in die Betrachtung ein. Manche einschlägige Arbeiten Walter Kuhns hätten mitangeführt werden können.

H. W.

ESTLAND UND LETTLAND. Hellmuth Weiss hat dankenswerterweise wieder die *Baltische Bibliographie*, und zwar für 1974, zusammengestellt, die *Schrifttum über Estland und Lettland in Auswahl* enthält, 295 Titel von Monographien und Aufsätzen aus Ost und West (ZfO 24, 1975, 751—766). H. W.

E. Tõnisson, *Die Gauja-Liven und ihre materielle Kultur (11. Jh. — Anfang 13. Jhs.)*. Ein Beitrag zur ostbaltischen Frühgeschichte (Tallinn 1974, Eesti Raamat, 209 S., zahlreiche Abb., 40 Tfn., 9 Tab., 5 Ktn.). — Durch dieses gründliche Werk wird das seit dem vorigen Jahrhundert gesammelte Material aus den Hügelgräbern an der Livländischen Aa (Gauja) publiziert und zusammenfassend untersucht. T. hatte selbst an dortigen Ausgrabungen teilgenommen. Für uns ist das Kapitel über die Wirtschaft und die Gesellschaftsordnung von besonderem Interesse (163—177), in dem wie auch sonst zugleich Material über die Dünaliven herangezogen wird. Hier bestätigt T., daß der Handel für die Liven relativ große Bedeutung besaß. Nachdem die Dünaliven bereits seit dem 10. Jh. in engen Beziehungen zu den Skandinaviern gestanden hatten, schalteten sich nach der Mitte des 11. Jhs. auch die Siedlungszentren an der Livländischen Aa in den Handel ein. Wie T. vermutet, wurden dort abgehaltene Märkte von gotländischen und russischen Kaufleuten aufgesucht. Des weiteren spricht er über den um die Mitte oder im 3. Viertel des 12. Jhs. einsetzenden Handel mit den Deutschen, bei dem u. a. Salz, Gewebe, Kupfer, Barrensilber, Münzen, Schmuckstücke und Schwertklingen gegen Bienenwachs und Pelzwerk getauscht wurden. Im Verlauf des 13. Jhs. wurde der Fernhandel der Liven, die offenbar auch größere Ostseefahrten unternommen hatten, durch die Aktivität der deutschen Kaufleute ausgeschaltet. N. A.

Für Heinz von zur Mühlen, *Handel und Politik in Livland in der Mitte des 16. Jahrhunderts im Spiegel der Biographie Hermen thor Mölens aus Narva* (ZfO 24, 1975, 626—673, 2 Tab., 1 Kte.), bilden 19 Briefe thor Mölens an dessen Revaler Handelsdiener Evert Broiell aus den Jahren 1549—1557 die Grundlage seiner Ausführungen, ergänzt durch Akten des Reichskammergerichts im Lübecker Archiv. Hermen thor Mölen, vielleicht aus Westfalen stammend, soll 1527 als Mitglied einer dänischen Gesandtschaft in Moskau geweilt haben, 1532 taucht er als Kaufgeselle in Reval auf, seit 1539 ist er in Narva belegt, wo er dem Rat angehörte, seit 1551 als Bürgermeister. Die Vorgänge in Narva zu Beginn des Livländischen Krieges — die Entsendung einer Gesandtschaft nach Moskau, der Brand und die Besetzung der Stadt durch die Russen am 11. Mai 1558 — sind mit dem Namen thor Mölens verbunden, wenn auch die in tendenziösen Quellen gegen ihn erhobenen Vorwürfe nicht zu Recht bestehen. Hermen thor Mölen siedelte im August 1558 nach Lübeck um und versuchte dort die Wiederaufnahme von Handelsgeschäften. Schon im Juli 1559 ist er auf einer Reise in Amsterdam verstorben. Die überlieferten Handelsbriefe thor Mölens erlauben einen interessanten Einblick in die Handelstechniken eines für livländische Verhältnisse ziemlich großen Kaufmannsbetriebes in der Mitte des 16. Jhs. Hermen thor Mölen hatte Verbindungen nach Danzig, Amsterdam, Antwerpen, Kampen und besonders Reval; sein Revaler Handelsdiener Broiell war auch sein Partner in einer Handelsgesellschaft. Besondere Probleme ergaben sich aus dem Rußlandhandel, der für die Grenzstadt Narva von großer Bedeutung war. Die

Briefe enthalten u. a. einige Preisangaben; der Vf. hat sie sorgfältig zusammengestellt, sie erlauben aber wegen ihrer geringen Zahl keine sehr weitgehenden Aussagen. H. W.

Erik Tiberg, *Kritische Bemerkungen zu einigen Quellen über den Anfang des Livländischen Krieges 1558* (ZfO 25, 1976, 462—475), untersucht die Frage, ob die in der Geschichtsforschung meist angeführten merkantilen Beweggründe Moskaus für den Angriff auf Livland stichhaltig sind, und kommt nach kritischer Sichtung der zeitgenössischen Quellenaussagen zum Ergebnis, daß „die Verhinderung des direkten Handels der Russen mit den Überseeischen — darunter den Westeuropäern — in Livland“ nicht „der wichtigste Anklagepunkt des Zaren gegenüber den Livländern war“, was Artur Attman 1944 gemeint hatte. Nebenergebnisse von Tibergs Quellenstudie sind, daß das Schriftstück, das Norbert Angermann (Studien zur Livlandpolitik Ivan Groznyjs) als Kriegserklärung Ivans IV. an die Livländer bezeichnet hat, in Wirklichkeit eine inoffizielle Mitteilung aus der Moskauer Kanzlei darstelle und daß der Fehdebrief Moskaus an Livland auf den Monat November (1557) vordatiert worden sei. H. W.

Ch. Pijrimjaë teilt *Ergebnisse der Anwendung Elektronischer Datenverarbeitung für die Analyse der Staatswirtschaft Estlands in der Periode schwedischer Herrschaft im XVII. Jahrhundert* (Rezultati primenenija elektronno-vyčislitel'noj tehniki dlja analiza gosudarstvennogo chozjajstva Estlandii v period švedskogo gospodstva v XVII. veke, in: SkandSborn. XX, 1975, 7—21) mit, als deren Quellenbasis die schwedische Staatsbuchhaltung für Estland (1659—99) dient. Die Studie erweist sich in erster Linie als eine keineswegs naive Demonstration einer Arbeitstechnik. Leider wird die Binsenwahrheit, daß „EVD“ keine Methode, sondern nur eine Rechenhilfe ist, durch die Überschrift mehr verschleiert als dem Niveau des Vf.s angemessen wäre. „Methode“ ist die Anwendung von Korrelations- und Variationskoeffizienten, durch welche die numerische Festlegung eines Signifikanzniveaus möglich wird. Sie bestätigt in der vorliegenden Studie Einsichten, die Vf. bereits anderwärts fixiert hat. P. betont, daß die vom Historiker zu leistenden Arbeiten in vollem Umfang Voraussetzung für das „Füttern“ der Anlage bleiben und daß als „Ergebnis“ lediglich die mathematisch genauere Gewichtung von Abhängigkeiten (wie z. B. die Korrelation von 0,911 zwischen Pachtgeldern aus der Güterreduktion und Gesamteinnahmen) möglich wird und das Nicht-Vorhandensein einer Beziehung (etwa zwischen Getreidezoll und Getreideausfuhr) klar belegt werden kann. Die besondere Gefahr von EDV-Analysen demonstriert der Aufsatz ebenfalls: Die Korrelations-Matrize (17) enthält nur Koeffizienten. Es taucht im Text keine dem Quellenmaterial entnommene Realgröße auf. Der Leser muß die „Ergebnisse“ glauben. Die von Herbert Lüthy beschworene „Desintegration der Humanwissenschaften“ durch das Statussymbol Großrechner wird hierdurch ins Bild gerückt. E. H.-G.

V. Dorošenko, *Ein livländischer Gutsbesitzer als Unternehmer in der Mitte des XVIII. Jahrhunderts* (Lifljangskij pomeščik-predprinimatel' v seredine XVIII veka, in: Między feudalizmem a kapitalizmem. Festschrift für Witold

Kula, Warschau 1976, 45—55) befaßt sich mit Wirtschaftsrechnungen Balthasar von Kampenhausens, die im Familienarchiv für die 1750—70er Jahre erhalten sind. „Spinn-, Weber- und Bleichbuch“, „Talgbuch“, „Gelöschene Kalck Buch“, „Eisenbuch“, „Krugbücher“ u. a. versprechen Antworten auf die Frage nach frühkapitalistischen Aktivitäten im feudalarwirtschaftlichen Bereich. Es zeigt sich jedoch, daß Verarbeitung von Rohstoffen auf den Kampenhausenschen Gütern nicht dem Markt, sondern der Selbstversorgung galt. Ausnahme: die Verwandlung von Getreide in alkoholische Getränke. Zwischen 1761—72 erbrachten sie bereits 40% aller Kampenhausenschen Bareinnahmen, wobei jetzt das Brennen von Branntwein die Bierbrauerei in den Schatten stellte. Die Vermarktung des Branntweins geschah in den Krügen, in denen ihn die gutseigenen Bauern bezahlten. Es fällt schwer, diesen Zyklus als Ausdruck eines ökonomischen Wandels anzusprechen. E. H.-G.

Mit ihrem Beitrag über *Riga — Gründung oder Entwicklung?* greift Clara Redlich eine wieder aktuell gewordene Problematik auf (Jahrbuch des baltischen Deutschtums XXIII, 1976 [1975], 58—76, 4 Ktn.; vgl. HGbl. 93, 201; 94, 201). Unter kritischer Berücksichtigung neuerer archäologischer Fundberichte gelangt sie zu dem Ergebnis, daß sich im 12. Jh. an der Stelle des späteren Riga „mehr abgespielt“ hat, als man früher annahm, daß die Stadt aber doch erst 1201 durch Bischof Albert gegründet worden ist. N. A.

A. Caune berichtet über neue *Ausgrabungen in Riga*, die auf einem Areal von 400 m² zwischen der Kl. Schwimm- und der Kunststraße — also in der Altstadt — durchgeführt wurden (Raskopki v Rige. In: Archeologičeskie otkrytija 1974 goda, Moskau 1975, Nauka, 425f.). Bis zum Ende des 13. Jhs. gab es in diesem Bezirk nur Holzhäuser. Aus dem Fundmaterial wird außerdem geschlossen, daß dort bis zum 14. Jh. Angehörige der einheimischen Bevölkerung lebten und sich die Bewohner im 12.—13. Jh. als Fischer und Handwerker betätigten. N. A.

Während durch schriftliche Quellen die Glasherstellung im Baltikum erst für das 17. Jh. bezeugt ist, können A. V. Caune und J. Ja. Grosvald jetzt aufgrund von archäologischem Material feststellen, daß es in Riga bereits am Ende des 13. und im 14. Jh. eine Glashütte gab: *Neues über den Beginn der Glaserzeugung im Ostbaltikum* (Novye dannye o načale steklodelija v Pribaltike. In: Iz istorii estestvoznaniija i tehniki Pribaltiki V, Riga 1976, Zinatne, 276—279). N. A.

Egil Grislis, *Recent Trends in the Study of the Reformation in the City of Riga, Livonia* (journal of baltic studies II, 2, 1976, 145—169) liefert einen historiographisch-kritischen Überblick, der sich auf Fragen sozial-ökonomisch wie ethnisch begründeter Optionen lettischer und deutscher Bevölkerungsschichten im Prozeß der Reformation konzentriert. Als fundierten Ausgangspunkt einer sozialgeschichtlich orientierten Forschung nennt er L. Arbusow (1921), mit dessen Werk er die von der deutsch-baltischen Optik beherrschte Ära abgeschlossen sieht. Züge der letzteren entdeckt G. noch bei R. Wittram, dessen grundsätzliche Achtung vor dem lettischen Nachbarn ihm kaum mit „a

very enthusiastic description of conquest“ vereinbar erscheint. G. referiert recht gründlich die bürgerlich-lettische und die marxistische Forschung zum Gegenstand mit dem Bedauern, daß hier eine Diskussion differenter Ergebnisse vermieden wurde. Unter der neueren Auslandsliteratur gilt dem Vf. das Werk von Niitemaa als „the most accurate account available since Arbusow“ (163).
E. H.-G.

