

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

57. JAHRGANG 1932



VERLAG DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS
LÜBECK (KÖNIGSTRASSE 21) 1933

HANSSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

27. JAHRGANG 1932

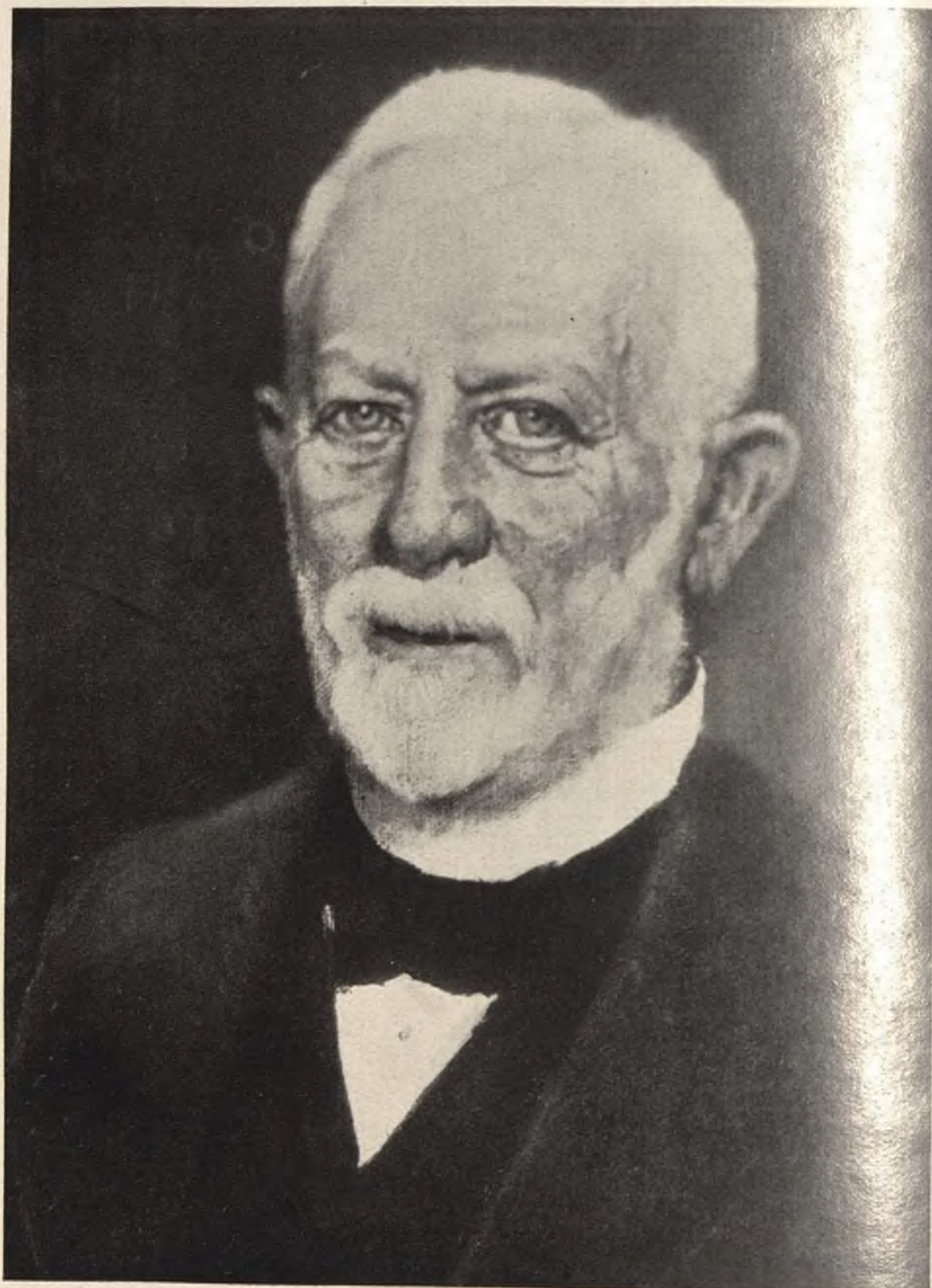


VERLAG DES HANSSISCHEN GESCHICHTSVEREINS
LÖBCK (KÖNIGSTRASSE 21) 1932

Inhalt

	Seite
Ferdinand Frensdorff (1833—1931). Ein Gedenkwort, gesprochen in der gemeinschaftlichen Sitzung des Hansischen Geschichtsvereins und des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung zu Dortmund am 17. Mai 1932 von Herbert Meyer (Göttingen)	1
Max Lenz (1850—1932). Nachruf, gehalten auf der Tagung des Hansischen Geschichtsvereins zu Dortmund von Otto Westphal (Göttingen)	27
I. Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jahrhundert. (Wird fortgesetzt.) Von Werner Friccius (Kiel)	38
II. Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert II. Von Walther Vogel (Berlin)	78
III. Dietrich Pining und Hans Pothorst. Zwei Schiffsführer aus den Tagen der Hanse und der großen Entdeckungen. Von Dietrich Kohl (Wiesbaden)	152
IV. Das Siedlungsproblem Höxter-Corvey. Von Werner Spieß (Braunschweig)	178
V. Besprechungen	190
1. Nina E. Bang og Knud Korst, Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebælt 1701—1748. I. Del. Von Ludwig Beutin (Bremen)	190
2. Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk, verzameld en uitgegeven door Dr. Z. W. Sneller en Dr. W. S. Unger. I. Deel (753—1585). — Bronnen tot de Geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken Tijd, uitgegeven door Dr. W. S. Unger. III. Deel. Von Walther Vogel (Berlin)	197
3. Johannes Paul, Gustaf Adolf. Bd. 3. Von Alfred Büscher (Dresden)	201
4. Hedwig A. H. Fitzler, Die Handelsgesellschaft Felix v. Oldenburg & Co. 1753—1760. Von Herbert Rosinski (Berlin)	203
5. F. J. W. H. Sandbergen, Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Scheepsnationaliteit. Von Walther Vogel (Berlin)	206
6. Helen S. Crump, Colonial Admiralty Jurisdiction in the Seventeenth Century. Von Herbert Rosinski (Berlin)	208

	Seite
7. Sir John Burton, Archives of British Honduras I. Von Herbert Rosinski (Berlin)	210
8. Otto Brandt, Caspar von Saldern und die nordeuropäische Politik im Zeitalter Katharinas II. Von Alfred Büscher (Dresden)	211
9. Friedrich List, Die politisch-ökonomische Nationaleinheit der Deutschen. Herausgegeben von Fr. Lenz und E. Wiskemann. Von Günter Schmolders (Berlin)	214
10. Hans-Walter Klewitz, Studien zur territorialen Entwicklung des Bistums Hildesheim. Von Werner Spieß (Braunschweig)	217
11. Johannes Mundt, Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg vom Zeitalter der ostdeutschen Kolonisation bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Von Gottfried Wentz (Magdeburg)	219
12. Archivstudien. Zum 70. Geburtstag von Woldemar Lippert. Von Roland Seeberg-Elverfeldt (Berlin)	220
VI. Hansische Umschau (Herbst 1931 bis Herbst 1932, nebst Nachträgen). Von Georg Fink (Lübeck), Herbert Rosinski (Berlin), Hans-Gerd von Rundstedt (Berlin), Roland Seeberg-Elverfeldt (Berlin) und Walther Vogel (Berlin)	222
VII. Neu eingegangene Schriften	273
VIII. Jahresbericht 1931/32	274



Ferdinand Frensdorff

1833–1931

Ein Gedenkwort,

gesprochen in der gemeinschaftlichen Sitzung
des Hansischen Geschichtsvereins
und des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung
zu Dortmund am 17. Mai 1932

von

Herbert Meyer

Ferdinand Frundsdorf

1833 - 1931

Ein Gedenkwort

gesprochen in der gemeinschaftlichen Sitzung

des Hansischen Geschichtsvereins

und des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung

zu Dortmund am 17. Mai 1931

von

Hebert Meyer

Wie Lübeck den Vorrang in der Hanse, das lübische Recht die erste Stelle vor allen andern Rechten längs der norddeutschen Seeküste inne hatte, so hatte der Mann, dessen wir heute gedenken, den Vorrang vor allen Kennern des lübischen Rechts und allen Forschern auf dem Gebiete der hansischen Rechtsgeschichte. Das hat der Senat der Freien und Hansestadt Lübeck schon im Jahre 1907 anerkannt, als er ihm zu seinem goldenen Doktorjubiläum die goldene Medaille „Bene Merenti“ verlieh, die höchste Auszeichnung, die er zu vergeben hatte, während gleichzeitig seine Göttinger Fakultät, der er zeitlebens treu geblieben ist, in dem erneuerten Diplom bekundete: als Schüler des unsterblichen Georg Waitz, dem er in Forschung und Leben aufs engste verbunden war, habe er sich besonders um das Recht und die Geschichte der deutschen Hansestädte verdient gemacht; durch seine vornehme Gesinnung und die Feinheit seiner Sitte und seiner Rede habe er aller Herzen gewonnen¹. Aber der Mann, dessen Wesen „eine wahrhaft vornehme Bescheidenheit“ war, — wie ihm einer bezeugt, der ihm durch Jahrzehnte als Freund und Amtsgenosse nahestand² —, der

¹ Zum achtzigsten Geburtstag, am 17. Juni 1913, überreichte die Fakultät dem Jubilar eine Festschrift (zugleich Band 9 der „Deutschrechtlichen Beiträge“, herausgegeben von Konrad Beyerle). Auf ihre Veranlassung erteilte gleichzeitig die Preußische Staatsregierung dem Maler Heinrich Pforr (Lauterbach a. Werra, jetzt Hann. Münden) den Auftrag, ein lebensgroßes Porträt des Jubilars in ganzer Figur zu schaffen. Einen Ausschnitt aus diesem Gemälde, das seitdem das Juristische Seminar in Göttingen ziert, gibt unser Titelbild wieder.

² Edward Schröder, *Forschungen und Fortschritte*, 7. Jahrg. Nr. 19 vom 1. Juli 1931, S. 275—76. Ich verweise für allerlei kleine Einzelzüge auf diesen schönen Nachruf wie auf den ausführlichen und gleichfalls auf naher persönlicher Beziehung fußenden von Karl August Eckhardt, *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte* 52 (1932), Germanist. Abteil. S. XI—XXI. Dort S. XXI—XXVII ein Schriftenverzeichnis. Eine wesentliche Ergänzung des Lebensbildes nach der Seite der allgemeinen und Geistesgeschichte bietet mein Nachruf in den Nachrichten von der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, *Geschäftliche Mitteilungen* aus dem Berichtsjahr 1931/32, S. 50—69.