J. Grasmann, *Die Rigaer Exportkaufleute am Ende des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts* (Rīgas exporttirgotāji XVIII gs. beigās un XIX gs. pirmajā pusē. ZAVēst 1976, 4, 69—82, russ. Zus.fass.). — Der Beitrag kennzeichnet die allgemeinen Bedingungen für den Exporthandel Rigas und hebt die bedeutende Rolle ausländischer Kaufleute im Exportgeschäft hervor. Aufgrund der Materialien des Rigaer Handelsgerichts wird für 1837—1860 eine Teilnahme von durchschnittlich 60 Handelshäusern an der Ausfuhr festgestellt. Davon exportieren fünf Firmen jeweils Waren im Werte von mehr als einer halben Million Silberrubel im Jahr, während die Beteiligung der meisten übrigen Kaufleute gering blieb.
N. A.

Das Schwergewicht der Darstellung von Georg von Rauch über *Stadt und Bistum Dorpat zum Ende der Ordenszeit. Hellmuth Weiss zum 75. Geburtstag* (ZfO 24, 1975, 577—626) liegt zeitlich in den Jahren von etwa 1550 bis zur Besetzung Dorpats durch russische Truppen am 18. Juli 1558. In diesen Jahren spitzten sich die Spannungen zwischen Moskau und Livland zu, wobei dem Stift Dorpat wegen des von den Russen geforderten sog. Dorpater Zinses besondere Bedeutung zukam. Der Vf. geht ausführlich auf die Gegenstände der Verhandlungen mit den Russen ein und versucht eine Erklärung zu geben für die durch die überlieferten Quellen nur undeutlich oder gar gegensätzlich beleuchteten Probleme, bis hin zu den Vorgängen, die zur Kapitulation Dorpats gegenüber den Russen führten. Vorangestellt ist diesem Hauptteil zum besseren Verständnis der Ereignisse jener Zeit eine alle Faktoren berücksichtigende Skizze der inneren und äußeren Entwicklung von Stadt und Bistum von der Gründung an; dem Handel mit den Russen, vor allem mit dem benachbarten Pleskau, ist besondere Aufmerksamkeit gewidmet.
H. W.

Roland Seeberg-Elverfeldt legt den dritten Band seiner *Revaler Regesten* vor, in dem *Testamente Revaler Bürger und Einwohner aus den Jahren 1369—1851* erfaßt sind (Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung 35, Göttingen 1975, Vandenhoeck & Ruprecht, 471 S.). Insgesamt erschließt der Band 548 letztwillige Verfügungen, die in den Göttinger Beständen des Revaler Stadtarchivs ermittelt wurden. Nur ein sehr geringer Teil davon war bereits publiziert. Da die ältesten Stücke der Zeit um 1370 angehören, setzt die Revaler Überlieferung etwa ein Jahrhundert später als die von Hamburg, Lübeck und Köln ein. Das 16. Jh. ist mit 196 Testamenten am besten repräsentiert, gefolgt vom 17. und 18. Jh., aus denen jeweils mehr als hundert stammen. Bei den Testatoren handelt es sich fast ausschließlich um Deutsche, die sehr häufig Kirchen, Klöster, Spitäler und Schulen sowie einzelne Geistliche und Lehrer bedacht haben, nicht selten Stipendien für Studenten stifteten und oft auch Fürsorge für ihr estnisches Dienstpersonal zeigten. Für das Leben und

Wirken der Revaler, die sozialen Beziehungen, die Besitzverhältnisse und das kulturelle Leben in der Stadt erhalten wir damit wertvolles Material, dessen zukünftige Bearbeitung durch die jeder Nummer beigefügten Anmerkungen in idealer Weise begünstigt wird. Nachdem in den beiden vorangegangenen Regestenbänden die familiären und wirtschaftlichen Beziehungen der Bürger Revals zu Deutschland, den Niederlanden und Skandinavien beleuchtet worden waren (vgl. HGbl. 85, 122f.; 88, 355f.), liegt insgesamt eine höchst wertvolle Leistung vor, die um so mehr anzuerkennen ist, als sie der Bearbeiter neben seiner Berufstätigkeit erbracht hat. Wir hoffen sehr, daß er sein Unternehmen fortsetzt.

N. A.

Reinhard Vogelsang (Bearb.), *Kämmereibuch der Stadt Reval 1432—1463* (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, Hg. Hansischer Geschichtsverein, N. F. Bd. XXII, 1. und 2. Halbband, Köln—Wien 1976, Böhlau, 746 S.). — Eine, noch unspezifizierte, Amtsbuchüberlieferung ist für Reval seit dem Wittschopbuch (1312—1360), das Leonid Arbusow 1888 ediert hat, belegt. Von 1363 an verfügte die Kämmerei über eine gesonderte Buchführung. Die ältesten Revaler Kämmereibücher (1363—1374) sind ebenfalls publiziert, nämlich 1927 durch Otto Greiffenhagen. Als Fortsetzung dieser Editionen sollte die Arbeit Vogelsangs betrachtet werden. — Das von ihm bearbeitete Kämmereibuch enthält insgesamt 1190 Eintragungen. Sie wurden, bezogen auf Einkünfte wie Ausgaben, wöchentlich vorgenommen und weisen von der chronologischen Abfolge abgesehen keine sachlichen Gliederungsprinzipien auf. In der Sicht des Bearbeiters hatte das Kämmereibuch weder den Zweck, den Kassenbestand zu kontrollieren noch den, Schwerpunkte städtischer Aufwendungen überschaubar zu machen oder gar Einkünfte und Ausgaben zu bilanzieren. „Über Soll und Haben unterrichtete allein der Blick in die Kasse selbst“ (8). Da das Kämmereibuch als Reinschrift andere Unterlagen voraussetzte, wäre es allerdings denkbar, daß parallel Einzelrechnungen z. B. für Bauvorhaben (etwa für den Wiederaufbau der Mauer am Langen Domberg 1454) solange gesammelt wurden, wie das Projekt lief. — Als Forschungsthemen, denen die Edition dienen könnte, nennt V. Fragen der Stadtverwaltung, der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Bedingungen, die sich in Preis- und Lohnverhältnissen spiegeln, den überregionalen politisch-diplomatischen Verkehr, für den Kost-Rechnungen oft „der einzige Beleg“ (12) seien. Zum erstgenannten Aspekt hat Bearb. mit einem Aufsatz über die Finanzverfassung im mittelalterlichen Reval (ZfO 20, 1971) selbst eine Untersuchung vorgelegt. — Die bunte Reihenfolge der vielleicht 20 000 „Items“ erleichtert die Verwertung der Quelle für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte sicher nicht. Sehr regelmäßig nennt das Buch Fuhrlohne, aber die Vergleichbarkeit leidet, da die Entfernungen nicht klar genannt sind. Der Posten des Schreibers der Kämmerei wurde 1432 mit einem „Quatertempgeld“ von 4 Mark, später mit 6 Mark dotiert. — Das Preisniveau blieb, soweit Stichproben Urteile zulassen, von 1432 bis 1462 ziemlich stabil. Das Liespfund Lichte kostete durchgehend eine Mark. Hafer schwankte nur geringfügig: Das Liespfund kostete 1434: 3, 1455: 2, 1458: $1\frac{2}{3}$ und 1462: $1\frac{5}{6}$ ferding. In den meisten Fällen wird es jedoch schwer oder unmöglich sein, dem Kämmereibuch klare Preisaussagen zu entnehmen, weil Preise vorwiegend für schwer oder nicht entwirrbare Güterbündel (z. B. verschiedene

Tuchsorten) auftreten. Klare Aussagen, wie die vom 14. VIII. 1461 (1 last Roggen = 20 Mark; 1 Schiffpfund Salpeter = 55 Mark) sind rar. Das gilt auch für die aufschlußreiche Eintragung vom 30. VI. 1436 „Item betalt deme Russe vor 2½ last haveren 18 mr“. Dieser Preis bestätigt die Forschungen Lesnikovs, daß nämlich im Verkehr mit Produzenten des Hinterlandes im 15. Jh. kein diskriminierender Preisdruck herrschte, der erst in späteren Jahrhunderten hervortritt. — Bezüglich der Edition und der unverkürzten Bearbeitung der Quelle ist zu sagen, daß Sorgfalt und Besonnenheit des Vorgehens außer Zweifel stehen. Für den Orts- und Sachindex wäre als Desideratum lediglich anzumerken, daß die Kriterien, nach denen „Sachen“ in den Index aufgenommen wurden, nicht benannt werden. Die hier zitierten Güter „Hafer“ und „Lichte“ tauchen zum Beispiel im Index nicht auf. Unter dem Stichwort „Handelswaren“ erscheinen mit einer Ausnahme nur Importgüter aus dem Westen. E. H.-G.

Mit der Arbeit von Gottfried Etzold, *Seehandel und Kaufleute in Reval nach dem Frieden von Nystad bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts* (Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ostmitteleuropas Nr. 99, J. G. Herder-Institut, Marburg/Lahn 1975, XII u. 245 S.) liegt eine weitere Dissertation vor, als deren Ziel die Auswertung der Bestände des Revaler Stadtarchivs im Staatlichen Archivlager in Göttingen anzusehen ist. Vielleicht läßt es sich hiermit erklären, daß Vf. im Rahmen seiner Abhandlung mit einer problembezogenen Forschungsabsicht nicht hervortritt. An allgemeinerer neuerer Literatur findet man im Literaturverzeichnis (in dem auch der Ploetz erscheint) nur Wilhelm Treues Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Alle seit dem grundlegenden Werk von Artur Attman (1944) mit großer Intensität diskutierten Fragen der Handelsstruktur des Ostseeraums, der als Vermittlungsraum zwischen ökonomisch unterschiedlich entwickelten Produktionsgebieten definiert wird, bleiben außer Betracht. — Hiervon abgesehen hat die Arbeit an sich in der Genauigkeit der Quellenauswertung und Darstellung einen hohen Informationswert. Sie vermittelt den Eindruck, aus heterogenen Unterlagen (Zollbüchern, Handels- und Rechnungsbüchern, Korrespondenzen, Gilde- und Ratsakten) in sorgfältiger Kombination eine maximale Anzahl konkreter Einzelkenntnisse zu erschließen. — Vf. gliedert den Stoff in vier Abschnitte, die den rechtlichen Voraussetzungen, dem Seehandel, der Schifffahrt und Handelstechnik und der sozialen Situation der Revaler Kaufmannschaft gewidmet sind. — Die sorgfältige Auswertung der Portorienbücher hinsichtlich der Warenbilanz für Einfuhr und Ausfuhr sowie die damit gewonnene Erkenntnis, daß Reval in der ersten Hälfte des 18. Jhs. eklatante Importüberschüsse verbuchte, sind als wichtige Ergebnisse zu bezeichnen. Interessant ist auch der Gedanke des rechtsgeschichtlichen Abschnitts, der die „Beharrungstendenz“ Revals in handelspolitischer Hinsicht mit der Absicht erklärt, die Unantastbarkeit der in der Kapitulation von 1710 von der russischen Krone gewährten „Privilegien“ zu demonstrieren. E. H.-G.

Stefan Hartmann, *Reval im Nordischen Krieg* (Quellen und Studien zur baltischen Geschichte 1, Bonn—Bad Godesberg 1975, Verlag Wissenschaftliches Archiv, XII u. 168 S., 6 Abb.). — Die vorliegende Arbeit gehört in eine Reihe soeben erschienener Dissertationen, die unter Heranziehung der Göttinger

Bestände des Revaler Stadtarchivs jeweils ein begrenztes Thema aus der Geschichte der Ostseestadt behandeln. H. untersucht die Epoche vom Ausbruch des Nordischen Krieges bis zum Frieden von Nystad (1700—1721). Er stützt sich vor allem auf die für diese Zeit vollständig vorliegenden Ratsprotokolle, wobei es sinnvoll ist, daß er das reiche Material unter allen denkbaren Gesichtspunkten auswertet und seine Ergebnisse knapp und in detaillierter Gliederung darbietet. Nach der einleitenden Skizzierung der Lage Revals am Vorabend des Nordischen Krieges wird in einem kurzen chronologisch orientierten Teil die Verflechtung der Stadt in das Kriegsgeschehen dargestellt, das 1710 ihren Übergang von der schwedischen zur russischen Herrschaft mit sich brachte. Anschließend behandelt der Vf. systematisch u. a. die Größe und die Wohnverhältnisse der Stadt, ihre Verwaltung und die Gilden, die sozialen Gegebenheiten, den städtischen Güterbesitz, die Finanzwirtschaft, die kirchlichen Zustände und das Schulwesen. Auch dem See- und Binnenhandel ist ein besonderes Kapitel gewidmet (90—115). Erwartungsgemäß führte der Krieg zu einem starken Rückgang und zu Schwankungen im Seeverkehr, den H. unter Auswertung der erhaltenen Schiffssteuerlisten tabellarisch erfaßt. Auf diese Weise erhalten wir u. a. Auskünfte über die Anzahl der Reval besuchenden Schiffe, ihre Ziel- und Heimathäfen und die Höhe der Einnahmen aus dem Hafenzoll. Einen Tiefpunkt erreichte der Handel um 1710. Während bis dahin Stockholm Revals wichtigster Partner im Schiffsverkehr war, trat in der Folgezeit Amsterdam an seine Stelle. Wir erfahren, welche Güter aus den einzelnen Bezugshäfen in Reval eintrafen, für Salz und das Ausfuhrgut Roggen werden auch quantitative Angaben geboten. Etwa 20 Revaler Bürger realisierten den größten Teil der Ein- und Ausfuhr über See. Aus den übrigen Abschnitten der Arbeit kann hier nur die Feststellung hervorgehoben werden, daß die extremen Bevölkerungsverluste, die Reval 1710 durch die Pest erlitt, keine wesentlichen Auswirkungen auf das soziale Gefüge hatten. Insgesamt handelt es sich bei dem gut lesbaren Buch um einen sehr wertvollen Beitrag zur Geschichte der einstigen Hansestadt. Als Mangel empfindet man allerdings das Fehlen eines Stadtplanes.