Gelehrte, der allen Ehrungen und jedem Hervortreten mit der eigenen Person abhold war, wenn nicht die Pflicht und das Vertrauen der Mitstrebenden sie unausweichlich machten, ist durch solche Lobpreisung nicht entfernt in seiner Bedeutung erfaßt. Schon früh hat man erkannt, daß er, der Verfasser der wundervollen Abhandlung „Recht und Rede“, die er dem toten Waitz gewidmet hat³, einer der feinsten Kenner unserer mittelalterlichen Rechtssprache war. Dem 60jährigen hat die philosophische Fakultät zu Erlangen die Würde des Ehrendoktors übertragen⁴. Ihm, „dem Meister der philologischen Methode auf dem Felde der deutschen Rechtsgeschichte“ habe ich 1923 meine Ausgabe des Mühlhäuser Reichsrechtsbuches gewidmet. Und als seine eigene Göttinger Fakultät zur rechts- und staatswissenschaftlichen erweitert worden war, da war die erste Ehrenpflicht, auf die sie sich besann, dem greisen Mann in ihrer Mitte ehrenhalber die neue Würde eines Doktors der Staatswissenschaften zu verleihen: „in Anerkennung seiner Verdienste um die Würdigung der Lebensarbeit deutscher Staatsmänner, Gesetzgeber und Nationalökonomien der Vergangenheit, um die Erkenntnis der wirtschaftlichen Vorgänge im deutschen Städteleben des Mittelalters und um das politische Denken der Gegenwart, indem sie ihn in herzlicher Verehrung zur Vollendung des 90. Lebensjahres beglückwünscht, das er wie sein ganzes Mannes- und Greisenalter in nie rastendem Streben nach Erkenntnis und in fruchtbringender wissenschaftlicher Arbeit verbracht hat, als ein Mann, der das politische Werden seines Volkes in der Zeit des Ringens um die deutsche Einigung und im Zeitalter der Erfüllung seines alten Traumes tief im Herzen erlebt und den Idealen der großen Vergangenheit auch in den Jahren der Wirrnis und des Niederganges die Treue gewahrt hat“. Als ich aber,

³ Historische Aufsätze dem Andenken an Georg Waitz gewidmet (1886), S. 433—490.

⁴ Am 1. August 1893 bei Gelegenheit des 150jährigen Jubiläums der Universität. Das Elogium lautet: „qui de cognoscendis rebus ad urbes Germaniae in medio aevo spectantibus tam editione chronicorum quam illustratione rationum civilium historica optime meruit nec non virorum qui in Germania claruerunt politicorum iurisconsultorum historicorum vitas elegantissime composuit.“

zugleich im Auftrag unserer Göttinger Gesellschaft der Wissenschaften⁵, den Versuch machte, das wissenschaftliche Lebensbild des Heimgegangenen zu entfalten, mußte ich erkennen, daß zu dessen Lebzeiten Niemand, auch nicht die nächstberufenen gelehrten Körperschaften, die volle Bedeutung des Mannes erfaßt hatten.

Die scheinbar völlig auseinanderfließenden Arbeiten Frensdorffs auf den verschiedensten Gebieten der Geschichte, seine rechts- und wirtschaftsgeschichtlichen Forschungen wie seine sprachgeschichtlichen Arbeiten zur Erkenntnis des deutschen Mittelalters, seine meisterhaften biographischen Werke über deutsche Politiker, Gelehrte und sonstige führende Persönlichkeiten des 18. und 19. Jahrhunderts, sie alle sind gekennzeichnet durch die völlige Unabhängigkeit von den Richtungen, Wegen und Gedankengängen, die die Forschungsarbeit seiner Zeit im übrigen nahm. Unbekümmert um herrschende Theorien, Ansichten und Neigungen der Mitlebenden und Mitstrebenden ging er seinen eigenen Weg. Unmittelbar aus den Quellen, die er in einem Ausmaß beherrschte, wie es nur wenigen beschieden ist, und die er bis in die kleinsten, scheinbar unbedeutendsten Einzelheiten ausschöpfte, zeichnete er uns mit wundervoller Gestaltungskraft anschauliche Bilder von unerhörtem Reichtum und zwingender Lebenstreue. Und was das erstaunlichste ist: sie alle, auch jene, die schon viele Jahrzehnte zurückliegen, sind heute noch so lebendig wie einst. Von seinem ersten größeren Werk „Ueber die Stadt- und Gerichtsverfassung Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert“ (1861) sagt der beste Kenner der lübischen Rechtsgeschichte unter den Lebenden⁶: „Daß im Verlauf der letzten Jahre und heute nach über 50 Jahren wissenschaftlicher Arbeit einzelne Aenderungen in dem von Frensdorff gezeichneten Bilde vorzunehmen waren, ist selbstverständlich; die Grundzüge seiner Darstellung behalten aber auch heute noch, namentlich für die Verhältnisse der späteren

⁵ Vgl. oben Anm. 2.

⁶ Fritz Rörig, „Lübeck und der Ursprung der Ratsverfassung“ (1915), abgedruckt in seinen „Hansischen Beiträgen zur deutschen Wirtschaftsgeschichte“ (1928) S. 38 Anm. 94.

Zeit, ihren vollen Wert.“ Dieses Buch ist aber noch kein ganz eigenes Kind von Frensdorffs Geist, sondern weist in Stil, Methode und Quellenbenutzung noch deutlich den Einfluß seines Lehrers Waitz auf. Noch tritt das philologische und geistesgeschichtliche Element zurück, das seinen späteren Arbeiten das Gepräge gibt. Ueber diese aber spricht ein anerkannter Vertreter der jüngsten Forschergeneration⁷ das stolze Wort aus, daß ihre Ergebnisse „Bestand behalten werden, auch wenn jüngere Generationen unser heutiges Gesamtbild von der deutschen Rechtsgeschichte in Trümmer geschlagen haben werden“. Diese „Zeitlosigkeit“⁷ seiner Forschungen erklärt sich nicht nur durch die Universalität Frensdorffs, die gleichzeitige souveräne Beherrschung der juristischen, historischen und philologischen Methode, sondern dadurch, daß er alles sub specie aeternitatis in einem größern Zusammenhang sah, daß ihm jeder kleine und kleinste Quellenfund ein Baustein zur Geistesgeschichte des deutschen Volkes war, die er im genossenschaftlichen Gemeinschaftswirken des Mittelalters ebenso verfolgte wie in dem Leben der führenden Geister, denen er mit Vorliebe gerade auch für die älteren Zeiten nachging, die sich aber doch erst in der Neuzeit und neuesten Zeit in ihrem Eigendasein und -Wesen so recht erfassen lassen. Frensdorff war der einzige Arbeiter auf dem Felde der Rechtsgeschichte, der noch heute durchaus im Sinne Jacob Grimms das Ganze der deutschen Kultur, politische Geschichte, Recht, Sprache und Geisteswelt als Einheit zu erfassen bestrebt war. Und das allein erklärt es, daß „eigentlich nichts von dem, was Frensdorff geschrieben hat, durch neuere Forschungen überholt worden ist“⁷. Er setzte die deutschen Städte, die Rechtseinrichtungen des Mittelalters, die Verfasser der Rechtsbücher und die führenden Männer der neueren und neuesten Zeit, denen sein Streben gewidmet war, mitten hinein in den Fluß der politischen Ideengeschichte nicht nur, sondern der Geistesgeschichte Deutschlands oder seiner engeren Heimat Niedersachsen. Er ist ein Vorläufer der modernsten Methoden der

⁷ Eckhardt a. a. O. S. XVI.

geschichtlichen Erkenntnis, der in diesem Punkte allen seinen Fachgenossen überlegen war.

Frensdorff den ganz Großen der Fachwissenschaft seiner Zeit gleichberechtigt zur Seite zu stellen, einem Brunner, Gierke oder Sohm, das würde, wie man mit Recht gesagt hat⁸, seinem innern Wesen wenig entsprechen. Er selbst hätte unwillig abgelehnt sich mit ihnen zu messen; er hat sich, bescheiden wie er war, bescheidenere Ziele gesteckt. Aber er war moderner als sie alle. Auch er war ein Bahnbrecher, aber nicht durch die Neuheit seiner Gedanken, sondern durch die Neuheit seiner Methode, die umfassender war als die aller Mitstrebenden. Durch sie hat er Wahrheitsergebnisse erzielt, mit denen er im Hinblick auf die Zukunft alle Andern überragte. Es wäre dringend zu wünschen, daß seine Abhandlungen, die zu ihrer Zeit vielfach unbeachtet geblieben sind, weil sie Dinge betrafen, für die den damals Lebenden der Sinn noch nicht aufgegangen war, heute noch einmal gesammelt herausgebracht würden, um diesen großen Schatz uns Heutigen vor Augen zu führen und ihn erst wahrhaft fruchtbar zu machen.

So ist denn dieses Forscherleben viel zu reich, als daß es im Rahmen eines kurzen Vortrages zu erschöpfen wäre. Wir müßten uns ohnehin mit einem Ausschnitt daraus begnügen. Nun betrifft uns hier in erster Linie natürlich sein Wirken als Historiker der Hanse. Selbst das war so umfassend, daß ich nur allgemeine Umrisse zu geben vermag.

Frensdorff wurde am 17. Juni 1833 in Hannover geboren. Sein Vater war Inhaber eines damals blühenden Bankhauses, seine Mutter eine Frau von großer geistiger Regsamkeit. Von ihr hat er die zähe Lebenskraft geerbt, die ihm verstattete, noch als 93jähriger wertvolle Forschungsarbeiten zu veröffentlichen und bis über das 95. Lebensjahr hinaus täglich zwei bis drei Stunden an seiner, leider doch unvollendet gebliebenen Ausgabe des lübischen Rechts zu arbeiten. Erst der Tod seiner geliebten Gattin im Jahre 1928 hat ihm die Kraft zur eignen Produktion geraubt. Bis zuletzt aber nahm er

⁸ Eckhardt S. XV.

am geistigen, wissenschaftlichen und politischen Leben seines Volkes regen, ja leidenschaftlichen Anteil. Auch das war wohl ein Erbteil der Mutter, die er noch als 70jähriger in Hannover zu besuchen pflegte, wenn er zu den Referendarprüfungen von Göttingen nach Celle fuhr. Edward Schröder hat er bei solcher Gelegenheit einmal bekannt, er müsse sich dann stets auch auf ein eignes Examen vorbereiten; denn seine Mutter pflegte den greisen Sohn zu schelten, wenn dieser nicht auf alle ihre wißbegierigen Fragen nach den neuen Männern und allen wissenschaftlichen Begebenheiten in Göttingen genaue Auskunft geben konnte. Durch den Vater aber wurden ihm wohl der starke Bürgersinn, das politische Interesse und die vornehme Zurückhaltung und Gemessenheit, die ihm eigneten. Frensdorff war fest verwurzelt in der heimischen Art und im niedersächsischen Volkstum, aber völlig frei von jeder örtlichen oder territorialen Begrenzung des Blicks. Enger Partikularismus war ihm tief verhaßt. Er war mit dem ganzen Herzen ein deutscher Patriot. Wie stark er schon in seiner Jugend am politischen Erleben des deutschen Volkes teilnahm, zeigten seine Erzählungen über die 48er Revolution.

Mit einer gediegenen humanistischen Bildung ausgerüstet, bezog er zunächst die Universität Heidelberg, ging dann nach Berlin und Göttingen, wo es ihm gelang, zu den historischen Uebungen von Waitz zugelassen zu werden, machte am 4. Juli 1857 — damals noch ohne Dissertation, auf Grund zweier Exegesen, einer kanonistischen über cap. 28 Cum contingat X de jurejurando (II,24) und einer romanistischen zu l. Si pater (76) D. de jure dotium (23,3) — seinen Doctor jur. utr. und studierte noch als junger Doktor im Wintersemester 1857/58 in Leipzig, wo ihn Albrecht endgültig für das deutsche Recht gewann. Die folgenden Semester verbrachte er als Teilnehmer an den Waitz'schen Uebungen wieder in Göttingen⁹. Am 18. Oktober 1860 erhielt er von der Göttinger juristischen Fakultät die *venia legendi* für deutsche Rechtsgeschichte und Quellenkunde des deutschen Rechts.

⁹ So das eigenhändige Habilitationsgesuch Frensdorffs vom 4. August 1860 bei den Fakultätsakten.

Er hat seitdem 56 Jahre als Privatdozent und Professor an ihr gewirkt. Seine Probevorlesung hielt er über „Die Verfassung der Stadt Köln im Mittelalter“. Er hatte dieses Thema als erstes von dreien vorgeschlagen. Die beiden andern betrafen: „Die Vorbereitung der Reception des römischen Rechts durch die Stadtrechte“ und „Die Grundsätze über die Wahl des deutschen Königs bis zur goldenen Bulle“. Beide betreffen Probleme, mit denen er sich später auseinandergesetzt hat¹⁰. Als Habilitations-Schrift diente die damals z. T. schon in Druckbogen vorliegende große Arbeit über Lübeck. Er sagt in seinem Gesuch an die Fakultät über die Wahl dieses Themas: „Schon früh hatte in meinen Studien die Verfassungsgeschichte der deutschen Städte mein Interesse erregt und in mir den Wunsch wachgerufen, den Entwicklungsgang einzelner, besonders hervorragender Städte einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen. Ein natürlicher Zusammenhang führte meinen Blick zunächst auf die Städte des deutschen Nordens. Es war teils die hervorragende Bedeutung der Stadt Lübeck, die weite Verbreitung ihres Rechts, teils die Regelmäßigkeit ihrer verfassungsgeschichtlichen Entwicklung, welche es wünschenswerth machten, vor allem diese genauer kennenzulernen, um an dem normalen Gebilde einen sichern Maßstab für die Beurtheilung von Verfassung und Recht anderer norddeutscher Städte zu gewinnen. Es kamen die äußern Umstände dazu, daß grade die Quellen der Rechtsgeschichte Lübecks neuerdings in so reichem Maße veröffentlicht sind und doch keine der rechtsgeschichtlichen Arbeiten auf dem Gebiete des Städtewesens sich diesem Gegenstande zugewandt hat. Indem ich auf der einen Seite Recht und Verfassung anderer Städte zur Vergleichung heranzog, auf der andern Seite aber mich auf den Kreis der rechtsverwandten Städte beschränkte, hoffte ich die Gefahren zu vermeiden, welche die abgesonderte Bearbeitung eines einzelnen deutschen Rechts so leicht läuft.“

¹⁰ „Die Rechtsbücher und die Königswahl“ behandeln Teil V und VI seiner „Beiträge zur Geschichte und Erklärung der deutschen Rechtsbücher“, Göttinger Nachrichten, phil.-hist. Kl. 1923, S. 65 bis 92, 1924 S. 194—216, 1926 S. 1—21.

Er hat diese Gefahren ganz gewiß vermieden. Die reichen Belege, die er seinem Buch beifügt, erweisen nicht nur seine hervorragende Quellenbeherrschung auf dem Gebiete der lübischen Rechts- und Verfassungsgeschichte, sondern auch sein umfassendes Wissen und sein Verständnis für das Wesen des ostdeutschen Koloniallandes, des für die Ansiedler geltenden Landrechts wie der mannigfachen Einflüsse, die aus den ältern Stadtrechten des Westens, insbesondere von Köln und Soest her, auf Lübeck eingewirkt haben¹¹. Einen kleinen Mangel, die Nichtberücksichtigung des neuen Abdruckes des Dortmunder Rechts bei Fahne, auf den er selbst in der Vorrede¹² hinweist, hat er später mehr als gutgemacht, indem er uns in seiner Ausgabe der „Dortmunder Statuten und Urtheile“ auf Grund neugefundener wichtiger Quellen die Musteredition eines deutschen Stadtrechts im weitesten Sinne bescherte. Wir sind stolz darauf, daß dieses einzigartige Werk in den vom Hansischen Geschichtsverein herausgegebenen „Hansischen Geschichtsquellen“ erscheinen konnte (Bd. III, 1882)¹³, nachdem er schon deren erstem Bande (1875), dem Greifswalder Verfestungsbuch, das Wort- und Sachregister und eine Einleitung über „Die Verfestung nach den Quellen des lübischen Rechts“ hinzugefügt hatte, die nicht nur den Inhalt dieser Quelle ausschöpft und erst wahrhaft lebendig macht, sondern bis heute eine der besten Monographien zum Strafrecht des deutschen Mittelalters geblieben ist¹⁴. Die Ausgabe der Dortmunder Statuten aber kann heute in vollster Jugendkraft ihre Halbjahrhundertfeier begehen, so daß wir die Stadt Dortmund von Herzen zu diesem Kinde aus ihrer Ehe mit dem Hansischen Geschichtsverein beglückwünschen dürfen. Sie ist zugleich ein lebendiger Gegenbeweis

¹¹ Vgl. auch die Selbstanzeige in den Göttingischen gelehrten Anzeigen 1861, S. 281—93.

¹² Nicht ohne Interesse ist ein Vergleich der oben wiedergegebenen Sätze des Habilitationsgesuchs mit den entsprechenden der Vorrede.

¹³ Vgl. die Selbstanzeige Götting. gel. Anzeigen 1882, S. 1569—75, und den Nachtrag, Hans. Geschichtsbl. Bd. 4, 11. Jahrgang 1882 S. 119 f.

¹⁴ Vgl. die Selbstanzeige Frensdorffs, Gött. gel. Anz. 1875, S. 1412—16.

gegen die Meinung vieler, daß geschichtliche Einleitungen von Quellenpublikationen zu verwerfen seien. Es kommt nur darauf an, wer sie schreibt und wie er sie schreibt. So reich sich gerade die historische Arbeit über Dortmund, seinen Königshof, das Verhältnis zum Reich und den Territorialherren, zur Hanse und zu den Fehmgerichten seitdem entfaltet hat, so viel inzwischen zur Rechts- und Verfassungsgeschichte der einst und heute so stolzen Stadt geschrieben wurde, Frensdorffs geschichtliche Einleitung mit der Fülle der urkundlichen Belege und Literaturnachweise, die der wundervollen Reihe der lateinischen und deutschen Statuten, Urteile und Briefe, gipfelnd in der erstmalig bekanntgegebenen Sammlung des *Magnus Civitatis liber*, vorangehen, wird noch vielen Generationen Leitstern und Wegbereiter sein; seine vorsichtigen und doch so umsichtigen Schlußfolgerungen werden noch manchem allzu Mutigen Warnung oder Klippe sein, daran die Anerkennung seiner Thesen durch die Wissenschaft scheitert. Wohl der Stadt, der ein solcher Schatz zuteil ward! Rechtsquellen wie diese, so reich an lebendigsten Einzelheiten und sinnlich-anschaulicher Darstellung auf allen Gebieten mittelalterlichen Lebens, dem Zivilrecht wie dem der Verfassung und Wirtschaft, und eine Edition, so meisterlich in der Handschriftenbeurteilung und Textherstellung, in der Weite des historischen Blicks, in kritisch-philologischer Behandlung der Sprache und juristischer Durchdringung des Inhalts! Wie übersichtlich ist der gewaltige Apparat und wie ausgiebig und unerschöpflich der gelehrte Kommentar, wie zuverlässig und für die damalige Zeit bewundernswert ergebnisreich das Wortregister!

Nur mit Wehmut kann der Hansische Geschichtsverein heute angesichts solcher Fülle des Reichtums, die er durch sein ältestes Vorstandsmitglied, seinen Mitbegründer und eifrigsten Mitarbeiter, über Dortmund ausgeschüttet hat, sich sagen: Was hätte die Rechtsgeschichte der Hanse als Ganzes, was hätte Lübeck gewonnen, wenn Frensdorff nicht, durch die neuen Funde veranlaßt, die Ausgabe des lübischen Rechts hinter Dortmund zurückgestellt hätte! Und doch hatte er sich jene damals bereits als wichtigste Lebensaufgabe gestellt

und vom Hansischen Geschichtsverein förmlich übertragen lassen. Er war also zu seiner alten Liebe, Lübeck und der Hanse, zurückgekehrt, obwohl er inzwischen arbeitsreiche Jahre einer süddeutschen Reichsstadt, Augsburg und ihren Chroniken, gewidmet hatte, deren erste beide Bände Frensdorff, gleichfalls mit einer meisterhaften Einleitung, in den Jahren 1865 und 1866 im Auftrage der historischen Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften ediert hatte¹⁵. Dieses Werk zeigt ihn bereits der Schule von Waitz entwachsen. Er ist nicht mehr bloß Verfassungshistoriker, sondern auch Forscher auf dem Gebiete der Wirtschafts- und Geistesgeschichte. Jetzt erst geht ihm der ganze Reichtum deutschen Wesens im Gegensatz von Süd und Nord auf, die sich doch so fruchtbar und erfreulich ergänzen¹⁶. Und mit klarem Blick sieht der Forscher, der beide Quellengebiete von innen her kennt und beherrscht, wie stark sich der Gegensatz auch in der Verfassungsgeschichte auswirkt. Eine der reizvollsten Schriften Frensdorffs verdankt diesen fruchtbaren Jahren ihre Entstehung, der Vortrag auf dem Hansetag zu Bremen 1873 über „Die verschiedene Stellung der ober- und niederdeutschen Städte zur Reichsgewalt“¹⁷, dessen Ergebnisse leider von der rechtshistorischen Wissenschaft viel zu wenig beachtet worden sind. So kurz die Schrift ist, so reich ist ihr innerer Gehalt. Die Entstehung der Reichsstädte, einmal im Südwesten, wo der eigentliche Schwerpunkt des Reiches lag zwischen Basel und Mainz, dann im Norden, wo der Fernhändler die ‚homines imperatoris‘ im Auslande bekannt machte und wo Lübeck im Jahre 1226 als erste im ganzen Reich förmlich zur Reichsstadt erhoben wird, rückt klar vors Auge. Frensdorff zeigt, wie gerade die Anhänglichkeit an den Kaiser, der die nordalbingischen Städte dem Reich entfremdet hatte, der Stadt Lübeck zu dieser Anerkennung verhalf. Wie die Entwicklung der Reichsstädte das ein-

¹⁵ Vgl. auch die Selbstanzeige in den Gött. gel. Anzeigen 1866, S. 201—212, 1869, S. 401—11.

¹⁶ Vgl. auch seine Mitteilung über „Beziehungen Rostocks zu Augsburg und München“ in den Hans. Geschichtsbl. Bd. 3, 9. Jahrg. 1879, S. 81 f.

¹⁷ Preußische Jahrbücher, Bd. 34 (1874) S. 215—28.

zige Feld ist, auf dem die königliche Gewalt den Sieg über die sonst siegreichen Fürsten davon getragen hat, so fühlten sich die Kaufleute als die eigentlichen Untertanen des Kaisers, und auch Lübeck suchte, als der deutsche Norden sich aus eigener Kraft vom Dänenjoch wieder befreit hatte, in erster Linie „wissen rat wo se weder quemen an den keiser, eren rechten heren“¹⁸. Darin sind die Städte in Süd und Nord eins und eins auch im Kampf gegen junkerlichen Uebermut, der den spöttischen Reim erfand von Bürger und Bauer, die nichts als die Mauer scheide; „die wehmüthige Erinnerung der Junker an die Lage der Bürger vor alter Zeit,

do füchsin was ir pestes kleid
und in die stifel stunken,

beantwortet übereinstimmend der Hinweis des Wormser Chronisten auf die Reuter und Edelleut, die sich aus dem Stegreif nähren, und der ingrimmige Vorsatz des Braunschweiger Stadtbuches:

wor men dat wilt jaget dar wil ick wesen,
stratenschinder unde deve enkunnen nicht genesen,
se moten denn erst ere bote entfangen:
gerädert, geköppet und an den galgen gehangen.“¹⁹

Aber völlig verschieden waren die wirtschaftlichen Interessen, die keine Gemeinschaft aufkommen ließen zwischen den Städten des Nordens und denen des Südens, welche kein Verständnis hatten für das Sonderdasein der wenigen großen Reichsstädte Norddeutschlands, Lübeck, Goslar, Mühlhausen und Nordhausen; und kein Raum war für diese in der Reichsorganisation, so daß sie gezwungen waren, im Reichstag auf der rheinischen Städtebank zu sitzen. Kaum den Namen der Hanse kannte man im Süden. Und während man in Augsburg und Nürnberg die Herrlichkeit des Kaisertums unmittelbar vor Augen sah, ist bis auf Karl IV.²⁰ kein deut-

¹⁸ S. 219.