N. A.

POLEN. In erstaunlich rascher Folge sind weitere fünf Bände der von Carolina Lanckorońska herausgegebenen *Documenta ex Archivo Regiomontano ad Poloniam spectantia* erschienen: *VI pars, HBA, B 2, 1538—42; VII pars, HBA, B 2, 1543—47; VIII pars, HBA, B 2, 1548—49; IX pars, HBA, B 2, 1550—53; X pars, HBA, B 2, 1554—59* (Elementa ad fontium editiones XXXVI—XL, Rom 1975 [XXXVI], 1976 [XXXVII—XL], Institutum Historicum Polonicum Romae, VIII, 228 S., 3 Tfn.; VIII, 252 S., 4 Tfn.; XII, 204 S., 6 Tfn.; VIII, 222 S., 4 Tfn.; X, 222 S., 3 Tfn.). Diese Bände setzen die mit Teil IV begonnene Aufarbeitung der Briefe polnischer Hofbeamter an den herzoglich-preußischen Hof, die sich im Herzoglichen Briefarchiv (HBA) des ehemaligen Staatsarchivs Königsberg befinden (jetzt Staatl. Archivlager Göttingen, Bestände Stiftung Preuß. Kulturbesitz) (vgl. HGBll. 94, 165f.) für die Jahre 1538—1559 fort. Die Editionsgrundsätze haben sich gegenüber den bisherigen Bänden nicht geändert. Der Inhalt weniger wichtiger Schriftstücke ist durch (meist etwas zu knappe) lateinische Regesten wiedergegeben; die Zahl der vollständig abgedruckten Schreiben scheint gegenüber den ersten Bänden

der Serie angewachsen zu sein. Die Mehrzahl der Dokumente ist in Latein abgefaßt, eine kleine Anzahl in Deutsch und Polnisch. Der Inhalt der Schreiben beleuchtet vorwiegend Vorgänge in Polen und die Beziehungen Polens zu Preußen. Aber die Dokumente — teilweise Annexe zu Briefen — enthalten auch Nachrichten über andere Länder; hier stehen Ungarn und die rumänischen Fürstentümer, daneben die Türkei im Vordergrund. In den vorliegenden Bänden ist der Schmalkaldische Krieg Gegenstand mancher Berichte, die z. T. auch Hansestädte erwähnen. Aus norddeutschen Städten wie Bremen, Hamburg und Emden stammen Briefe des polnischen Reformators Johann Łaski an Herzog Albrecht (1549, 1554). In zwei Briefen taucht der bekannte Goslarer Hans Schlitte („Hanns von Goslyer“) auf, der deutsche Fachleute nach Rußland vermitteln wollte (VIII, 20f., 40). Die preußischen Hansestädte sind natürlich in allen Bänden vertreten. Die Kommentare zu den einzelnen Schriftstücken sind sehr knapp. Jeder Band enthält neben einer Aufstellung der Absender und Empfänger der Schreiben ein Personen- und Ortsregister. Die Orte sind in der Regel in der Quellen-, meist latinisierten Form wiedergegeben, was dem Nichteingeweihten die Identifizierung oft erschwert. In manchen Fällen muß man sich fragen, ob die Herausgeberin selbst weiß, um welche Orte es sich handelt. Mit „Horeyow“ (Moldau, Teil VI) ist gewiß Hirläu gemeint (wohl „Horlyow“ zu lesen), mit „Nova Civitas Austriae“ Wiener Neustadt; aber welche Stadt in der Walachei ist mit dem ungarischen Namen „Avafelföld“ („Avafelfeld“, Teil X) belegt? Daß mit „Nowe Miasto“ und „Nova Civitas Korczyn“ doch wohl dieselbe Stadt gemeint ist (Teil VIII, 59 u. 96), wird nicht berücksichtigt. Diese Kleinigkeiten können aber den Wert der Bände in keiner Weise mindern.

H. W.

RUSSLAND. Am 21. 12. 1975 ist der Ostberliner Historiker Bruno Widera im Alter von 75 Jahren gestorben. Ihm war es erst nach dem Zweiten Weltkrieg möglich, das Geschichtsstudium aufzunehmen, doch hat er dann eine große Zahl von Veröffentlichungen vorgelegt, die sich auf das Kiever Reich und die frühen deutsch-ostslawischen Beziehungen konzentrierten. In der „Hansischen Umschau“ wurden viele seiner Arbeiten angezeigt. Nachdem erst kürzlich aus Anlaß seines 75. Geburtstages eine Würdigung durch Heinz Lemke und ein Verzeichnis seiner Publikationen erschienen war (Jahrbuch für Geschichte der sozialistischen Länder Europas 19/2, 1975, 201—208), mußte ihm nun Erich Donnert einen Nachruf schreiben (Zeitschrift für Slavistik XXI, 1976, 123f.).

N. A.

E. I. Kamenceva, N. V. Ustjugov, *Russische Metrologie* (Russkaja metrologija, 2. Aufl. Moskau 1975, 326 S.). — Das für Studenten der historischen Fakultäten gedachte Taschenbuch enthält in fünf Kapiteln gedrängte und anschauliche Informationen über die Geschichte der Längen-, Höhen- und Hohlmaße wie der Gewichte und Münzen. Das Buch ist zugleich eine Quellenkunde zur Metrologie und enthält außerdem viele Beispiele für die Anwendung metrologischer Kenntnisse im Rahmen historischer Einzelforschung. Es geht auch lebhaft auf Kontroversen ein, etwa auf die von Karamsin bis heute so fruchtbare Streitfrage, ob das altrussische Geldwesen auf einer Fell- oder Metallwährung beruhte. Für letztere könnte der Umstand sprechen, daß im

Norden die Gewichtsnormen für Münzen, der Westbindung des Außenhandels seit dem 10. Jh. entsprechend, eine eigenständige Entwicklung gegenüber dem byzanzorientierten Süden aufwies.
E. H.-G.

Nachträglich sei auf den Beitrag von Erich Donnert über *Ausländische Kartographie und Rußlandkenntnis am Beginn der Neuzeit* hingewiesen (Studia z dziejów geografii i kartografii, red. v. Józef Babicz, Breslau u. a. 1973, Wyd. Polskiej Akademii Nauk, 131—140). Der mit reichen Literaturangaben ausgestattete Überblick, der dem 16. Jh. gilt, ist als solcher nützlich, doch fallen einige Versehen auf. So ist es unzutreffend, daß dem Rußlandbuch von Paolo Giovio (1525) eine Karte beigegeben war. Im Falle der Karten Sebastian Münsters bestand ein Unterschied zwischen der von 1544 und der im Jahre 1550 publizierten. Herbersteins Rußlandwerk erschien nicht 1546, sondern drei Jahre später, und es liegt auch kein Grund für die Annahme vor, daß es im Rußland Ivans IV. übersetzt worden ist.
N. A.

Michail P. Alekseev, *Zur Geschichte russisch-europäischer Literaturtraditionen* (Neue Beiträge zur Literaturwissenschaft 35, Berlin 1974, Rütten & Loening, 467 S.). — Diese Sammlung von vorher zumeist in russischer Sprache erschienenen Beiträgen enthält u. a. Studien zu den deutsch-russischen literarischen Kontakten, von denen *Die „russische Sprache“ Oswalds von Wolkenstein* (7—20, 339—343) und *Ein deutscher Dichter im Novgorod des 17. Jahrhunderts* (32—60, 349—361) hervorgehoben seien; im zweiten Beitrag ist von Paul Fleming die Rede, der sich als Teilnehmer einer holsteinischen Gesandtschaft 1634 in der Stadt am Volchov aufhielt. Unsere besondere Beachtung verdient der ursprünglich in einer russischen Publikation von 1951 erschienene Aufsatz über *Thomas Schrove und das „Russischbuch“ von 1546* (21—31, 344—348), denn darin wird ein kaufmännischer Sprachführer behandelt, von dem in Berlin eine aus dem späten 16. Jh. stammende Abschrift aufbewahrt wurde, die heute verloren ist. Gestützt auf ältere Beschreibungen der Berliner Kopie, will A. die Herkunft und Entstehungszeit des Lehrbuchs beleuchten, das nach Angaben auf dem ersten Blatt 1546 von Thomas Schrove niedergeschrieben wurde. So belangvoll manche der mitgeteilten Beobachtungen ist, krankt die Studie daran, daß A. das Buch mit einem Dorpater Bürgermeister dieses Namens in Verbindung bringt, der 1501 starb, wobei das Datum 1546 trotz der andersartigen Angabe auf dem ersten Blatt als Zeitpunkt einer Abschrift betrachtet wird. Dem kann die These entgeggehalten werden, daß der Sprachführer von einem gleichnamigen Dorpater Ratsherren stammte, der für die Zeit um 1546 nachweisbar ist (vgl. R. A. v. Lemm, *Dorpater Ratslinie*, 133f.).
N. A.

In- und ausländische Berichte über Rußland sind in einem bibliographischen Werk über *Die Geschichte des vorrevolutionären Rußlands in Tagebüchern und Erinnerungen* (Istorija dorevoljucionnoj Rossii v dnevnikach i vospominanijach, Bd. I, Hg. P. A. Zajonckovskij, Moskau 1976, 302 S.) zusammengefaßt. Es handelt sich um ein Verzeichnis der in Büchern oder Zeitschriften gedruckt vorliegenden Quellen. Der erste Band bezieht sich auf das 15. bis 18. Jh.; er registriert und erläutert 867 Titel. Neben einer detaillierten Sachgliederung

machen vier Register das Werk erschließbar. „Hanse“ erscheint im geographischen Index zweimal, in beiden Fällen auf die Gesandtschaft von 1603 bezogen. Ein Verweis (Nr. 47) führt auf den 1888 in den HGBll. 6 abgedruckten Bericht des Gesandtschaftssekretärs Johan Brambach zurück. E. H.-G.

Nachrichten über die Ruß in der deutschen historischen Überlieferung des 9.—13. Jh. lautet der Titel eines hervorragenden Überblicks von Michail Sverdlov (Jahrbuch für Geschichte der sozialistischen Länder Europas 19/1, 1975, 167—182). Der Leningrader Gelehrte stellt darin zusammenfassend fest, daß in den deutschen Chroniken mehr Nachrichten über den altrussischen Staat als in den Quellen anderer Länder zu finden sind und daß die deutschen Autoren nur vereinzelt eine negative Einstellung gegenüber den Ostslawen zeigen. N. A.

Igor Šaskol'skij, *Rußland und die Baltische Frage im 12.—15. Jahrhundert* (Venäjä ja Itämeren kysymys 1100—1400—luvulla. In: Historiallinen Arkisto 66, 1973, 6—25, engl. Zus.fass.), kennzeichnet die bedeutende Stellung, die Novgorod im 12. Jh. im ostbaltischen Raum innehatte, als eine ganze Reihe finnisch-ugrischer Stämme unter seiner Kontrolle stand, und geht dann auf die Zurückdrängung dieses Einflusses durch die Deutschen und Schweden ein. Ferner wird gezeigt, daß sich nach den Kämpfen des 13. Jhs. zwischen den drei Mächten ein Zustand des Gleichgewichts ergab, so daß die jeweiligen Grenzen im 14. und 15. Jh. unverändert blieben. N. A.