¹⁹ S. 220.

²⁰ Und gerade er hat, wie neuerdings Heinrich Reincke, „Kaiser Karl IV und die deutsche Hanse“, Pfingstblätter des Hanseischen Geschichtsvereins 22 (1931) gezeigt hat, bewußt den Gegensatz von Nord und Süd politisch und merkantil zu überbrücken getrachtet und den künstlerischen Reichtum und die humanistische Bildung des Südens in die Hansestädte geleitet.

scher Kaiser nach Lübeck gekommen. Gleich Friedrich II. hat auch Albrecht I. und selbst noch Karl IV. die Reichseinkünfte des Nordens an Dänemark verpfändet. Demütig bitten die Lübecker Ratmannen, des Kaisers Majestät möge es ihnen nicht verargen, wenn sie jetzt ihre gerechte Sache in die eigne Hand nähmen; denn man könne es ihnen doch nicht zumuten, den Feind selbst durch Tribute zu stärken. Und als abermals die Befreiung aus eigener Macht gelang, da gab ihnen Karl, überwältigt von dem starken Eindruck solcher Bürgerkraft, den Ehrentitel „Herren“, der sie den Senatoren von Rom und Venedig, Pisa und Florenz an die Seite stellte. So bedeutet die Hanse Verteidigung der Reichsinteressen aus eigener Machtvollkommenheit ohne Hoffnung auf Hilfe von Kaiser und Reich, ähnlich wie die Territorien des Kolonialgebietes, zuerst das des Löwen, eine nahezu absolute, von der Reichsgewalt unabhängige Stellung erlangten. So haben sich die norddeutschen Reichsstädte nach dem 30jährigen Krieg als erste von dem allgemeinen Sturz erhoben. Und sie sind bestehen geblieben, als das alte Reich zerbrach und das neue sich erhob, während die oberdeutschen eine nach der andern den Landesgewalten zum Opfer fielen. Denn die Hansestädte waren wirklich selbständige städtische Gemeinwesen, die Träger des Seehandels aus eigener Kraft zum gemeinen Besten ganz Deutschlands. „So sind sie eingetreten in die neue Gestaltung der Dinge, nicht als zufällige Reliquien einer verschwundenen Zeit, sondern als lebendige, auf einem eigenthümlichen Prinzip beruhende politische Erscheinungen; nicht als eine wunderliche Anomalie inmitten von Monarchieen, sondern als gleichberechtigte Glieder einer großen Gemeinschaft, von der sie ihren Schutz empfangen, auf die sie zurückwirken durch ihren Handel, ihre überseeischen Verbindungen und die innere Tüchtigkeit und den Gemeinsinn ihrer Bürger. Freie Hansestadt das ist die heutige offizielle Bezeichnung der städtischen Glieder des deutschen Reiches. Zielt der erste Bestandtheil auf den Platz, der ihnen in der alten Reichsverfassung angewiesen war, so deutet der zweite auf ihre durch die eigene Kraft und das Zusammenwirken mit den Genossen errungene selbständige Bedeutung: eine

Stellung, die jene erste ebenso weit überragt hat, als der Name der Hanse den Glanz der deutschen Königskrone überstrahlte, eine Stellung, die zugleich geholfen hat, jene erste durch die Stürme der Zeit hindurch zu retten und zu bewahren²¹."

Wir sehen wie tief Frensdorff damals bereits die Bedeutung der Hanse für die gesamtdeutsche Geschichte erfaßt hatte, wie sehr ihm Lübeck wieder alle andere Städteherrlichkeit überstrahlt. Inzwischen hatte er im Jahre 1871 in seiner Schrift über „Die beiden ältesten hansischen Recessen²²“ deren Verhältnis zum lübischen Recht und ihre Bedeutung als Zeugnisse für die Vorgeschichte der Hanse geschildert. Jede Stadt sollte nach ihrer Kraft das Meer freihalten von Seeräubern. Nebenbei löst Frensdorff die schwierige Frage nach Wesen und Eigenart der halb scherzhaften Strafe des Schuppestuhls, was nicht gehindert hat, daß dieser noch heute immer wieder mit dem Schöffenstein und dem ‚schopensteel‘ verwechselt wird. Vor allem aber hatte Frensdorff im Jahre 1872 dem Hansischen Geschichtsverein seine grundstürzende Schrift „Das lübische Recht nach seinen ältesten Formen²³“, die er seinem Lehrer W. Th. Kraut²⁴ gewidmet hat, vorgelegt. Die Einleitung ist ein starker Protest gegen die Herabsetzung der „dürren“ Stadtrechte durch Jacob Grimm. Frensdorff ist durchdrungen von ihrer Trefflichkeit und Zweckmäßigkeit und tadelt Grimms Aeüßerung, die auch auf andere Germanisten abgefärbt hatte, mit Recht als ein Fehlurteil, das

²¹ S. 227 f.

²² Hansische Geschichtsblätter, Band 1, 1. Jahrgang, S. 9—53; es ist die erste wissenschaftliche Veröffentlichung des Hansischen Geschichtsvereins, der seine Publikationstätigkeit also mit einem rein rechtsgeschichtlichen Beiträge eröffnet hat. Vgl. auch die Abhandlung „Zu den beiden ältesten hansischen Recessen“, ebd. Bd. 4, 12. Jahrg., 1883, S. 155—62.

²³ Vgl. dazu die Besprechung von Karl Koppmann in der Historischen Zeitschrift 30, S. 176 ff.

²⁴ Auch an dieser Stelle ist übrigens rühmend hinzuweisen auf Frensdorffs durchgreifende Neubearbeitung von dessen „Grundriß zu Vorlesungen über das Deutsche Privatrecht“, 6. Aufl. (1886), die noch mehr als die früheren Auflagen den Ehrentitel eines „deutschen Corpus iuris“ verdient. Der ausgezeichnete Ueberblick über die Quellen, den die von Frensdorff dem neuen Stande der Forschung angepaßte „Einleitung“ bringt, insbesondere der über die Stadtrechte (§§ 8, 16) ist noch heute sehr nützlich.

sich aus dem Gegensatz zu seiner romantischen Verherrlichung der Weistümer erkläre. „Man tritt aber den Weistümern nicht zu nahe, wenn man den Stadtrechten das Wort redet. Ihre Klarheit und Verständigkeit, die Kraft, die Kürze, die Genauigkeit ihrer Ausdrucksweise, die sachliche Angemessenheit ihrer Bestimmungen, die Rechtsschöpfungen, die von ihnen ausgingen, sind wohl im Stande, den Mangel poetischen Reizes auszugleichen. Sie hatten die schwere Aufgabe zu erfüllen, für neue Lebensverhältnisse die neue Form zu schaffen. Dies Streben des rechtbildenden Geistes, neuen Anforderungen gerecht zu werden und der großartige Erfolg, den er in den Stadtrechten errang, auch das, meine ich, habe etwas Anziehendes und Erhebendes²⁵.“ Das wesentliche Ergebnis der Schrift aber besteht einmal in der Verwerfung von Hachs Datierung; Frensdorff weist nach, daß keiner der lateinischen Texte sich schon im 12. Jahrhundert nachweisen läßt, keiner vor dem Jahre 1227 entstanden ist und daß die deutschen Formen erst der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts angehören. Vor allem aber hat diese Arbeit dargetan, daß Hach seine Edition auf unrichtiger Einreihung und Bewertung der Handschriften aufgebaut hatte, daß er im Irrtum war, wenn er annahm, daß keine der Tochterstädte Lübecks ihren ursprünglichen Kodex noch besitze. In Wahrheit waren nach dem Erscheinen von Hachs Werk durch Bunge zwei Revaler Handschriften veröffentlicht worden, die das Gegenteil bewiesen, eine davon ein lateinischer Kodex. Und Frensdorff zeigt, daß Elbing alle drei Hauptformen des lübischen Rechts, die lateinische im Jahre 1240, die älteste deutsche in den 60er Jahren und eine vermehrte im Jahre 1295 empfangen habe und die beiden letzten noch heute besitze. Die Beweisführung war so schlagend, daß der Hansische Geschichtsverein auf seiner zweiten Pfingsttagung im Jahre 1872 zu Lübeck den Verfasser mit der Vorbereitung einer neuen Ausgabe betraute. Und schon im folgenden Jahre konnte Frensdorff in den Hansischen Geschichtsblättern²⁶ „Ueber die Vorarbeiten zu einer Ausgabe des Lübischen

²⁵ S. 2f.

²⁶ Band 1, 3. Jahrg., 1873, S. XXXI—XL.

Rechts“ berichten. Allerdings hatte er schon bei Uebernahme der Aufgabe ausdrücklich betont, daß es vorerst gelte, weitere Handschriften zu untersuchen und der Edition womöglich eine noch breitere Grundlage zu verschaffen.

Die neuen Ergebnisse zur Datierung der lateinischen und deutschen Statuten Lübecks haben den gründlichen Quellenforscher alsbald veranlaßt, weiteres Material „Ueber das Alter niederdeutscher Rechtsaufzeichnungen“ zu sammeln, das in einer wichtigen Abhandlung der Hansischen Geschichtsblätter von 1876²⁷ verarbeitet wurde. Sie führt u. a. zu der Feststellung, daß die für die Datierung des Sachsen spiegels von Ficker verwertete angebliche Einführung des Feuertodes für Ketzer im Jahre 1224 hinfällig sei. Die angebliche Lübecker Ratswahlordnung Heinrichs des Löwen²⁸ wird als autonome Satzung aus dem Ende des 13. Jahrhunderts nachgewiesen, die man mit dem Scheine eines alten herzoglichen Privilegs umgeben habe. Urkunden und Stadtbücher werden im Einzelnen untersucht, und der Verfasser gewinnt das wichtige Ergebnis, daß das braunschweigische Stadtrecht von 1227 das älteste größere Denkmal in niederdeutscher Sprache ist. Das gab ihm Veranlassung, sich in der Folgezeit diesem bedeutenden hansischen Stadtrecht zuzuwenden, für das er in den Jahren 1905 und 1906 in vier umfassenden Abhandlungen die Grundlagen für die wissenschaftliche Beurteilung geschaffen hat²⁹. Neuerdings hat man seine Datierung wohl ohne hinreichenden Grund anzufechten versucht³⁰. Dieser

²⁷ Band 2, 6. Jahrg., S. 95—143.

²⁸ Gegenüber C. W. Pauli, der, Lübeckische Zustände I (1847) S. 80, von „dieser merkwürdigen Urkunde“ handelt, „die ihres Gleichen sucht in den Archiven Deutschlands“, bemerkt Frensdorff mit seinem trockenem Humor (S. 136): „Leider findet sie sich in keinem.“

²⁹ „Studien zum Braunschweigschen Stadtrecht. Erster Beitrag“, Göttinger Nachrichten 1905 S. 1—50; „Zweiter Beitrag“ ebd. 1906, S. 278—311; „Das Braunschweigsche Stadtrecht bis zur Rezeption“, Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte 26, Germanistische Abteilung (1905) S. 195—257; „Zum Braunschweigschen Stadtrecht“, Hans. Geschichtsbl. Bd. 12, 33. Jahrg., 1906, S. 213—17.