Erik Tiberger, *Om Villkoren för Moskoviens Baltiska Handel 1487—1547 och Handelns Roll i Utrikespolitiken. Ett bidrag till studiet av förhållanden ur vilka Livländska kriget utvecklades 1558* (Licentiatavhandling, Uppsala 1973; Ms. vervielf. 1975, 2 Bde., 328 S.). — Der Vf. und seine Arbeit sind dem Leser der HGBll. bereits durch dessen Aufsatz „Moskau, Livland und die Hanse 1487—1547“ (HGBll. 93, 1975, 13—70) gut bekannt. Ermöglichte es dieser Aufsatz dem deutschen Leser, Kenntnis von den Thesen der Abhandlung des Vf.s zu nehmen, welche damals nur wenigen Forschern im Original zugänglich sein konnte, so ist nun nach der Vervielfältigung des Manuskripts der Einblick in das gesamte Werk Tibergers möglich. Man sieht hier die schon aus der Aufsatzfassung her bekannte und recht einleuchtende These noch deutlicher und umfangreicher untermauert, daß die Moskauer Großfürsten Ivan III., Vasilij III. und Ivan IV. (bis 1547) gegenüber der Hanse eine Politik verfolgten, die mehr als bisher angenommen, eher auf außen- als auf handelspolitischen Erwägungen beruhte und darauf zielte, die Städte von einer Unterstützung des schwedischen Reichsverwesers Sten Stures d. Ä. und der polnischen Könige abzuhalten, um als Gegenleistung einen ungestörten Handel mit den russischen Kaufleuten zu bieten. Da bei den Kapiteln des gedruckten Aufsatzes stets auf die jeweilige breitere Darstellung in der Gesamtabhandlung mit Kapitelangabe und Seitenzahl verwiesen wurde, ist es für den Leser außerordentlich einfach, im Gesamtwerk jene Stellen aufzufinden, die ihn besonders interessieren. E. H.

Über den Ausdruck „gorod“ in den Quellen des 16. Jahrhunderts spricht A. M. Sacharow (O termine „gorod“ v istočnikach XVI v. In: Obščestvo i gosudarstvo feodal'noj Rossii. Sbornik statej, posvjaščennyj 70-letiju akademika L'va Vladimiroviča Čerepnina, Moskau 1975, Nauka, 62—66). Er bringt Belege

dafür bei, daß „gorod“ nicht nur die heutige Bedeutung „Stadt“ besaß, sondern ebenso wie in der Zeit vor dem 16. Jh. auch eine Festung, das Territorium innerhalb einer Befestigungsanlage oder die administrative Einheit von Stadt und umliegendem Landbezirk meinen konnte. Nach S. spiegeln sich darin die Pluralität der Funktionen des „gorod“ und die unfeste Abgrenzung der Stadt und ihrer Bewohner als besonderer Siedlungstyp bzw. Stand. N. A.

Einen Beitrag über *Einflüsse der Reformation auf russischem Boden im Verlauf des 16. Jahrhunderts* legt Robert Stupperich vor (Kirche im Osten 18, 1975, 34—45). Er beschäftigt sich zunächst mit den bekannten „Häretikern“ Matvej Baškin und Feodosij Kosoj, wobei er im Falle des ersteren zugunsten einer Beeinflussung von Polen-Litauen her argumentiert. Vollständiger als üblich werden die Nachrichten des Dorpater Predigers Timan Brakel über russische Protestanten herangezogen. Des weiteren geht St. u. a. auf evangelische Ausländer in Rußland und auf Erscheinungsformen des russischen Antiprotestantismus ein. N. A.

Harm Kluetting, *Die niederländische Gesandtschaft nach Moskovien im Jahre 1630/31* (Edition der russischen Protokolle und ihrer niederländischen Übersetzungen. Amsterdam 1976, XXXIV u. 300 S.). — Die Bochumer Dissertation nennt sich im Untertitel *Ein Beitrag zur russischen Kanzleisprache (Prikaznyj Jazyk) des 17. Jahrhunderts*. Die russischen Protokolle aus dem Algemeen Rijksarchief Den Haag, die das Ergebnis der niederländischen Gesandtschaftsreise von Albert Coendraadzoon Burgh und Johan van Veltdriel enthalten, interessieren den Vf. unter sprachgeschichtlichem Aspekt. Die russische Kanzleisprache des 17. Jhs. stand in einer schriftsprachlichen Tradition, die im Gegensatz zu anderen Texten aus der Zeit vor dem 18. Jh. eine der russischen Umgangssprache zuzuordnende, „von Kirchenslawismen weitgehend freie Schreibsprache“ (VI) darstellte. Für den Wirtschaftshistoriker sind die Protokolle eine Quelle zur Geschichte der russisch-niederländischen Handelspolitik, aus deren insgesamt 22 Einzelpunkten sich ein Spiegel der Interessenlage beider Seiten, vor allem auch hinsichtlich der Konkurrenzposition der Engländer, ergibt. Neben den bekannteren Verhandlungsgegenständen wie Fragen des Getreideexports, des freien Handels im Innern Rußlands oder des Privilegs der Niederländer, an der Nördlichen Dvina Holz zu schlagen, trifft man auf weniger geläufige, wie etwa den Antrag der Niederländer, mit westlicher Agrartechnik unbebautes russisches Land zu erschließen und zu bewirtschaften. Dieser Antrag wurde abgelehnt. — Die „Erschließung“ der edierten Protokolle erleichtert Vf. dem Leser durch eine Inhaltsangabe in Regestenform (13—19) und durch einen Gesamtindex der russischen Worte (259—298). Trotz der rein philologischen Forschungsabsicht enthält die Arbeit eine kurze Einleitung in den historischen Zusammenhang, in dem die niederländische Gesandtschaft von 1630/31 zu sehen ist. Die editionsgeschichtliche Frage, ob die Protokolle bereits an anderer Stelle benutzt oder gedruckt sind, wird nicht aufgeworfen. So erfährt der Leser auch nicht, ob das 1902 von V. A. Kordt (Petersburg) publizierte, offenbar von Burgh und van Veltdriel verfaßte „Verbaal ... van hunne legatie ... 1631“ eine inhaltliche Beziehung zu der niederländischen Übersetzung der Protokolle gleichen Datums hat. E. H.-G.

Der instruktive Beitrag von Stefan Hartmann über *Das Oldenburgische Konsulatswesen im Russischen Reich unter besonderer Berücksichtigung der baltischen Provinzen (1806—1868)* (ZfO 24, 1975, 674—711) stützt sich so gut wie ausschließlich auf bisher nicht ausgewertete Archivalien im Staatsarchiv Oldenburg, vor allem die Konsulatsberichte, die ein ziemlich genaues Bild vom Handelsverkehr der jeweiligen Konsulatsorte überhaupt — nicht nur von dem mit oldenburgischen Schiffen abgewickelten — bieten: Zahl und Flagge der ein- und auslaufenden Schiffe, z. T. auch nähere Angaben über die einzelnen Schiffe (Schiffstyp, -name, Name des Schiffers, Kommerzlast, Mannschftsverhältnisse), Ein- und Ausfuhrwaren (mit Mengenangaben), Preise für Getreide (das bei der Ausfuhr aus Rußland eine besondere Rolle spielte), Zollgebühren u. a. m. Von den zwölf oldenburgischen Konsulaten, die zwischen 1806 und 1863 im Russischen Reich eingerichtet wurden, befanden sich vier in den baltischen Provinzen, nämlich in Libau, Riga, Windau und Reval; an den nördlichen Seewegen nach dem Westen lagen auch die Konsulatsorte Archangelsk (dort entstand 1806 das erste oldenburgische Konsulat in Rußland), St. Petersburg, Kronstadt und Åbo. In manchen Jahren liefen über 150 oldenburgische Schiffe russische Häfen an; sie transportierten die Waren meist für fremde Rechnung, u. a. für Firmen der norddeutschen Hafenstädte. Der Krimkrieg findet in den Quellen durch den Rückgang des Schiffsverkehrs seinen Niederschlag. 1868 ging das selbständige oldenburgische Konsulatswesen nach der Errichtung des Norddeutschen Bundes ein.

H. W.

A. A. Molčanov äußert sich *Über die Sozialstruktur Novgorods zu Beginn des 11. Jahrhunderts* (O social'noj strukture Novgoroda načala XI v. In: Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija IX. Istorija 1976, 2, 92—94). Er meint, daß damals etwa 3000 freie Novgoroder der Steuer- und Militärdienstpflicht unterlagen, und rechnet mit 50—100 Bojarenfamilien in der noch relativ kleinen Stadt. Interessant ist eine Beobachtung, die für den extremen Besitzunterschied zwischen beiden Gruppen spricht.

N. A.

V. L. Janin, *Zum Problem der Novgoroder Hundertschaften* (K probleme novgorodskich sotn. In: Archeografičeskij ežegodnik za 1973 god, Moskau 1974, Nauka, 178—180), legt dar, daß die Hundertschaften als Organisationsform der freien Bevölkerung Novgorods im 14. Jh. ihre Eigenständigkeit verloren, indem sie in die Verfügungsgewalt der Bojaren gelangten.

N. A.

P. A. Rappoport, *Eine Methode zur Datierung der Alt-Smolensker Baudenkmäler aufgrund des Ziegelformats* (Metod datirovanija pamjatnikov drevnego smolenskogo zodčestva po formatu kirpiča. SovArch. 1976, 2, 83—93). — Dieser Beitrag ist für uns von Interesse, weil R. darin mit Hilfe seines überzeugend begründeten Verfahrens die Errichtungszeit der deutschen Kaufmannskirche von Smolensk bestimmt; und zwar verlegt er den Bau in die Zeit zwischen 1168 und 1190.

N. A.

Wolfgang Knackstedt, *Moskau. Studien zur Geschichte einer mittelalterlichen Stadt* (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa VIII, Wiesbaden 1975, Franz Steiner, IX u. 285 S., 5 Ktn.). — Diese

Dissertation aus der Schule Manfred Hellmanns stellt einen sehr bedeutenden Beitrag zur Geschichte der russischen Stadt dar. Nach einem historiographischen Überblick und Ausführungen über das frühe Städtewesen in der Nordost-Ruß behandelt der Vf. die Anfänge Moskaus, auf dessen Territorium es anscheinend bereits im 11. Jh. eine kleine Burg gab, um anschließend detailliert die topographische Entwicklung bis zum 16. Jh. darzustellen. Mit derselben zeitlichen Schlußgrenze untersucht er die soziale Struktur, das Wirtschaftsleben und Aspekte der Verwaltung. Dabei findet man zunächst terminologische Fragen geklärt, worauf in weiteren Abschnitten der adlige, geistliche und großfürstliche Besitz, die Stellung von Amtsträgern, der Handel und die Kaufleute sowie schließlich die lastenpflichtige Bevölkerung und deren Organisationsformen behandelt werden. Was den Fernhandel betrifft, vermag K. die für Moskau besonders wichtigen Verbindungen nach dem Süden, d. h. zu den Städten auf der Krim, nach Konstantinopel und Kleinasien genauer zu schildern, wobei ihm diplomatische Korrespondenzen des späten 15. Jhs. als Quelle dienen. An diesem Karawanenhandel waren nicht nur Kaufleute beteiligt, sondern auch Angehörige weiterer sozialer Gruppen, darunter Handwerker. Während die Moskauer Kaufleute die üblichen Produkte des Waldes, westeuropäische Tuche und eigene Handwerkserzeugnisse nach dem Süden lieferten, bezogen sie von dort Taft, Seide und andere kostbare Gewebe, Perlen, Edelsteine und Farben. Mit Sorgfalt untersucht K. auch die Zusammensetzung und rechtliche Position der Kaufmannschaft. In begründeter Weise übt er an vielen Stellen seines Buches Kritik an der vorliegenden Literatur. Es wäre sehr zu wünschen und von der Quellenlage her möglich, daß in ähnlicher Weise wie hier die ältere Geschichte von Moskau auch diejenige Novgorods und Pleskaus behandelt würde; das Buch von K. böte dafür Vergleichsmaterial und ein methodisches Vorbild. N. A.

Hartmus Rüss, *Adel und Adelsoppositionen im Moskauer Staat* (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa VII, Wiesbaden 1975, Franz Steiner, VII u. 196 S.). — Die vorliegende Dissertation behandelt die Beziehungen zwischen dem russischen Hochadel und den Großfürsten von Moskau in der Zeit vom 14. bis zum frühen 16. Jh. Sie entstand aus Interesse an den Fällen adliger Opposition, wobei zwangsläufig grundsätzliche Probleme der Stellung des russischen Adels in das Blickfeld gelangten. R. will eine erst in der 2. Hälfte des 16. Jhs. eingeschränkte Machtstellung des Hochadels nachweisen und meint, daß der Großfürst nur ein *primus inter pares* war; da der Fürst nicht als Kontrahent in Erscheinung trat, habe für den Adel auch keine Veranlassung bestanden, sich korporativ zusammenzuschließen. Eine Opposition grundsätzlicher Art ist von dieser Sicht her kaum zu erwarten. Die von R. durchgeführte Untersuchung der Konfliktsfälle läßt auch in der Tat keinen Kampf des Adels um die Stärkung seiner Position gegenüber dem Herrscher erkennen. Dies erklärt sich jedoch eindeutig mit der politischen Schwäche des Adels, und es besteht kein Zweifel daran, daß die Macht der Großfürsten von vornherein ausschlaggebend war und sich die Moskauer Autokratie bereits seit der Mitte des 15. Jhs. ungehemmt entfaltet hat. Wenn damit der Hauptthese von R. nicht gefolgt werden kann, so ist andererseits festzuhalten, daß seine ernsthafte Auseinandersetzung mit der Problematik durchaus Anregungen zu bieten vermag und viele seiner Feststellungen zutreffend sind. Überzeugend hebt

er das Interesse des Moskauer Adels an der Expansionspolitik der Großfürsten hervor, und mit Recht wendet er sich gegen die Auffassung, beim Bojarentum habe es sich um eine reaktionäre und zentrifugal wirkende Kraft gehandelt. Beachtenswert ist unter anderem auch der Nachweis von mehrfachen Auseinandersetzungen am Moskauer Hof über die Politik gegenüber Litauen und den Tataren. N. A.

Z. Ju. Kopysskij, *Soziale und politische Entwicklung der Städte Weißrußlands vom XVI. bis zur ersten Hälfte des XVII. Jahrhunderts* (Social'no-političeskoe razvitie gorodov Belorussii v XVI — pervoj polovine XVII v., Minsk 1975, 190 S.). — Vf. behandelt den Zeitraum, in dem die größeren Handelsstädte Weißrußlands unter litauischer Herrschaft das Magdeburger Stadtrecht übernahmen. Es handelte sich um einen Prozeß, der sich vom 15. Jh. bis ins 17. Jh. erstreckte. Polock an der Düna übernahm 1497 Magdeburger Recht, das unweit gelegene Witebsk vollzog den Schritt 1597. In allen Fällen, das ist K.s wichtige These, wurde eine städtische Selbstverwaltung nicht etwa erst begründet, sondern es wurde das altrussische und das litauische Stadtrecht samt der Veče-Verwaltung abgelöst. In den Königsurkunden, die im 16. und 17. Jh. Stadtrechte gewähren oder bestätigen, wird der Bezug zur vorherigen Autonomie in Rechtsprechung und Verwaltung ausdrücklich hergestellt. Als nicht beantwortbar betrachtet Vf. die Frage, ob diese Hinweise Schlüsse auf unterschiedliche Strukturen litauischer und altrussischer Stadtverfassungen erlauben. Typisch war jedoch für die weißrussischen Städte im Feudalzeitalter eine Autonomie, die hergebrachte Rechtselemente mit den Einrichtungen des Magdeburger Rechts verband. Die früheren „Zehntel“ und „Hundertschaften“ existierten zumindest als Verwaltungsbezirke weiter. — K. erklärt die Übernahme des Magdeburger Rechts als Errungenschaft einer dünnen Schicht reichgewordener Bürger, die damit ihre ökonomische Stärke als „Patriziat“ rechtlich besser realisieren konnten als im Rahmen der vorherigen Rechtsverhältnisse. E. H.-G.

FÜR DIE HANSEFORSCHUNG WICHTIGE ZEITSCHRIFTEN

A.A.G. Bijdragen	Afdeling Agrarische Geschiedenis. Bijdragen. Landbouwhogeschool Wageningen.	BraunschwJb.	Braunschweigisches Jahrbuch.
ABaltSlav.	Acta Baltico-Slavica. Bialystok.	BremJb.	Bremisches Jahrbuch.
AESC	Annales. Économies, sociétés, civilisations. Paris.	BullCommHist.	Bulletin de la Commission Royale d'Histoire. – Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis. Bruxelles.
AnnNdrh.	Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, insbesondere das alte Erzbistum Köln. Düsseldorf.	BusinessHist.	Business History. Liverpool.
APolHist.	Acta Poloniae Historica. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii. Warschau.	Business HR	The Business History Review. Cambridge (Mass.).
AusgrFu.	Ausgrabungen und Funde. Berlin.	CommBalt.	Commentationes Balticae. Jahrbuch des baltischen Forschungsinstituts. Bonn.
AZGW	Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland, uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. Middelburg.	DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters. Köln-Wien.
BaltStud.	Baltische Studien. Hamburg.	DHT	(Dansk) Historisk Tidsskrift. Kopenhagen.
BDLG	Blätter für deutsche Landesgeschichte. Wiesbaden.	DüsseldJb.	Düsseldorfer Jahrbuch.
Beitr.Dortm.	Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark.	DuisbF	Duisburger Forschungen.
BMGH	Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden. 's Gravenhage – Antwerpen.	EcHistJb.	Economisch-Historisch Jaarboek. 's Gravenhage.
BIHR	Bulletin of the Institute of Historical Research. London.	EcHistRev.	The Economic History Review. London.
		EHR	The English Historical Review. London.
		FHT	Historisk Tidsskrift för Finland. Helsinki.
		Fornvänner	Fornvänner. Tidsskrift för Svensk Antikvarisk Forskning. Stockholm.
		FriesJb.	Friesisches Jahrbuch.
		GotlArk.	Gotländskt Arkiv. Visby.
		GreifswStralsJb.	Greifswald-Stralsunder Jahrbuch. Rostock.

HambGHbll.	Hamburgische Geschichts- und Hei- matblätter.	JbMorgenst.	Jahrbuch der Män- ner vom Morgen- stern. Bremerhaven.
HBNu.	Hamburger Beiträge zur Numismatik.	JbNum.	Jahrbuch für Numis- matik und Geldge- schichte. München.
HGbll.	Hansische Geschichtsblätter. Köln-Wien.	JbRegG	Jahrbuch für Regio- nalgeschichte. Wei- mar.
HispAHR	The Hispanic Ameri- can Historical Re- view. Durham/North Carolina.	JbVNddtSpr.	Jahrbuch d. Vereins für Niederdeutsche Sprachforschung. Neumünster.
Hispania	Hispania. Revista española de historia. Madrid.	JbWG	Jahrbuch für Wirt- schaftsgeschichte. Berlin.
Hist.	History. The Journal of the Historical Association. London.	JbWitthBremen	Jahrbuch der Wittheit zu Bremen.
HistArkiv	Historisk Arkiv. Stockholm.	JEcoH	The Journal of Eco- nomic History. New York.
HistJourn.	The Historical Jour- nal. Cambridge.	JEEH	The Journal of European Economic History. Rom.
HZ	Historische Zeit- schrift. München.	JMitVorg.	Jahresschrift für mit- teldeutsche Vorge- schichte. Halle/S.
IstSSSR	Istorija SSSR. Moskau.	KSIA	Kratkie soobščenija Instituta archeologii Akademii nauk SSSR. Moskau.
IstZap.	Istoričeskie zapiski. Moskau.	KölnJbVFg.	Kölner Jahrbuch für Vor- und Frühge- schichte.
JbAmst.	Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum. Amsterdam.	Kuml	Kuml, Arbog for Jysk Archæologisk Selskab.Kopenhagen.
JbbGOE	Jahrbücher für Ge- schichte Osteuropas. München.	KwartHist.	Kwartalnik Historyczny. Warschau.
JbBreslau	Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms- Universität zu Breslau. Würzburg.	KwartHKM	Kwartalnik historii kultury materialnej. Warschau.
JbEmden	Jahrb. d. Gesellschaft f. Bildende Kunst u. Vaterländische Alter- tümer zu Emden.	LippMitt.	Lippische Mitteilun- gen. Detmold.
JbGMOst.	Jahrbuch für die Ge- schichte Mittel- und Ostdeutschlands, hrsg. vom Friedrich- Meinecke-Institut der Freien Universi- tät Berlin. Tübingen.	Logbuch	Das Logbuch, hrsg. v. Arbeitskreis histo- rischer Schiffbau. Wiesbaden.
JbKölnGV	Jahrb. d. Kölnischen Geschichtsvereins.	LünebBll. MA	Lüneburger Blätter. Le Moyen Age. Re- vue d'histoire et de philologie. Bruxelles.

Maasgouw	De Maasgouw. Tijdschrift voor Limburgse Geschiedenis en Oudheidkunde. Maastricht.	RDSG	Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis. Bruxelles. Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych. Posen.
MAcWet.	Mededelingen der Koninklijke Nederlandsche Academie van Wetenschappen. Afdel. Letterkunde. Amsterdam.	RH	Revue Historique. Paris.
MatZachPom.	Materialy Zachodnio-Pomorskie. Muzeum Pomorza Zachodniego. Stettin.	RheinVjbl.	Rheinische Vierteljahrsblätter. Bonn.
Meddelanden	Meddelanden från Lunds Universitets Historiska Museum. Lund.	RHES	Revue d'histoire économique et sociale. Paris.
MittKiel	Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte.	RHMC	Revue d'histoire moderne et contemporaine. Paris.
MM	The Mariner's Mirror. London.	RM	Revue Maritime.
Naut.	Nautologia, Kwartalnik-Quarterly. Gdingen-Warschau-Stettin.	RN	Revue du Nord. Revue historique trimestrielle. Région du Nord de la France – Belgique – Pays-Bas. Lille.
NdSächsJb.	Niedersächsisches Jahrb. f. Landesgeschichte. Hildesheim.	RoczGd	Rocznik Gdański. Gdańskie Towarzystwo Naukowe. Danzig.
NHT	Historisk Tidsskrift, utgitt av den Norske Historiske Forening. Høvik.	ScandEcHistRev.	The Scandinavian Economic History Review. Uppsala.
Nordelbingen	Nordelbingen. Beiträge zur Heimatforschung in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck. Heide (Holst.).	Scandia	Scandia. Tidskrift för historisk forskning. Lund.
NordNumA	Nordisk Numismatisk Arsskrift. Stockholm.	ScHR	Scottish Historical Review. Edinburgh.
NT	Nordisk Tidskrift. Stockholm.	ScrMerc	Scripta Mercaturae. Halbjahresveröffentlichung v. Urkunden u. Abhandlungen z. Geschichte des Handels u. d. Weltwirtschaft. München.
OldJb.	Oldenburger Jahrb.	SHAGand	Société d'histoire et d'archéologie de Gand. Annales. Gent.
OsnMitt.	Osnabrücker Mitteilungen.	SHT	Historisk Tidsskrift. Svenska Historiska Föreningen. Stockholm.
PrzeglHist.	Przegląd Historyczny. Warschau.	SkandSborn.	Skandinavskij sbornik (Skrifter om Skandinavien), hrsg.
RB	Revue Belge de philologie et d'histoire. –		

SEER	v. d. Staatsuniversität Tartu (Dorpat). The Slavonic and East European Review. London.	WestfF	Westfälische Forschungen. Mitteilungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde. Münster/Westf.
SoesterZs. SovArch.	Soester Zeitschrift. Sovetskaja archeologija. Moskau.	WestfZs.	Westfälische Zeitschrift. Münster/Westf.
StadJb.	Stader Jahrbuch. Stader Archiv, Neue Folge.	WissZsBerlin	Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe.
StudPom.	Studia i materialy do dziejńw Wielkopolski i Pomorza. Posen.	WissZsGreifswald	Desgl.: Ernst Moritz Arndt-Universität Greifswald.
TATÜ	Esti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised. Ühiskonnateadused. Tallinn (Reval).	WissZsRostock	Desgl.: Universität Rostock.
TG	Tijdschrift voor Geschiedenis. Groningen.	ZAA	Zeitschrift für Agrargeschichte u. Agrarsoziologie. Frankfurt/M.
Tradition	Tradition. Zeitschrift für Firmengesch. und Unternehmerbiographie. Baden-Baden.	ZAVēst	Latvijas PSR Zinātņu Akdēmijas Vēstis. Riga.
VerslagHistGen.	Verslag van de algemene vergadering van het Historisch Genootschap gehouden te Utrecht. Groningen.	ZapHist.	Zapiski Historyczne. Thorn.
VerslOverijssel	Verslagen en Mededelingen. Vereeniging tot Beëfning van Overijsselsch Regten Geschiedenis. Zwolle.	ZfO	Zeitschrift für Ostforschung. Marburg/Lahn.
Viking Vist.	Viking. Oslo. Voprosy istorii. Moskau.	ZGesSHG	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Neumünster.
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Wiesbaden.	ZGW	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. Berlin.
Wagen	Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch.	ZSRG.GA	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung. Weimar.
Westfalen	Westfalen. Hefte für Geschichte, Kunst und Volkskunde. Münster/Westf.	ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte.
		ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde.