³⁰ Felix Merkel, „Das Aufkommen der deutschen Sprache in den städtischen Kanzleien des ausgehenden Mittelalters“, Beiträge zur Kulturgeschichte Bd. 45 (1930) S. 38 ff. Anscheinend sind ihm Frensdorffs spätere Untersuchungen unbekannt geblieben. Auch ist unzweifelhaft, daß die deutsche Sprache in Stadtrechtssatzungen und

Abstecher nach Braunschweig aber war nicht der Hauptgrund für die Verzögerung der geplanten Edition des lübischen Rechts. Sein Lehrer Waitz hatte im Jahre 1875 die Ausgestaltung der Monumenta Germaniae historica in die Hand genommen und beabsichtigte, der Abteilung ‚Leges‘ eine weitere Sektion für die Stadtrechte des Mittelalters hinzuzufügen. Er ersuchte Frensdorff, diese Aufgabe zu übernehmen. Im Jahre 1877 berichtete dieser über das geplante große Editionswerk³¹. Und die folgenden Jahre waren ausgefüllt mit Archivreisen nach Belgien, Holland und westdeutschen Städten³², aus deren Nebenergebnissen die schöne Abhandlung „Aus belgischen Städten und Stadtrechten“ erwachsen ist, die im Jahre 1878 in den Hansischen Geschichtsblättern³³ erschien. Man spürt die Liebe und das innere Verhältnis zur Sache, die den Verfasser an diesen Ausgangspunkt deutscher Stadtfreiheit und wirtschaftlicher Hochblüte des Städtewesens geleitet haben. Die zahlreichen literarischen Zitate zeugen davon, daß Frensdorff schon damals die Rechts- und Wirtschaftsgeschichte nicht mehr von der Kultur- und Geistesgeschichte trennte. Doch aus dem großen Plan, dem diese Arbeiten galten, ist nichts geworden. Im Jahre 1891 gab Frensdorff den Auftrag zurück. Zur Begründung für diesen Entschluß machte er geltend, daß er sich nach den gewaltigen Fortschritten der neueren Urkundenlehre den Anforderungen einer Edition der ältesten Stadtrechtsprivilegien nicht gewachsen fühle. Hauptsächlich aber wird ihn wohl die Erkenntnis geleitet haben, daß die Aufgabe viel zu umfassend war für einen einzelnen Mann, der wie er durchaus Forscher

besonders in Rechtsbüchern viel früher auftritt als in Urkunden. Vgl. auch Alfred Hübner, *Theutonista*, Jahrg. 7 Heft 3/4 (1931) S. 316, der mit Recht auf das um 1200 entstandene Mühlhäuser Reichsrechtsbuch hinweist.

³¹ „Ueber eine Sammlung der deutschen Stadtrechte als Bestandtheil der Monumenta Germaniae“, *Neues Archiv der Gesellschaft f. ältere deutsche Geschichtskunde* II, S. 9—27.

³² „Archivreise nach Belgien zum Behuf einer Ausgabe der ältern deutschen Stadtrechte“, *Neues Archiv* 4 (1879) S. 43—57; „Reise nach Holland“, ebd. 5 (1880) S. 31—49; „Dritter Bericht über die zur Herausgabe der ältern deutschen Stadtrechte unternommenen Vorarbeiten“, ebd. 7 (1882) S. 9—17.

³³ Bd. 3, 8. Jahrg., S. 39—70. Sie beruht auf dem Vortrag, den er am 11. Juni 1878 auf dem Hansetage zu Göttingen gehalten hat.

war und den ein Ergebnis immer neuen Problemen zuführte. Frensdorff war kein Organisator, der Andere für sich arbeiten lassen konnte. So ist das in mühsamer Arbeit von anderthalb Jahrzehnten gesammelte wertvolle Material ungenutzt geblieben. Frensdorff gab es an die Leitung der Monumenta zurück, und Brunner schied die Stadtrechte aus deren Plan wieder aus. Gewiß war diese Entscheidung verständlich, da gerade die Arbeiten der Leges-Abteilung auf andern Gebieten noch sehr rückständig waren. Aber dennoch bleibt sie bedauerlich, auch deshalb, weil die für den Forscher seit langem unübersehbare Zersplitterung der Stadtrechtseditionen nunmehr verewigt wurde.

Nur Dortmund hat, wie gesehen, das Glück der Vollendung erlebt. Dennoch hat Frensdorff nicht aufgehört, sich mit andern niederdeutschen und besonders dem lübischen Stadtrecht zu beschäftigen und der hansischen Geschichte nachzuforschen. Neben einer Schrift über „Die Stadtverfassung Hannovers³⁴“, über „Das Recht der Dienstmannen des Erzbischofs von Köln³⁵“, zwei Arbeiten über Magdeburg³⁶, zahlreichen Schriften über Göttingen³⁷, einer Untersuchung über Danzig im Zeitalter der Reformation und im 17. Jahrhundert³⁸, einer rechts- und wortgeschichtlichen Studie über

³⁴ Hans. Geschichtsblätter, Band 4, 11. Jahrg. 1882, S. 1—38; auch selbständig 1883 im Buchhandel.

³⁵ Mittheilungen aus dem Stadtarchiv von Köln I 2 (1883) S. 1—69; auch selbständig erschienen.

³⁶ „Die älteren Magdeburger Burggrafen“, Forschungen zur deutschen Geschichte 12 (1872), S. 295—316; „Zur Magdeburger Schöffenchronik“, Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 37 (1911), Festschrift Christoph Walther, S. 96—102; vgl. auch die wichtigen Besprechungen von Labands systematischem Schöffengericht und Magdeburger Rechtsquellen, Göttingische gelehrte Anzeigen 1864, S. 44—52, 1869, S. 1921—29, und von Otto Meinardus, Neumarkter Rechtsbuch, ebd. 1907, S. 977—1001.

³⁷ Für den Hansetag zu Göttingen 1878 verfaßte er das Schriftchen „Göttingen in Vergangenheit und Gegenwart“, das 1887 zum zweiten Mal aufgelegt wurde, für die Festschrift von 1900 den Beitrag „Aus dem mittelalterlichen Göttingen“, S. 34—60; ferner widmete er der Tagung von 1878 seinen Druck des niederdeutschen Liedes „Henneke Knecht“ (7 S.) und der von 1900 den Vortrag „Stadt und Universität Göttingen“, Hans. Geschichtsbl. Bd. 10, 28. Jahrg., 1900, S. 25—46. Im übrigen vgl. meinen Nachruf in den Göttinger Nachrichten, S. 55—59, 63 ff.

³⁸ Sie ist enthalten in der Einleitung zu seiner Veröffentlichung der „Briefe König Friedrich Wilhelms I. von Preußen an Hermann

„Reich und Reichstag³⁹“ in der Neuzeit, die er in den Hansischen Geschichtsblättern veröffentlichte, und der für die Geschichte des niederdeutschen Bürgerstandes im allgemeinen bedeutsamen Schrift „Ueber die Lehnsfähigkeit der Bürger⁴⁰“ hat er eine Fülle von Abhandlungen veröffentlicht, die unmittelbar aus der Beschäftigung mit Lübeck und der Hanse sowie dem lübischen Stadtrecht erwachsen sind. Unter dem Titel „Tristes Reliquiae⁴¹“ behandelte er im Jahre 1879 ein eigenartiges Fragment des lübischen Rechts, das lateinischen und deutschen Text verbindet. Er zeigte, daß Dreyer⁴², dem er auch in seinem Buch über Dortmund⁴³ schwere Verfehlungen nachgewiesen hat, bei der Herausgabe unehrlich verfahren ist. Später hat er festgestellt, daß der von Dreyer zu Unrecht mit dem Fragment verbundene Artikel „Van Hussokinge“ überhaupt nicht nach Lübeck sondern nach Nowgorod gehört. Im Jahre 1883 ist er der nördlichsten Station des lübischen Rechts, dem „Stadtrecht von Ripen“ nachgegangen⁴⁴ und hat in zwei grundlegenden Abhandlungen⁴⁵ „Das statutarische Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod“ und deren Verhältnis zum lübischen Recht untersucht. Ihn hat „Die Entstehung der Hanse⁴⁶“ beschäftigt, und über „Die Geschichte der Hanse und des Handels bei Justus Möser und Stüve⁴⁷“ hat er auf dem Hansetag zu Osnabrück 1890, über „Die Hanse zu Ausgang des Mittelalters⁴⁸“ auf dem zu Köln 1894 berichtet. Ueber „Das Reich

Reinhold Pauli“, Göttinger Abhandlungen 39 (1893), Phil.-hist. Klasse Nr. 2, S. 1—22, und besonders kirchengeschichtlich von Interesse.

³⁹ „Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Rechtssprache“, Hans. Geschichtsblätter, Bd. 16, Jahrg. 1910, S. 1—43; Nachträge Bd. 17, Jahrg. 1911, S. 368—70.

⁴⁰ „Im Anschluß an ein bisher unbekanntes niederdeutsches Rechtsdenkmal“, Göttinger Nachrichten 1894, S. 403—58.

⁴¹ Hans. Geschichtsbl. Bd. 3, 9. Jahrg. 1879, S. 31—48.

⁴² Ueber diesen auch „Eine Korrespondenz Dreyers mit dem Rate der Stadt Oldenburg in Holstein“ ebd. S. 78—80.

⁴³ S. 12 ff.

⁴⁴ Hans. Geschichtsbl. Bd. 4, 12. Jahrg., 1883, S. 87—110.

⁴⁵ Abhandlungen der K. Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, Band 33 und 34 (1887), (nicht Bd. 31, wie das Verzeichnis bei Eckhardt angibt).

⁴⁶ Nord und Süd, Band 4 (1878) S. 328—45.

⁴⁷ Hans. Geschichtsbl. Bd. 6, 18. Jahrg. 1889 (1891), S. 1—26.

⁴⁸ Ebd. Band 7, 21. Jahrg. 1893, S. 73—101.

und die Hansestädte⁴⁹“ hat er eine grundlegende Abhandlung 1899 veröffentlicht, die er mit einem starken Appell an die Fachgenossen abschloß, sich solchen Fragen des neueren Reichsstaatsrechts, die ertragreich und wichtig seien, häufiger zuzuwenden. „Ein Beitrag zum lübischen Recht aus der Correspondenz G. A. v. Münchhausens⁵⁰“ erschien 1907, und eine Reihe von Abhandlungen ist einzelnen Problemen dieses Rechtsgebietes gewidmet. So schrieb er 1896 „Ueber das Ausheischen nach lübischem Recht⁵¹“, 1897 „Ueber die Zollordnung des lübischen Rechts⁵²“, deren wirtschaftliche Tragweite er untersuchte. Die Abhandlung „Der Makler im Hansagebiete⁵³“ ist aus der Bearbeitung des Materials hervorgegangen, das er dann für den Musterartikel „Makler“ des deutschen Rechtswörterbuchs⁵⁴ verwertet hat. Wesentlich auf hansischen Quellen beruht der Aufsatz „Das Zunftrecht insbesondere Norddeutschlands und die Handwerkerlehre⁵⁵“. Noch in den Jahren 1917 und 1918 hat er zwei überaus reizvolle und auf reichster Kenntnis der gesamten niederdeutschen Literatur beruhende Abhandlungen über „Verlöbniß und Eheschließung nach hansischen Rechts- und Geschichts-

⁴⁹ Zeitschrift d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgeschichte 20 (1899), Germ. Abt., S. 115—163, mit Nachtrag S. 248.

⁵⁰ Göttinger Nachrichten 1907, S. 223—30.

⁵¹ Hans. Geschichtsbl., Band 8, 24. Jahrg. 1896, S. 161—56.

⁵² Ebd. Bd. 9, 25. Jahrg. 1897, S. 107—46.

⁵³ Festgabe der Göttinger Juristen-Fakultät für Ferdinand Regelsberger (1901) S. 253—316.