AUTORENREGISTER

für die Umschau

Abel 106, Abrahamsen 120, Adnams 133, Ahlers 141, Akerlund 121, Aleil 220, Alekseev 249, Ambrosiani 137, 142, Am Ende 179, A. B. Andersen 133, 134, E. Andersen 138, H. Andersen 140, Anderson 98, Anderssen 150, Antonetti 212, Arnold 201f., Arnould 97, 206, Asaert 123, 124, 137, Authén-Blom 237, Bahr 202, Baker 89, Barlow 222, Barmeyer 94, Barton 192, Barudio 235f., Bátor 95, Bauermann 164, Baulant 211, Baum 183, Bautier 210, Bax 134, Beaudouin 123, 130, 137, Becker-Christensen 231, Bengtsson 138, Benton 89, Berggreen 138, Berkenvelder 203, Beumann 96, van Beylen 130, Biddle 221—224, Biraben 109f., Biskup 90, 91, 199, Blancpain 112f., Blaschke 195, Bloch 101, de Boe 125, Bögli 125, Boersma 146, Bogucka 199, Bohmbach 173, 174, Boockmann 177, ten Boom 203f., Borst 100f., Bosl 88, Bourrachot 218, von Brandt 117, Brednich 193, Bremer 196, von den Brincken 157f., Brockstedt 174, Brosius 171, Brown 222, Brunner 101, Brury 224, Buchner 98, Buchstab 104—106, Büsch 196, de Buhr 98—100, Bulkin 153, Bumke 101, Burov 153, Butel 218, Cadoret 123, Capelle 145, Carlsson 233, Cauchies 209, A. Caune 243, A. V. Caune 243, Cederlund 117, 136, Charleston 178, Chaunu 112, Cherry 224, Choroškevič 91, A. E. Christensen 121, C. A. Christensen 227f., Christiansen 148, Clark 226, Clarke 142, Clemens 224f., Conrad 201, Constable 97, Cornaz 130, Corsten 157, R. Cowan 135, Z. Cowan 135, Crumlin-Pedersen 118, 119, 120, 121, 127, 139, 141, Dammann 127, 128, Danielsson 137, P. N. Davies 132, R. Davis 132, Deeters 172, Demandt 89, Der-ville 130, Descimon 219, DeSoignie 89, Despy 97, Didier 209, Dierks 94, Ditt 162, Dobbertin 169, Donnert 248, 249, Dorošenko 90, 91, 224f., Drakenberg 150, Dreijer 238f., Drescher 178, Drögereit 191, Drury 224, Dubov 153, Dubuc 215, Duby 101, Dupâquier 210, Dymaczewski 152, Džakson (Jackson) 153, Ebeling 158f., Egloff 125, Ehbrecht 168, Eichberg 94, Eide 237f., Ekmann 93, Ellis Davidson 139, Ellmers 94, 116, 118, 119, 120, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 137, 139, 141, 142, 143, 177, 193, Emmer 93, Engel 162, Engvig 134, Ennen 92, 156, 160, Erdmann 101, Ericsson 116, 136, Ernst 150, van Es 145, Eskerod 121, 124, Etzold 246, Evans 122, Everaert 93, van Eyll 155—157, Facius 195, Falk 150, Fasoli 101, Favier 220, Fehring 147, 178, von Feilitzen 222, Feldenkirchen 159, Fenwick 122, R. E. Fischer 196, U. Fischer 142, Fleckenstein 101, Fliedner 126, Forbes 141, Forget 219, Forster 133, Friedland 177, Friis 226, Fritsch 238, Fritze 90, F. J. Fuchs 160, S. Fuchs 163, Gabriel 150, Gandilhon 212, Ganshof 101, Garzmann 170, Geiger 165—167, Geijer 146, Genicot 97, Gerlach 178, Geus 95, Goetze 140, Goetzeler 95, Goetz 177, Górski 91, Gramulla 156, Grasmane 244, Graßmann 177, Grebe 196, J. N. Green 133, J. R. Green 133, Greenhill 117, Green-Pedersen 93, Grimes 117, Grislis 243f., Groneuer 88f., Grosvald 243, Gustafson 236, Gyberg 232, Haalebos 125, Haase 97, Haasum 139, Haftka 152, Hansen 148, Harder-Gersdorff 181, Harland 137, P. Hartmann 178, St. Hartmann 246f., 252, Haselier 160, Hasslöf 118, Hauschild-Thiessen 193, B. van der Heide 126, G. van der Heide 117, 130, Hein 201, Heinrich 195, Heinsius 94f., Helbig 87, Hell 110, Hellmann 89, Hemardinquer 110, Hengst 164, Henningsen 140, Herrmann 151, Herteig 143, Higgs 133, Hilton 91, Hinz 148, Hirsch 211, Höfer 188, Hoekstra 127, 128, Höpke 187, Hoffmann 177, Hoheisel 94, Holl 194, Holm 233, Holzapfel 114, 193, Hubatsch 177, 178, Hubert 125, Hucker 191f., Hühnemörder 95, Huetz de Lemps 216—218, Huizinga 101, Hundt 147, Huschke 195, Ingel- man-Sundberg 136, Irsigler 103, 156, 158f., Jackson 225, von Jan 169, Janin 252,

Janssen 128, Jeannin 91, 108, 181, Jehel 107, Jeppesen 116, Jexlev 230, Johansen 231, Johnstone 119, Johrendt 101, Joncheray 117, K. Jordan 177, W. C. Jordan 89, Just 110, Kachk 239, Kaenel 125, Kaeuper 89, Kaller 160, Kamenceva 248f., Kammerer-Schweyer 212, Kan 238, 239, Kaplinski 90, Karma 240, Katlewski 122, 129, Kaufmann 175, Kausche 189f., Keene 223, Keller 143, Kepler 225, Kerherve 216, Kirby 238, Kirchhoff 162, Kirkman 132, Kellenbenz 91, 92, 93, 107, 155—157, 186f., Kloster 134, Klüßendorf 197f., Klueting 251, Kluge 164, Knackstedt 252, Knoppers 205, Köhler 101, Koeppen 201, Kohl 140, Koit 233, Kolta 95, Kopitzsch 187, Kopysskij 254, Koszyk 161, Kramer 187f., Kreisler 89, Kriegel 107, Kromann 127, Krosby 238, K. H. Krüger 97, L. E. Krüger 168f., Krusy 163, Kuhn 101, Kula 243, Kulke 167f., Kurze 89, Kuschert 172, Kvarning 135, Labuda 199, Låg 238, Lanckorońska 247f., Landwehr 187, Langberg 127, Lange 177, 179, Larm 132, Larsen 138, Larsson 232, Lauritsen 140, Lavedrine 220, Lebedev 153, Leidenfrost 129, Lemke 248, Lenz 221, Le Roy Ladurie 213—215, Lewis 89, Ley 215, Liebgott 127, 230, Lieb-Schäfer 130, Liedgren 232, Lightley 135, A. Löhr 163, W. Löhr 161, A. N. Long 134, C. D. Long 148, Loose 187, Lorenzen-Schmidt 176, 184f., Losinsky 152, Lundström 120, 135, Lunenburg 130, Maćzak 91, 199, Maentjens 130, Märtins 207f., Mai 192, Malmer 149, Małowist 91, Marsden 122, 125, 134, 135, Marstrander 119, 120, Martens 194, C. Martin 134, 135, Th. M. Martin 101—103, Marwedel 185, Mauel 95, Mauersberg 92, Maurer 92, P. McBride 132, 133, 135, P. W. McBride 132, McGrail 117, 120, A. McKee 132, E. McKee 120, 123, McNab 89, Mehner 110, Meier-Welcker 101, Menzel 130, Mettas 93, de Meyer 203, Meyer 216, Milkereit 94, Milz 161, Minchinton 93, Minois 215f., Mitgau 170f., Möncke 92, Molaug 121, 134, 136, 143, Molčanov 252, Molenda 91, Molitor 95, Möller 231f., Molman 133, Moltmann 110, Mor 101, I. Morrison 121, J. S. Morrison 117, Muckelroy 133, von zur Mühlen 241f., G. Müller 154f., Hartmut Müller 192, Helmut Müller 162, I. Müller 95, R. C. Mueller 107, Müller-Dietz 95, Müller-Mertens 198, Müller-Wille 121, 147, Musset 212f., Nahon 209f., Nardin 93, Nazarenko 153, Nelle 95, Neugebauer 147, 178, Neumann 180f., Neuß 195, Nicholas 208, C. Nielsen 121, 124, H. Nielsen 227f., Niephaus 107f., Niitemaa 239, Nikitin 153, Nosov 239, Nowak 103, Nyberg 177, 228f., Ortmanns 167, Otto 101, Painter 101, Parker 204, 205, Pastoureau 97f., Patemann 193, Patze 195, Pelus 181, Petersen 179, Petri 92, Pettersen 116, Peyvel 218, H. Piirimäe 90, Ch. Pijrimjaé 242, Pintschowius 190f., Pirling 128, Pistono 208, 209, Pitkin 111, Poisson 212, Postels 187, Postma 93, Poussou 218, Prange 174, 177, 179, Preobrazenskij 240, Price 133, Priestman 132, F. Prinz 92, J. Prinz 162, Putensen 238, Quirin 88, H. Rabe 95, K. H. Rabe 238, Radding 89, Radtke 175, Ranta 239f., Rappoport 252, Rasmusson 149, Ratsma 204, von Rauch 244, Rebas 235, Redlich 243, Reetz 180, Reinhardt 178, Reißmann 185f., Reitinger 129, Renting 204, Repgen 104, Richter 190, Rinzema 172, Roessingh 207, Rötting 178, Rønning 134, F. de Roover 91, R. de Roover 91, Rosenbaum 188f., Rossiaud 220f., Rotz 89, Rouche 209, Rudolph 122, 129, Rüss 253, Ruiz 89, Rule 132, Sacharow 250f., Salemke 122, 125, 126, 129, Sandberger 101, I. Šaskol'skij 250, I. P. Šaskol'skij 239, 240, Schadendorf 179, A. Schäfer 160, G. Schäfer 147, M.-W. Schäfer 147f., Scharfe 195, Scheib 183f., de Schepper 204f., Schildhauer 90, Schlechtriem 94, 193, Schlesinger 88, 195, Schmillen 100, R. Schmidt 200, V. Schmidt 151, Schmidt-Thielbeer 195, Schnall 119, 138, Schöberl 110, Scholz 162, Schröder 161, Schück 232f., Schütte 143—145, Schuldt 151, Schuler 103, 104, Schult 181f., K. Schulz 87, 88, R. Schulz 198, Schulze 195, H. W. Schwarz 174, K. Schwarz 194, Schwebel 192f., Schwineköper 194f., Scribner 158, von See 179f., Seeberg-Elverfeldt 244f., Seegrün 182f., Serbina 240, Seubert 95f., Shammass 225, Sherman 188f., Siersdorfer 172, Sievers 175, Smolarek 117, 122, Sogner 238, Sollbach 163, Sommé 209, Sørensen 148, Spechter 164, Sprandel 208, Steffens 146,

Stehkämper 154f., 204, Stensen 127, Sténuit 133, 136, Steuer 151, Stoob 96, Stouff 219, Strayer 89, Strobel 92, von Stromer 87, 88, 203, Stupperich 251, Svanidze 90, Sverdlov 250, Székely 234f., Tatton-Brown 142, Thijs 202, Thompson 225, Thunmark 149, Tiberg 242, 250, Timm 195, Timmermann 95, Tollemer 213—215, Tollnes 142, Tomlinson 226, Tönnis 241, Topolski 91, Trawkowski 91, Treppke 110, Tumler 201f., Ustjugov 248f., van Uytven 204, Vellev 148, Vetter 198, Verlinden 91, 202, Villiers 210f., Vogel 142, Vogelsang 245f., Wachowiak 199, 200, B. Wagner 110, U. Wagner 238, Wallace 142, Wallin 233f., Walter 226, Waters 141, Weber 94, Wedmark 232, de Weerd 125, Wegener 159f., C. Weibull 229, 232, L. Weibull 227f., Weidemann 142, Weidmann 125, Weiss 241, Weißenberg 110, Widera 248, Wietek 189, Wikström 232, 236, Wilde 179, 180, Wilke 197, Winberg 236, Winkle 187, van Winter 101, Winter 161, H. Witthöft 171, H. J. Witthöft 114f., Woehlkens 172, van der Woel 204, Wohlfeil 101, Wolff 89, Wormald 222, Wrightson 226, Yamey 106, Young 111f., Zajonckovskij 249f., Zeeden 95, Zientara 91, 240, Zimmerling 85—87.

MITARBEITERVERZEICHNIS

für die Umschau

Angermann, Prof. Dr. Norbert, Hamburg (153, 241, 243—254; N. A.). — de Buhr, Dr. Hermann, Wuppertal (100). — Doerries, Dr. Reinhard R., Hamburg (110—113, 174). — Ebeling, M. A. Dietrich, Köln (106). — Ellmers, Dir. Dr. Detlev, Bremerhaven (115—143, 172; D. E.). — Fryde, Natalie, Aberystwyth (221—224). — Harder-Gersdorff, Prof. Dr. Elisabeth, Bielefeld (89f., 205, 239f., 242—246, 248—251, 254; E. H.-G.). — Heinsius, Dr. Paul, Hamburg (94f., 101, 114f., 188f.; P. H.). — Hoffmann, Prof. Dr. Erich, Kiel-Kronshagen (174f., 226—239, 250; E. H.). — Irsigler, Prof. Dr. Franz, Trier (87—89, 96—98, 100f., 104, 108, 157—162, 197, 202f.; F. I.). — Jeannin, Prof. Dr. Pierre, Directeur d'études, Paris (93, 106f., 109f., 158f., 181, 204f., 209—213, 215—221; P. J.). — Kaltenstadler, Dr. Wilhelm, Affing (213—215). — van der Laan, Dr. P. H. J., Amsterdam (206f.). — Last, Dr. Martin, Göttingen (143—153, 224, 230; M. L.). — Graf von Looz-Corswarem, Dr. Clemens, Münster (154f., 160f., 185f.). — Mager, Prof. Dr. Wolfgang, Bielefeld (95f.). — Peters, Dr. Inge-Maren, Göttingen (155—157). — Ramsay, Prof. Dr. George D., Oxford (98, 158, 204f., 208f., 224—226; G. D. R.). — Riedenauer, Dr. Erwin, München (104—106). — Röhlk, Dr. Frauke, Bonn (107f., 203). — Römer, Dr. Christof, Braunschweig (203f.). — Rüthing, Dr. Heinrich, Bielefeld (103f.). — Schilling, Dr. Heinz, Bielefeld (165—167, 183f.). — Schnall, Dr. Uwe, Bremerhaven (127, 138—140). — Schuler, Dr. Peter-Johannes, Bochum (101—103, 207f.). — Schwarzwälder, Prof. Dr. Herbert, Bremen (92f., 98—100, 103, 114, 157, 161—165, 167—194; H. Schw.). — Vogelsang, Dr. Reinhard, Bielefeld (97, 161f.). — Weczerka, Dr. Hugo, Marburg-Cappel (91, 194—202, 240—242, 244, 247f., 252; H. W.). — Wriedt, Prof. Dr. Klaus, Kiel (85—87, 98).

HANSISCHER GESCHICHTSVEREIN JAHRESBERICHT 1976

A. Geschäftsbericht

Die Hansisch-Niederdeutsche Pfingsttagung (92. Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins und 89. Jahresversammlung des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung) fand vom 7. bis zum 10. Juni 1976 in Braunschweig statt. Folgende Vorträge wurden gehalten: Dr. Bert Bilzer, Die Münz- und Geldpolitik der Stadt Braunschweig im 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jh. (mit Lichtbildern); Dr. Inge-Maren Peters, Die Entstehung des hansischen Fernhandelssystems um 1300; Prof. Dr. Theuerkauf, Handel und Gesellschaft im spätmittelalterlichen Nordwestdeutschland; Dr. Marie-Louise Pelus, Wolter von Holsten, ein Lübecker Kaufmann in der zweiten Hälfte des 16. Jh.; Korreferate von Dr. Hermann de Buhr, Darstellung und Funktion der Hanse in den deutschen Schulgeschichtsbüchern der letzten 100 Jahre und Prof. Dr. Erich Hoffmann, Das Bild der Hanse in skandinavischen Schulbüchern.

Die Diskussion der Vorträge wurde durch einige Bemerkungen von Dr. H. J. Leloux über die Hanse im niederländischen Schulbuch eingeleitet. Es geschah daher auch nicht von ungefähr, daß die letztgenannten beiden Themen im Zentrum der Aussprache standen. Bedauert wurde, daß jeweils ein Intervall von etwa dreißig Jahren zwischen der Schulbuchdarstellung der Hanse und dem jeweils modernen Forschungsstand klafft und daß die Wissenschaft der Forderung der Schule nach nutzbarer, vor allem auch didaktisch verwendbarer Erkenntnis noch immer nicht genügend nachkommt. Dr. Peters illustrierte die Handelsorganisation Lübeck—Brügge—England für das erste Viertel des 14. Jh., wie sie sich vor allem aus englischen Akten darstellt, und betonte im Gegensatz zur früheren Forschung, daß die Kaufleute der frühen Hansezeit nicht nur als Warenvermittler und Träger hansischen Zwischenhandels zwischen Ost und West fungierten. Dr. Bilzer kommentierte seine These, daß sich die Bemühungen des Braunschweiger Rats um gute Münze zum Nachteil der Braunschweiger Wirtschaft auswirkten. Dr. Pelus gab ergänzend Auskunft über die Lebensdaten von Wolter v. Holsten. Im Anschluß an Prof. Theuerkaufs Vortrag wurde gewünscht, daß methodische Fragen in Zukunft mehr in den Vordergrund treten möchten.

In stadtgeschichtlichen Führungen mit verschiedenen Schwerpunkten (Ausstellung im Stadtarchiv: Braunschweig im 18. Jh.; Entwicklung der Stadt Braunschweig; Besichtigung des Klosterbezirks Riddagshausen) trat die schöne Tagungsstadt selbst in den Vordergrund. Nicht

zuletzt trug hierzu auch der Empfang im Altstadtrathaus durch den Rat der Stadt bei. Mit ähnlicher Gastfreundschaft wurden die Tagungsteilnehmer in der Herzog-August-Bibliothek Wolfenbüttel empfangen, wo aus diesem Anlaß eine eindrucksvolle Ausstellung „Niederdeutsche Handschriften und Inkunabeln“ eröffnet wurde. Die Exkursion am dritten Tag über Schöppenstedt, Königslutter und Helmstedt gab einen nachhaltigen Eindruck von dem historisch interessanten und zu dieser Jahreszeit sehr reizvollen Umland Braunschweigs. An der Tagung nahmen ca. 175 Personen teil, davon 21 Ausländer.

An Veröffentlichungen erschienen während des Berichtszeitraums folgende Bände der Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte: Burchard Scheper, Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher Hansestädte; Johann Dietrich v. Pezold, Reval 1670—1687. Rat, Gilden und schwedische Stadtherrschaft; Kämmererbuch der Stadt Reval 1432—1463, bearbeitet von Reinhard Vogelsang in zwei Halbbänden. Die Hansischen Geschichtsblätter 94 (1976) wurden Ende des Jahres ausgeliefert.

Vorstandssitzungen fanden am 7. Juni in Braunschweig und am 3. Oktober in Lübeck statt. Die turnusmäßig ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder Dr. Schwebel, Bremen, und Prof. Friedland, Kiel, wurden von der Mitgliederversammlung am 9. Juni wiedergewählt, Prof. Irsigler, Bielefeld, neu in den Vorstand gewählt.

Die Mitgliederzahl betrug am 31. Dezember 1976 526. Drei Mitglieder erklärten ihren Austritt, zwei schieden durch Tod aus. Zweiundzwanzig Mitglieder, darunter zwei korporative, traten dem Verein bei.

Knüppel
Vorsitzender

Gräßmann
Geschäftsführer

B. Rechnungsbericht 1976

Im Rechnungsjahr 1976 erreichten die Einnahmen eine Höhe von insgesamt 35 294,30 DM. Ihnen standen Ausgaben in Höhe von 15 389,58 DM gegenüber, so daß sich der Bestand auf den Vereinskonten bis zum 31. Dezember 1976 um rd. 20 000,— DM erhöhte. Diese Entwicklung bedarf insofern einer Erläuterung, als sie nicht die tatsächliche Entwicklung der Ausgaben wiedergibt. Es sind die Rechnungen für den gegen Ende des Jahres ausgelieferten Band 94 der Hansischen Geschichtsblätter erst am Jahresanfang 1977 beim Verein eingegangen, so daß diese Beträge gedanklich den Ausgaben des Jahres 1976 zugerechnet werden müßten. Dann ergibt sich nämlich in etwa ein Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben.

Zu den einzelnen Positionen der Einnahmenseite ist folgendes zu sagen:

Die Beiträge der Städte und Gebietskörperschaften sowie der Einzelpersonen und Institute erreichten mit 18 025,57 DM den Stand des Vorjahres (18 074,81 DM). Die Zuschüsse lagen bei 11 515,— DM, darin enthalten allein eine Spende der Possehl-Stiftung zu Lübeck von 10 000,— DM. Die sonstigen Einnahmen, d. h. der Verkauf von Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Zinsen usw., erreichten 5 753,73 DM. Sie lagen um etwa 1 300,— DM höher als 1975.

Auf der Ausgabenseite wurden für die Veröffentlichungen 4 018,89 DM ausgegeben. Den größten Teil davon beanspruchten die Hansischen Geschichtsblätter, wobei allerdings zu erwähnen ist, daß der größte Teil der Rechnungen für den Druck des Bandes 94 der Hansischen Geschichtsblätter erst zu Beginn des Jahres 1977 eingegangen ist (rd. 20 034,— DM). Die Veranstaltungen des Hansischen Geschichtsvereins, ihre Vorbereitung, die Organisation, die Honorare usw. erforderten 8 458,75 DM. Sie lagen um rd. 1 500,— DM unter den vergleichbaren Ausgaben des Vorjahres. Die Verwaltung des Vereins beanspruchte insgesamt 2 911,94 DM. Auch das sind rd. 1 000,— DM weniger als im Jahr zuvor.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die finanziellen Anforderungen des Hansischen Geschichtsvereins im Berichtsjahr 1976 geordnet werden konnten. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß der Verein seine Aufgaben letztlich nur durch die großzügige Spende der Possehl-Stiftung und einiger anderer Institute erfüllen konnte.

Die Kassenführung und die Jahresrechnung 1976 wurden von den gewählten Rechnungsprüfern, den Herren Dr. Ahrens und Dr. Hatz, am 23. Mai 1977 geprüft und für richtig befunden. Sie haben aufgrund dieses Ergebnisses die Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstandes für das Jahr 1976 beantragt.

Lübeck, 30. Mai 1977.

Knüppel
Schatzmeister

LICHTENBERG IN ENGLAND

Dokumente einer Begegnung

Herausgegeben und erläutert von Hans Ludwig Gumbert

Band I: Einleitung und Text

Band II: Erläuterungen und Register

*1977. Zusammen ca. 760 Seiten mit ca. 150 zeitgenössischen
Gemälden und Stichen, 4°, Ganzleinen DM 360,—*

Lichtenberg ist heute als einer der einflußreichsten Träger der deutschen Aufklärung anerkannt. Sein einschneidendstes und prägendstes Erlebnis war der Engländeraufenthalt von September 1774 bis Dezember 1775. Diese Monate formten, wie er selbst sagte, seinen Lebensstil und seinen Charakter. Sie markieren den Anfang von Lichtenbergs literarischer Produktivität. Dreißig Briefe, drei Tagebücher, diverse Notizen in mehreren Sudelbüchern, Materialhefte und Entwürfe, Aufsätze und Rezensionen sind der Niederschlag dieses England-Erlebnisses, wobei das wohl wichtigste Tagebuch (25. 9. 1774 bis 15. 4. 1775) jahrzehntelang verschollen war.

Die Lektüre dieser auf etwa 400 Seiten wiedergegebenen und im zweiten Band ausführlich erläuterten Texte läßt ein buntschillerndes Bild vor allem von London im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts entstehen, gezeichnet von Lichtenbergs besonderen Interessen: Naturwissenschaft und Theater, Druckkunst und Literatur, Tagespolitik und Land und Leute.

Die Edition wird den Wünschen und Bedürfnissen jedes nur denkbaren Benutzers gerecht und zeigt in buchästhetischer Hinsicht einen außergewöhnlichen Standard.