⁵⁴ In diesem hat er zahlreiche Artikel verfaßt, die erst zum Teil erschienen sind; im ersten Band sind hervorzuheben die Beiträge „abdanken“, „Abdankung“ (1914) Sp. 25—29, „ablehnen“, „Ablehnung“, „Absatz“, „abscheiden“, „Abscheidung“, „Abschied“, „absetzen“ (1930) Sp. 163—67, 228 f., 236—52, 271—75. Der Artikel „Makler (mäkler)“ liegt bisher nur in einem Sonderdruck (2 S. 4⁰) vor. Auch im Korrespondenzblatt des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung sind Artikel von ihm erschienen, so im 6. Jahrg. 1881 S. 14 über „verschot, vruntschop“, 7. Jahrg. 1882 S. 55 f. über „Reseler“, Jahrg. 1884 Heft 9 S. 53 „Zu dem Gedichte über den Aufruhr in der Stadt Osnabrück“, Jahrg. 1891 Heft 15 S. 77 „Sinken und vloien“, 1892 Heft 16 S. 15 „Wackerhanen“, 1893 Heft 17 S. 51 „Zu Soltau's Deutschen historischen Volksliedern“ (auch zu Henneke Knecht), 1904 Heft 25 S. 73 „Gewalt vor Recht“, 1905 Heft 26 S. 36 f. „Hauslöffler“, 1906 Heft 27 S. 77 f. „Anfrage“ (betr. den Ausdruck „kronskindere“ und die Statuten von Küstrin von 1429). Diese Beiträge fehlen bei Eckhardt.

⁵⁵ Hans. Geschichtsbl. Bd. 13, 34. Jahrg. 1907, S. 1—89.

quellen“ in unsern Geschichtsblättern⁵⁶ veröffentlicht, die der Sitten- und Privatrechtsgeschichte unschätzbare Bausteine liefern. Ueber „Das Stadtrecht von Wisby“ hat er 1916 eingehend gehandelt⁵⁷, und eine weitere Abhandlung über Wisby und die Hanse fand sich in seinem Nachlaß vor⁵⁸.

Doch seine letzte Arbeitskraft galt der Vollendung seiner Ausgabe des lübischen Rechts. An ihr ist der Greis noch in den allerletzten Jahren, wie vorhin erwähnt wurde, tätig gewesen, bis die Kräfte versagten und den fast 100jährigen am 31. Mai 1931 der Tod entführte. Der lateinische Text hatte bereits vor Jahren vollendet vorgelegen; um die Fertigstellung der beiden deutschen Texte war der Uralte fieberhaft bemüht. Beide fanden sich unvollständig und ganz im Gegensatz zu der peinlich gewissenhaften Sorgfalt des Gelehrten völlig verstreut in seinem Nachlaß vor. Von dem einst fertiggestellten lateinischen Text fehlte die Hälfte. Es war ein trauriges Verhängnis, daß der Greis, dessen Arbeitskraft weit über die Dauer normalen menschlichen Lebens hinaus standgehalten hatte, nicht mehr vermocht hat, die Früchte seiner

⁵⁶ Ebd. Bd. 23, Jahrg. 1917, S. 291—350, Bd. 24, 1918, S. 1—126.

⁵⁷ Ebd. Bd. 22, Jahrg. 1916, S. 1—85.

⁵⁸ Von den zahlreichen Besprechungen, die Frensdorff veröffentlicht hat, seien hier die für die hansische Geschichte wichtigen genannt. Aus den Göttingischen gelehrten Anzeigen: UB. d. St. Braunschweig I, 1862 S. 785—797; Gengler, Cod. jur. mun. I, 1864, S. 864—78; Wehrmann, Lübeck. Zunftrollen, Schles. Gewerbeurkunden, 1869, S. 41—60; Braunschweig. Chroniken I, S. 411—21, Koppmann, Hamburg. Kämmererechnungen I, S. 1135(2035)—41; v. Bienemann, Aus baltischer Vorzeit, 1870, S. 1202—7; Breslauer UB., 1871, S. 430—38; Lambert, Rathsgesetzgebung von Mühlhausen, S. 1173—78; Hansische Geschichtsquellen I u. II, 1875, S. 1409—23; Kölner Chroniken I, 1876, S. 78—94; UB. d. Stadt Halberstadt I, 1878, S. 407—16, UB. d. St. Hildesheim I, 1883, S. 321—35; UB. d. St. Quedlinburg, S. 1089—96; Bodemann, Zunfturkunden d. St. Lüneburg, S. 1505—1520; Chronik d. Joh. Oldecop u. Euling, Hildesheimer Land u. Leute, 1892, S. 969—87; UB. d. St. Hildesheim IV, 1893, S. 865—71; Hanserezesse I 8, 1897, S. 791—96; III 6, 1899, S. 723—33. Aus den Hansischen Geschichtsblättern: Napiersky, Quellen d. Rigischen Stadtrechts, Bd. 2, 5. Jahrg., 1875, S. 177—89; v. Melle, Kirchenpauer, Bd. 6, 16. Jahrg., 1887 (1889), S. 163—68; Rehme, Lüb. Oberstadtbuch u. Nirrheim, Handlungsb. v. Geldersen, Bd. 8, 23. Jahrg. 1895, S. 173—82; Borchling, Quellen z. Gesch. Ostfrieslands I, Bd. 15, 36. Jahrg., 1909, S. 211—18; M. Heyne, D. altd. Handwerk, S. 525—36. Aus der Savigny-Zeitschrift f. R.-G., Germ. Abt.: H. v. Loesch, Kölner Zunfturkunden 29 (1908), S. 345—51; Trautmann, Kiels Ratsverfassung, 31 (1910), S. 469—75.

Arbeit für die Nachwelt zu sichern. Der Verlust ist unermesslich, wenn wir erwägen, was es bedeutet hätte, eine Ausgabe des lübischen Rechts von seiner Hand zu besitzen, gleichwertig der der Dortmunder Statuten.

Aber es ziemt sich nicht, mit dem Geschick zu hadern. Was Frensdorff uns gegeben hat, ist unendlich viel. An uns ist es, diesen Reichtum zu nutzen. Er lebte und webte in der Hanse, und der Hansische Geschichtsverein war ihm ans Herz gewachsen. Die Hansetagungen bedeuteten ihm Höhepunkte des Lebens; die Mitstrebenden in diesem Kreise waren ihm die liebsten Freunde. Er hat ihnen die Treue gehalten, Wilhelm Mantels, Dietrich Schäfer, Karl Koppmann, dessen Lied „De blaue Flagge wei't“ noch in der Erinnerung seine Augen leuchten ließ, Karl Höhlbaum, Goswin Freiherrn von der Ropp, Paul Zimmermann, Edward Schröder und nicht zuletzt Bürgermeister Dr. Neumann, dem frühvollendeten. Seine Kunst biographischer Darstellung hat sich oft auch in den Dienst an den Toten unseres Vereins und der hansischen Geschichtsforschung gestellt. Den großen Lübecker Juristen und Stadtbuchforscher Carl Wilhelm Pauli⁵⁹ hat er in seiner literarischen Tätigkeit gewürdigt, ebenso den Hamburger Johann Martin Lappenberg⁶⁰ und von Aelteren Friedrich Cropp⁶¹, Christian Ulrich Grupen⁶², Johann Friedrich Hach⁶³ und Georg Arnold Heise⁶⁴. Den Freunden Reinhold Pauli⁶⁵ und Ludwig Weiland⁶⁶, dem Lehrer Georg Waitz⁶⁷, dem

⁵⁹ Zeitschrift des Vereins f. Lübeckische Geschichte und Altertumskunde Bd. 4 Heft 1 (1881), S. 102—111; auch Allg. Deutsche Biographie 25 (1887), S. 262—66.

⁶⁰ Ersch und Gruber, Allg. Encyclopädie d. Wiss. u. Künste, Sekt. II Band 42 (1888), S. 112—15.

⁶¹ Allgemeine Deutsche Biographie 4 (1876), S. 610—12.

⁶² Ebd. 10 (1879), S. 60—64; und Gött. gel. Anz. 1916, S. 706—15.

⁶³ Allg. D. Biogr. 10, S. 289—92.

⁶⁴ Ebd. 11 (1880), S. 666—69.

⁶⁵ Abhandlungen der Gött. Ges. d. Wiss., Bd. 29 (1882), Phil.-hist. Kl., Anhang, S. 1—18; Deutsche Rundschau, Bd. 34 (1883), S. 371—75. Zur Geschichte der Familie Pauli vgl. oben Anm. 38.

⁶⁶ Hans. Geschichtsbl. Band 8, 22. Jahrg. 1895, S. 107—26; Nachtrag ebd. 23. Jahrg. 1896, S. 178.

⁶⁷ Ebd. Bd. 5, 15. Jahrg. 1885, S. 1—10; Bd. 20, Jahrg. 1914, S. 291—99, „Zur Erinnerung an den 25. Oktober 1913“ (Bericht über die Göttinger Gedenkfeier des 100. Geburtstages von Waitz mit Wiedergabe der Rede von Frensdorff); Allg. Deutsche Biogr. 40 (1896), S. 602—29.

Göttinger Forscher Gustav Schmidt⁶⁸, dem frühverstorbenen Rudolf Usinger⁶⁹, dem Braunschweiger Ludwig Hänselmann⁷⁰ und zuletzt noch Wolfgang Schlüter⁷¹, dem Herausgeber der Nowgoroder Skraa, und dem trefflichen Historiker Bremens Wilhelm v. Bippen⁷² hat er Nachrufe gewidmet. Ebenso den beiden verdienten Herausgebern hansischer Quellen, Höhlbaum und Koppmann⁷³. Auch Karl Hegel ist von ihm, und zwar einmal in umfassender biographischer Studie⁷⁴ und ein zweites Mal in den Hansischen Geschichtsblättern⁷⁵, in der Abhandlung „Karl Hegel und die Geschichte des deutschen Städtewesens“ gewürdigt worden.

Frensdorff war nicht nur Gelehrter und Lehrer; er war ein Mensch von vornehmem und zarten Empfinden und reichem Innenleben, ein Mann von Kultur des Geistes und des Gemüts. Ihm war die Persönlichkeit die reichste Quelle für sein höchstes Streben, die Geistesgeschichte des deutschen Vaterlandes zu erforschen. So war ihm auch die Geschichte der Hansestädte kein äußerliches Erfassen der Rechtsformen der Stadtgemeinde sondern Persönlichkeitsgeschichte ihrer Bürger. Und mit keinem bessern Wunsch für das Gedeihen dieser Gemeinwesen, die ihm so am Herzen lagen, besonders der Stadt Dortmund, der er sein größtes Werk geschenkt hat, und der Stadt Lübeck, die im Mittelpunkt seiner Forschung stand, kann ich enden als mit dem Lutherwort, das er genau vor 50 Jahren auf der Hansetagung zu Hannover in dem Vortrage über die Geschichte seiner Geburtsstadt dieser als Pfingstgruß zurief⁷⁶: „Lassen Sie mich mit einem Worte schließen, wie es nur einer zu schreiben verstand, mit einem Worte, das sich mir tief eingepägt hat, seit ich es in meinen Knabenjahren auf einem Programme las, das ich als Schüler einer der Lehranstalten dieser Stadt eingehändigt erhielt:

⁶⁸ Hans. Geschichtsbl. Bd. 7, 20. Jahrg. 1892, S. 157—65.

⁶⁹ Allg. Deutsche Biographie 39 (1895), S. 378—81.

⁷⁰ Göttinger Nachrichten, Geschäftl. Mitteilungen 1904, S. 1—8.

⁷¹ Hansische Geschichtsbl. Bd. 25, 45. Jahrg. 1919, S. 1—16.

⁷² Gött. Nachr., Gesch. Mitt. 1923/24, S. 53—58.

⁷³ Ebd. 1905, S. 1—12.

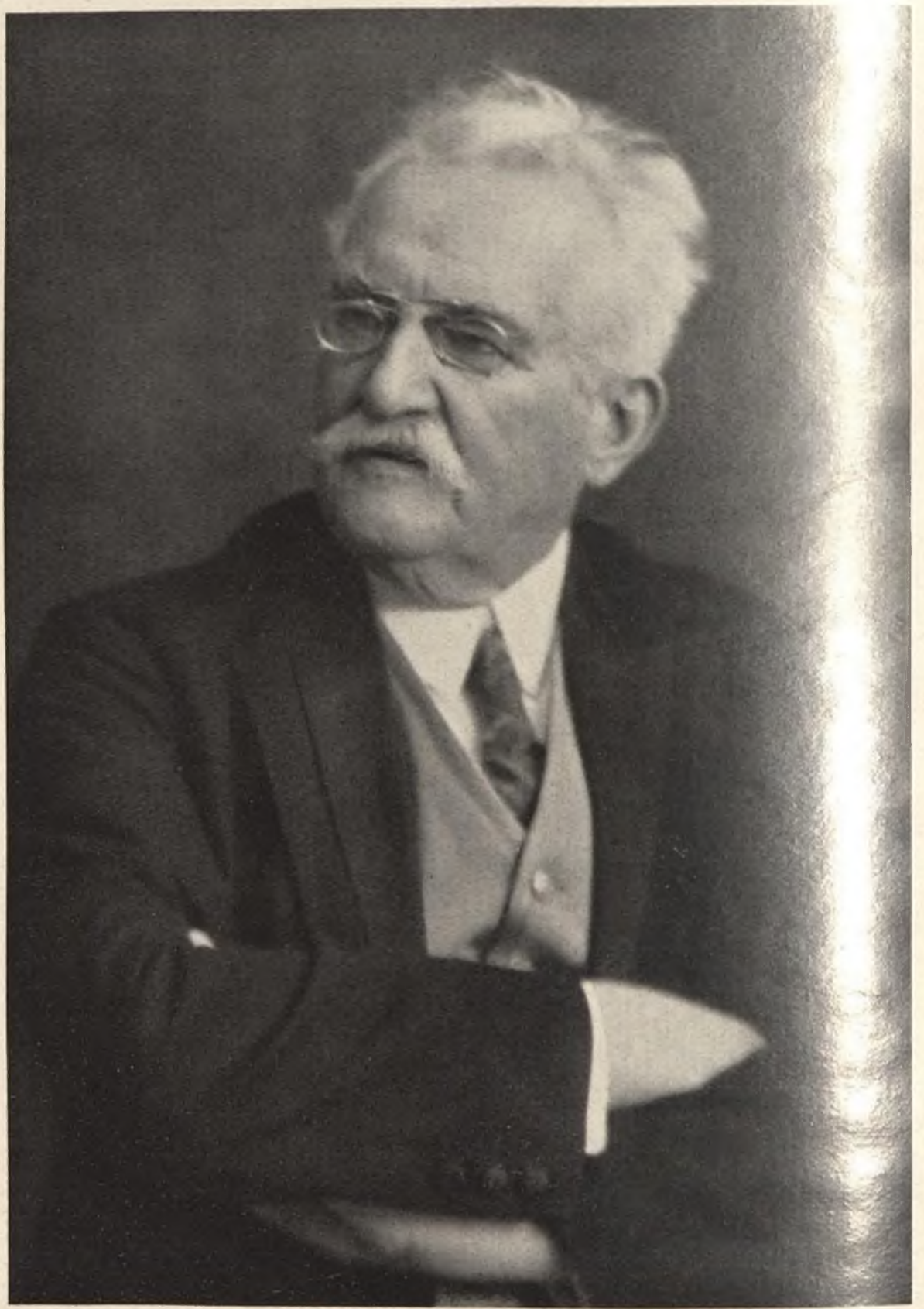
⁷⁴ Ebd. 1902, S. 52—72.

⁷⁵ Bd. 10, 29. Jahrg. 1901, S. 139—60.

⁷⁶ „Die Stadtverfassung Hannovers“ (1883) S. 38 (H. G.-Bl. 1882).

einer Stadt Gedeihen liegt nicht allein darin, daß man große Schätze sammle, feste Mauren, schöne Häuser, viel Büchsen und Harnisch zeuge..., sondern das ist einer Stadt bestes und allerreichst Gedeihen, Heil und Kraft, daß sie viel feiner, gelehrter, vernünftiger, ehrbarer, wohlgezogener Bürger hat; die könnten darnach wohl Schätze und alles Gut sammeln, halten und recht brauchen⁷⁷.“

⁷⁷ Luther an die Ratsherren aller Städte deutschen Landes, daß sie christliche Schulen aufrichten und halten sollen (1524). Werke (herausgeg. von Irmischer) Bd. 22, S. 179.



Max Lenz stammt aus einem demokratisch-epistemischen Hause. Sein Vater, Jurist in Großwald, war in den Jahren der Unabgeklärten als Schriftsteller hervorgetreten. Und die Idee für Volkstum und Freiheit ist in dem Sohne niemals erloschen.

Max Lenz

⟨1850 – 1932⟩

Der zwanzigjährige Max Lenz nahm an der Krönung Kaiserin Wilhelms I. und benutzte auf der Erntedankfestrede seinen ersten und letzten öffentlichen Auftritt. Das Ereignis der Reichsgründung durch den Gewalt des preussischen Staates wurde für seine Zeitgenossen als

Nachruf,

gehalten auf der Tagung

des Hansischen Geschichtsvereins

zu Dortmund

von

Otto Westphal

Es entgegen zu stehen, die von seinem Vater und seiner Wissenschaft geprägte Persönlichkeit und seiner Wissenschaftspraxis. Auf ihrer Verbindung beruhte die innere Unabhängigkeit, die universale Phantasie und die streitbare Kraft dieses Mannes. Wenn ein großer Geist sich durch den Zusammenstoß kontinentaler Elemente zu sich selbst findet, so war die Mischung aus revolutionärem Hegelianismus und bismarckischer Staatsräson keine ungeeignete Voraussetzung, um den leidenschaftlich-objektiven Interpreten der „Großen Mächte“ hervorgehen zu lassen, als den wir Lenz verehren.

Nicht zufällig hat er der Forschung sowohl über 1848 wie über die Epoche Bismarcks die bedeutendste Anregung gegeben. Dem Reichsgründer hat er die erste — noch heute klassische — wissenschaftliche Gesamtdarstellung gewidmet, die er mit zahlreichen, ins Minutiöse gehenden Einzelheiten weiterzuführen, bis zuletzt nicht müde geworden ist. Über das Unterscheidende seiner Bismarckauffassung hat er sprachweise gelegentlich selbst geäußert, daß er um ein Jahrzehnt älter sei als seine Nachfolger in der Behandlung desselben Gegenstandes. Als seine Überzeugung auszuweisen, lag das Reich noch im Schatten des „großen deutschen Völkerverhältnisses“, den Bismarck in den „schönen Tagen“ des Reiches sehr vermehrte. Die „Lokaleiten“, die für die

Max Lenz
(1850-1932)

Nachruf
gehalten auf der Festsitzung
des hessischen Geschichtsvereins
zu Darmstadt
von
Otto Westphal

30

Max Lenz stammte aus einem demokratisch-oppositionellen Hause. Sein Vater, Jurist in Greifswald, war in den Reihen der Linkshegelianer als Schriftsteller hervorgetreten. Und die Ader für Volkstum und Freiheit ist in dem Sohne niemals erloschen.

Der zwanzigjährige Student hat König Wilhelm I. und Benedetti auf der Emser Brunnenpromenade gesehen und ist in den Krieg gegen Frankreich mitgezogen. Das Ereignis der Reichsgründung durch die alten Gewalten des preußischen Staates wurde für seine Entwicklung entscheidend.

So entgegengesetzte Einflüsse wie die, die von seinem Vater und von Bismarck ausgingen, gaben seiner Persönlichkeit und seiner Wissenschaft das Gepräge. Auf ihrer Verbindung beruhte die innere Unabhängigkeit, die universale Phantasie und die streitbare Kraft dieses Mannes. Wenn ein freier Geist sich dadurch bildet, daß er den Zusammenstoß konträrer Elemente in sich regelt, so war die Mitgift aus revolutionärem Hegelianismus und bismarckischer Staatsräson keine ungeeignete Voraussetzung, um den leidenschaftlich-objektiven Interpretieren der „Großen Mächte“ hervorgehen zu lassen, als den wir Lenz verehren.

Nicht zufällig hat er der Forschung sowohl über 1848 wie über die Epoche Bismarcks die bedeutendste Anregung gegeben. Dem Reichsgründer hat er die erste — noch heute klassische — wissenschaftliche Gesamtdarstellung gewidmet, die er mit zahlreichen, ins Minutiöse gehenden Einzelheiten weiterzuführen, bis zuletzt nicht müde geworden ist. Ueber das Unterscheidende seiner Bismarckauffassung hat er gesprächsweise gelegentlich selbst geäußert, daß er um ein Jahrzehnt älter sei als seine Nachfolger in der Behandlung desselben Gegenstandes. Als seine Ueberzeugungen erwachsen, lag das Reich noch im Schimmer des „germanischen Völkerfrühlings“, den Bismarck in den achtziger Jahren schon so sehr vermißte. Die „Lokigeister“, die die nächste Gene-

ration, als sie studierte, am Werke fand, waren in Lenz' Anfängen von der Nachwirkung der großen Siege noch verschleucht. Das gab seinem Verständnis der bismarckischen Politik etwas Unmittelbares, Elementar-Richtiges.

Von kritiklosem Enthusiasmus für seinen Helden war gleichwohl nichts in ihm. Ueberhaupt war die Persönlichkeit für ihn — bei aller Ehrfurcht vor menschlicher Größe, freundlicher wie feindlicher: Bismarck, Napoleon — nicht, wie für Treitschke, in ausgezeichnetem Sinn die Potenz, die „Geschichte macht“. So widersprach er dem Uebernehmen der biographischen Form in der Historie seiner Zeit. Wie seine „Geschichte Bismarcks“ der rankischen „Geschichte Wallensteins“ im Titel absichtlich nachgebildet war, so entwickelte er in einer Rektoratsrede über „Rankes biographische Kunst und die Aufgabe des Biographen“ seine Ansicht von der Form des Geschichtlichen mit prinzipieller Abweichung von dem vorherrschenden Individualismus und Psychologismus. „Wille, Macht und Schicksal“ waren die Gewalten, denen seine Anschauung galt. Die Sybel und Treitschke hatten den Schicksalsbegriff zu Gunsten liberal-idealistischer Selbstverantwortungstendenzen zurückgewiesen. In Lenz erneuerte sich der Glaube Hegels, Rankes und Bismarcks an das Allgemeine. Mochte er selbst mehr von der Bewegung der nationalen Tiefe seinen Ausgang nehmen, so reifte doch gerade aus diesem Verhältnis zu den staatlichen Gedanken Bismarcks das Eigentümliche seiner Geschichtsschreibung und Machtlehre: Leidenschaft ohne Begierde, Autorität ohne Byzantinismus. Frei, ohne Anschmiegsamkeit, aus männlicher Uebereinstimmung trat er Bismarck gegenüber; in die „Dialektik“ des Geschehens, von der er gern sprach, spannte er auch dessen Wirksamkeit ein.