OTTO HARRASSOWITZ · WIESBADEN

*Deutsche
Kolonialbestrebungen
in Südamerika*

nach dem Dreißigjährigen Krieg

**insbesondere die Bemühungen
von Johann Joachim Becher**

Von Heinrich Volberg

1977. 233 Seiten, 7 Seiten Faksimiles und 1 Karte im Text, 2 mehrfarbige Kunstdruckbilder (eingeklebt). Broschiert. DM 40,—. ISBN 3-412-01177-0

Unter dem Einfluß des Merkantilismus unternahmen einzelne deutsche Fürsten nach dem Dreißigjährigen Krieg ernsthafte Versuche, überseeischen Kolonialbesitz zu erwerben. Der Verfasser schildert hier die auf Südamerika bezogenen Bemühungen. So verhandelten etwa der Kurfürst Ferdinand Maria von Bayern und der Graf Friedrich Casimir von Hanau mit der Holländischen West-Indien-Kompanie über den Erwerb Guayanas. Unterstützt wurden sie von Johann Joachim Becher, einem damals bekannten Kameralisten, dessen „Politischer Discurs“ eine der wichtigsten Quellen der vorliegenden Untersuchung ist.

Dieses Werk ist die einzige zusammenfassende Darstellung der damaligen Kolonialbestrebungen in Südamerika.

BÖHLAU VERLAG GMBH KÖLN · WIEN

DIE VINLAND-FAHRTEN

Die Entdeckungen Amerikas von
Erik dem Roten bis Kolumbus
(1000 - 1492)

Von
Inge Langenberg

1977. 182 Seiten, 5 Karten und 2 Tabellen im Text. Broschiert.
Ca. DM 38,—. ISBN 3-412-04177-7 (*in Vorbereitung*)

Auf der Grundlage eines Überblicks über die isländischen Quellengattungen nimmt die Verfasserin eine Bewertung der Glaubwürdigkeit schriftlicher und archäologischer Zeugnisse zu den Vinland-Fahrten um die Jahrtausendwende vor. Ebenso wird die wichtigste Literatur zu diesem Thema hinsichtlich ihres historischen Erkenntniswertes einer eingehenden Überprüfung unterzogen, wobei auch neueste wissenschaftliche Untersuchungen (Ingstad) und Spekulationen (Mahieu) berücksichtigt werden. Angesichts der divergierenden Beurteilung der Bedeutung dieser Unternehmungen für die folgenden Jahrhunderte ist es von besonderem Interesse, daß die Verfasserin die den Vinland-Fahrten nachfolgenden Entdeckungen Amerikas bis zur Zeit des Kolumbus in ihre Darstellung einbezieht.

BÖHLAU VERLAG GMBH KÖLN·WIEN

Quellen und Darstellungen
zur Hansischen Geschichte/Neue Folge
Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein

Band I—XII vergriffen

Band XIII:

Hansische Handelsstraßen

Aufgrund von Vorarbeiten von Friedrich Bruns (†) bearbeitet von Hugo Weczerka

Teil 1: Atlas. 1962. VIII Seiten, 60 Karten. Ln. DM 42,—

Teil 2: Textband. 1967. XIV, 792 Seiten, 4 Karten. Ln. DM 76,—

Teil 3: Registerband. Bearbeitet von Evamaria Engel und Hugo Weczerka unter Mitarbeit von Ilse Bongardt. 1968. 116 Seiten.
Ln. DM 18,—

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

Teil I: Text. 1966. 409 Seiten, 4 Tafeln und 1 Falttafel. Br. DM 41,—

Teil II: Register. 1966. 109 Seiten mit 4 Stammtafeln. Br. DM 30,—

Band XV:

Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron

Von Karl Friedrich Krieger. 1970. X, 167 Seiten. Br. DM 32,—

Band XVI:

Hansestädte und Landesfürsten

Die wendischen Hansestädte in der Auseinandersetzung mit den Fürstenthümern Oldenburg und Mecklenburg während der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts

Von Hans Sauer. 1971. X, 218 Seiten. Br. DM 38,—

Band XVII:

Bergen — Handelszentrum des beginnenden Spätmittelalters

Referate und Diskussionen des Hansischen Symposions in Bergen vom 9. bis 11. September 1970

Bearbeitet von Klaus Friedland. 1971. VIII, 55 Seiten. Br. DM 16,—

Böhlau Verlag GmbH Köln · Wien

Band XVIII:

Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418

Von Rolf Sprandel. 1972. VI, 92 Seiten, 2 Abbildungen. Br. DM 24,—

Band XIX:

**Studien zu den Löhnen und Preisen in Rostock
im Spätmittelalter**

Von Ursula Hauschild

1973. VIII, 229 Seiten, 29 Diagramme, 118 Tabellen. Br. DM 36,—

Band XX:

**Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher
Hansestädte**

Beiträge zu einer vergleichenden Verfassungsgeschichte Lübecks, Bremens, Lüneburgs und Hamburgs im Mittelalter

Von Burchard Scheper

1975. XI, 234 Seiten. Br. DM 44,—

Band XXI:

Reval 1670—1687

Rat, Gilden und schwedische Stadtherrschaft

Von Johann Dietrich Pezold

1975. VI, 391 Seiten. Br. DM 68,—

Band XXII/1—2:

Kämmereibuch der Stadt Reval 1432—1463

Bearbeitet von Reinhard Vogelsang

1. HlbBd. Nr. 1—769; 2. HlbBd. 770—1190

1976. VII, V, 746 Seiten. Br. DM 144,—

Band XXIII:

Frühformen englisch-deutscher Handelspartnerschaft

Referate und Diskussionen des Hansischen Symposions im Jahre der 500. Wiederkehr des Friedens von Utrecht in London vom 9. bis 11. September 1974

Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein und bearbeitet von Klaus Friedland

1976. XII, 119 Seiten, 2 Titelbilder, 2 Karten und 2 Diagramme im Text. Br. DM 28,—

Band XXIV:

**Hansekaufleute als Gläubiger der englischen Krone
(1294—1350)**

Von Inge-Maren Peters

Ca. 336 Seiten. Br. Ca. DM 64,—

(in Vorbereitung)

Böhlau Verlag GmbH Köln · Wien

Schwerpunkte der Kupferproduktion und des Kupferhandels in Europa 1500 — 1659

Herausgegeben von Hermann Kellenbenz

Kölner Kolloquien zur internationalen Sozial- und
Wirtschaftsgeschichte, Band 3

Ca. XII, 430 Seiten mit ca. 18 Karten und 12 Tabellen.
Leinen. Ca. DM 98,—. ISBN 3-412-05576-X (*in Vorbereitung*)

Aus dem Inhalt:

G. Hammersley, Technique or Economy? The Rise and Decline of the early English Copper Industry, ca. 1550—1660; *C. Douxchamps-Lefèvre*, Note sur la métallurgie du cuivre en pays mosan de 1500 à 1650; *P. Jeannin*, Le cuivre dans l'économie minière et métallurgique des régions vosgiennes; *Ph. Braunstein*, Le marché du cuivre à Venise à la fin du Moyen-Age; *U. Tucci*, Il rame nell'economia veneziana del secolo XVI; *O. Pickl*, Kupfererzeugung und Kupferhandel in den Ostalpen; *J. Vlachovič*, Die Kupfererzeugung und der Kupferhandel in der Slowakei vom Ende des 15. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts; *J. Janáček*, Das Kupfer in Kutná Hora (Kuttenberg) im 16. Jahrhundert; *A. Timm*, Die Bedeutung des Mansfelder Kupfers zwischen 1500 und 1630; *R. Hildebrandt*, Augsburger und Nürnberger Kupferhandel 1500—1619. Produktion, Marktanteile und Finanzierung im Vergleich zweier Städte und ihrer wirtschaftlichen Führungsschicht; *H. Pohl*, Kupfergewinnung, Kupferverarbeitung und Kupferhandel im Aachen-Stolberger Raum von 1500 bis 1650; *K. Kumlien*, Staat, Kupfererzeugung und Kupferausfuhr in Schweden 1500—1650; *St. Tveite*, Die norwegische Kupfererzeugung vor 1700; *K. Glamann*, Japanese copper on European market in the 17th century; *H. Kellenbenz*, Europäisches Kupfer, Ende 15. bis Mitte 17. Jahrhundert. Ergebnisse eines Kolloquiums; Register; Karten.

BOHLAU VERLAG GMBH KÖLN · WIEN

MITTEILUNGEN AUS DEM STADTARCHIV KÖLN

Seit 1882 veröffentlicht das Stadtarchiv Köln Inventare und Quellen, die nicht nur für die lokale und regionale, sondern stets auch für die allgemeine Geschichtsforschung von grundlegender Bedeutung sind. Zuletzt erschienen:

Heft 61—64. Hugo Stehkämper und Gerd Müller:

Kölner Neubürger 1356—1798

Anhang: Bürgerschaftsaufsagen 1397—1511

Erster Teil: Neubürger 1356—1640. 1975. LXV, 503 Seiten

Zweiter Teil: Neubürger 1641—1699. 1975. VII, 561 Seiten

Dritter Teil: Neubürger 1700—1798. 1975. VII, 478 Seiten

Teile 1—3 Broschiert. DM 210,—. ISBN 3-412-01275-0

Teil 4. Register. In Bearbeitung.

Mit großem Arbeitsaufwand wurden für die Zeit von 1356—1798 fast 60 000 Neubürger ermittelt. Die Nachweise über den Zuzug nach Köln sind eine hervorragende Quelle für genealogische, sozialgeschichtliche und wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen.

Heft 65—66. Dietrich Ebeling und Franz Irsigler:

Getreideumsatz, Getreide- und Brotpreise

in Köln 1368—1797

Erster Teil: Getreideumsatz und Getreidepreise: Wochen-, Monats- und Jahrestabelle. 1976. LV, 698 Seiten mit 8 Abb. und 4 Tabellen i. Text.

Broschiert. DM 88,—. ISBN 3-412-04876-5

Zweiter Teil: Brotgewichte und Brotpreise: Wochen-, Monats- und Jahrestabelle. Graphiken. 1977. Ca. L, 270 Seiten, mit 15 Abb., 5 Tabellen, 86 Graphiken. DM 56,—. ISBN 3-412-04277-3

Die in einmaliger Vollständigkeit und Dichte erhaltenen Quellen wurden mit Hilfe der EDV erschlossen. Da Köln als zentraler Ort höchster Stufe lange Zeit im Wirtschaftsleben Maßstäbe setzte, lassen sich aus dem Kölner Markt- und Preisgefüge die Marktmechanismen des gesamten nordwesteuropäischen Wirtschaftsgebietes erkennen. Die Publikation ist ein Meilenstein für die deutsche und internationale preisgeschichtliche Forschung.

Sonderreihe: Die Handschriften des Archives, Heft 1.

Joachim Vennebusch:

Die theologischen Handschriften des Stadtarchivs Köln

Erster Teil: Die Folio-Handschriften der Gymnasialbibliothek.

1976. XXVIII, 258 Seiten. Broschiert DM 52,—. ISBN 3-412-06075-5

Der Katalogband, der vorwiegend aus den Kölner Klöstern und Universitätsinstituten stammende mittelalterliche Handschriften erschließt, bringt reiche Informationen zur Wissenschaftsgeschichte und spätmittelalterlichen Geistesgeschichte. Er wurde nach den Grundsätzen der von der DFG geförderten Handschriftenkatalogisierung erarbeitet.

Die Hefte 1—60 erschienen im Verlag von Paul Neubner

Böhlau Verlag GmbH Köln · Wien

BÜRGER UND BAUERN ZUR HANSEZEIT

Studien zu den Stadt-Land-Beziehungen
an der südwestlichen Ostseeküste
vom 13. bis zum 16. Jahrhundert

Von Konrad Fritze

Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte,
Band XVI. 1976. 118 Seiten. Broschiert. DM 18,—

Der Verfasser stellt in vier Kapiteln demographische Aspekte der Stadt-Land-Beziehungen, die Marktbeziehungen zwischen der ländlichen Bevölkerung und der Stadt, den städtischen und einzelbürgerlichen Grundbesitz auf dem Lande sowie die Auswirkungen der Stadt-Land-Beziehungen auf das Bürgertum einerseits und die Bauernschaft andererseits dar. Der zeitliche Rahmen der Untersuchung wird durch die Aufstiegsphase der behandelten Hansestädte Lübeck, Rostock, Greifswald, Wismar und Stralsund vom 13. bis 16. Jahrhundert abgesteckt.

BÖHLAU VERLAG GMBH

KÖLN · WEIMAR