Dennoch war er kein Hegelianer. Er teilte den aller spekulativen Philosophie abholden Sinn seines Zeitalters. Das Bündnis von Reichsmacht und bürgerlicher Kultur, das zustande kam und dem auch Lenz folgte, enthielt gewissermaßen keine Aufforderung, zu „philosophieren“. Nicht Hegel, so großartig er ihn, den lutherischen Staatsdenker und Humanisten, in seiner „Geschichte der Universität Berlin“ hin-

gestellt hat, sondern Ranke wurde der wissenschaftliche Genius, dem er folgte.

Den Charakter des Verhältnisses zu seinem „Leopoldus Magnus“ kann ich hier nicht ausführlich schildern. Negativ war für Lenz nicht das ästhetisch-religiöse Moment ausschlaggebend, welches andere an Ranke wie an Burckhardt und Dilthey ergriffen. Er war ohne die positive Gläubigkeit Rankes. Die unpolitische, latent widerpolitische Kulturgeschichte Burckhardts lehnte er mit Feindseligkeit ab. Und auch über Dilthey pflegte er nicht, sich mit viel Bewunderung zu äußern: wie denn diese im spezifischen Sinne „geistesgeschichtlichen“ Tendenzen dem Werke Bismarcks im Grunde aufsässig waren. Worin Lenz auf Ranke zurückgriff, war das politische Prinzip in aller geschichtlichen Bewegung. Er faßte die Politik als das bewegende, die Kultur als das bewegte Element der Geschichte auf. Nicht abgesondert für sich, in abstraktem Verlauf sub specie aeterni, sondern eingebettet in die politischen Grundsituationen und Epochen, dabei und dadurch aber von eigener Würde, freiem, schöpferischem Antrieb erschienen ihm die Potenzen des religiösen, wissenschaftlichen und künstlerischen Lebens. So hat er es vor allem in seiner Universitätsgeschichte dargetan, einem Mikrokosmos der deutschen Geistesgeschichte des neunzehnten Jahrhunderts, mit den politischen Zusammenhängen in jedem Abschnitt in erleuchtende Verbindung gebracht, von ihnen her belebt und gedeutet. Macht war ihm Geist und Geist Macht, die Welt der Aktion und der Kontemplation stellte er als autonom einander zugewandte Bezirke dar. Wie für Ranke waren die „Großen Mächte“ für ihn „moralische Energien“, allgewaltige Gebilde, die die Kultur nach sich formten und sich in ihr spiegelten. Man braucht nicht nur an seinen 1900 veröffentlichten säkularen Rückblick „Die Großen Mächte“ zu denken, mit dem er an die klassische Abhandlung Rankes anknüpfte: in jeder seiner Schriften erkennt man dasselbe sittlich-logische Gefüge von Politik und Kultur, wie Ranke es, kaum ohne hegelschen Einfluß, vorgebildet hatte, und wie es, von wenigen Nachzüglern aus der Schule Hegels abgesehen, bei keinem historischen Denker wieder so ur-

sprünglich erschien wie bei Lenz. Unter diesem wesentlichen Gesichtspunkt darf man ihn wohl als den eigentlichen Erneuerer Rankes, als den Großsiegelbewahrer der Prinzipien einer universalen deutschen Geschichtsschreibung bezeichnen.

Die Abwesenheit von Philosophie mochte seiner Machtlehre äußerlich etwas Undifferenziertes geben, zumal er es liebte, sie mit einer edlen, volltönigen Pathetik auszustatten. Allein mit dem naturalistischen Imperialismus derjenigen, die die Macht über den Geist stellen, ist er, aus seiner Anschauung des Schicksals heraus, kritisch genug verfahren: in seinem „Napoleon“, den er zu einer Widerlegung der liberalen Legende von der „Eroberungsbestie“ ausgestaltete, wie noch in seiner Altersstudie über „Deutschland im Kreis der Großmächte“, in der er die Schranken und Widersprüche der deutschen „Weltpolitik“ nach 1890 im Gegensatz zu den Linien der bismarckischen Staatsräson entwickelte.

Will man den Punkt angeben, wo Lenz fortsetzen über ihn hinausgehen heißt, so ist es fast eine Spiritualisierung der hohen Politik, der er, auch hierin Ranke folgend, huldigte. Von den materiellen Vorgängen wandte er sich nicht ohne Einseitigkeit ab. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Interessen konnte oder wollte seine Geschichtsschreibung nicht zu ebenbürtiger Geltung bringen. Sie wandelte auf den Höhen vornehmlich der Religion und der Außenpolitik. Gegenüber der herandrohenden Revolution des vierten Standes galt den vorherrschenden Auffassungen um das fin de siècle jede Sozialökonomie als eine Abgleitung in den staatsgefährlichen Materialismus. Die dogmatischen Tendenzen der sozialdemokratischen Geschichtsauffassung trugen das ihre dazu bei, von der Betrachtung dieser Entwicklung, die den Prozeß der Haupt- und Staatsaktionen und deren Verwandlung ins Geistig-Religiöse gleichsam unterirdisch zersetzen zu müssen schien, abzumahlen im Namen voraussetzungsloser, dogmatisch ungebundener Forschung. Für Lenz ist die Sozialgeschichte wohl immer mit dem Vorzeichen des Dogmatismus behaftet geblieben: obwohl gerade in seinem Begriff der politischen Historie die Möglichkeit gelegen hätte, auch Wirtschaft und Gesellschaft, wie Religion und Kultur, anzu-

disziplinieren — wenn die innere deutsche Lage der Vorkriegszeiten es erlaubt und dazu hingetrieben hätte! Das aber war das „Schicksal“: daß die Bewegung der Tiefe damals nur von der Opposition des Kaiserreichs aufgefaßt wurde, während die Repräsentanten der Herrschaft an den Problemen vorübergingen, auch in der Wissenschaft. Lenz, der nach den Prinzipien wie nach den Materien seiner Geschichtsschreibung — deutsche Reformation, französische Revolution — in erster Linie hätte berufen sein können, sich tiefer hinabzulassen, machte doch keine Ausnahme. Natürlich gilt es hier nicht, zu verurteilen, sondern zu erkennen: gerade mit dieser Spiritualisierung der „Großen Mächte“ war er ein hervorragender, individuell charakteristischer Vertreter der deutschen geistigen Möglichkeiten vor der Katastrophe. So und nicht anders entwickelte sich die Phantasie der Nation in einem ihrer freiesten, konstruktiven Köpfe.

In Religion und Außenpolitik lagen die wirksamsten Energien des Lenzischen Denkens.

Er war eine leidenschaftlich protestantische Natur lutherischer Observanz. Mit Studien zur Reformationsgeschichte begann er seine gelehrte Laufbahn. Die Tat Luthers blieb ihm das A und O der neueren Geschichte, Freiheit des Geistes und Emanzipation des Staates schrieb er von 1517 her. Den von linksliberaler Seite unternommenen Versuchen, Luther mehr im Rahmen des Mittelalters zu begreifen, widersetzte er sich mit absoluter Schärfe. Er wurzelte in dem Gegensatz Rom—Wittenberg. In die zwanziger Jahre seines Lebens fiel der Kulturkampf. Immer behielt er ihn im Herzen. Er spottete derer, die angesichts des gewaltigen Zusammenstoßes von Fehlern und Schuld redeten. Daß das evangelische Kaisertum mit der römischen Kirche, genauer dem Papismus, weltgeschichtlich sich auseinandersetzen mußte, war ihm, möchte man fast sagen, gerade recht.

Aber hier werden die Positionen erst in der Tiefe interessant. Ein Kulturkämpfer von der Art des allgemeinen Liberalismus war Lenz nicht. Den verhinderten die Hegel und Bismarck in ihm. Luthers Verbot des Religionskrieges übertrug er auch auf den modernen Weltanschauungskrieg.

Weder in den Dienst der einen Konfession gegen die andere, noch in den der liberalen gegen die positive Gläubigkeit innerhalb der Konfessionen durfte sich, den historischen Grundlagen nach, das Reich stellen. Das Prinzip des westfälischen Friedens, Parität und Toleranz, sah Lenz wie für das alte, so auch für das neue Reich als verbindlich an. Und zwar nicht nur aus politischem Opportunismus und historischer Ueberlegung, sondern aus den Prinzipien des Lutherthums selbst heraus: daß das Evangelium, Freiheit des Geistes überhaupt, nicht mit Gewalt verbreitet werden dürfe und könne, ohne sich in sich selbst aufzuheben.

Vielleicht war doch eine Spur von Klage darüber in ihm verborgen: daß der Glaube des Reformators einst nicht die ganze Nation habe ergreifen können. Seine Formulierungen wenigstens laufen gelegentlich über: so wenn er den lutherischen Geist mit dem deutschen schlechthin gleichsetzte, oder wenn er es sich nicht versagte, Gustav Adolf, dem „Befreier“, zum Gedächtnis, die Möglichkeit, die es einmal für ein evangelisches Kaisertum gegeben zu haben schien, auszumalen, um zu dem Schluß zu kommen, daß ein schwedisches Imperium Deutschland nicht eben abträglicher geworden wäre als das der Habsburger.

Aber das waren doch Schattierungen von untergeordneter Bedeutung — erklärbar vielleicht bei ihm wie bei anderen Gesamtlutheranern aus der landschaftlichen Herkunft: Gebieten, die, wie Vorpommern, durch Jahrhunderte schwedisch gewesen waren — gegenüber der fortwährenden Betonung der Erhabenheit des Staates über jeden Konfessionalismus, auch den protestantischen.

Eben hierdurch machte er sich auch die Bahn frei, jenseits der Politik der theologisch-religiösen Autonomie und Unbedingtheit das Wort zu reden. Indem er gegen jede konfessionelle Versteifung der Politik aus den Daseinsnotwendigkeiten der deutschen Nation auftrat, bekämpfte er ebenmäßig die Versuche religiöser Synthesen, hinter denen er wiederum politisch-soziale Absichten vermutete und erkannte. Neben seiner Kritik von Janßens „Deutscher Geschichte“, als dem literarischen Monument des politischen Katholizismus, steht

seine große Auseinandersetzung mit Sohms „Kirchengeschichte im Grundriß“ aus dem Jahre 1888, in der er das Unternehmen Sohms bestritt, den Abgrund zwischen Rom und Wittenberg mit einer gesamtchristlichen, völkisch-germanisch angehauchten Romantik auszufüllen, um eine Grundlage gegen das atheistische Freidenkertum der revolutionären Massen zu gewinnen. Er legte auf diese, einen Durchblick durch die Epochen der deutschen Geschichte überhaupt eröffnende Abhandlung, die er im II. Band seiner „Kleinen historischen Schriften“ wieder zum Abdruck brachte, besonderen Wert. Noch als ich ihn das letzte Mal in Berlin besuchte, 1930, sagte er seinem Gaste, einem evangelischen Pfarrer, der sich für eine Unternehmung aller Bekenntnisse gegen den Staat der Gottlosen in Rußland einsetzte, schneidende Worte über das Unlutherische jeder kreuzzugsähnlichen Idee. In seinem Desinteressement an der sozial-revolutionären Materie seiner Zeit lag auch, daß er nicht zu dem Mittel der Politisierung der Religion zu greifen brauchte: ein Zug von Freiheit und Humanität, der, wenn auch nur um jenen Preis des Rückzugs aus unvermeidlichen Konflikten der Gesellschaft errungen, doch in sich großartig und denkwürdig bleibt. „Freiheit und Macht“ wurden so aus der Summe preußisch-deutscher Ueberlieferungen heraus organisch zusammengehalten und behauptet.

Und damit haben wir die inneren Voraussetzungen, wie ich denke, andeutungsweise berührt, welche der vielleicht eigentümlichsten Leistung zustatten kamen, die wir Lenz verdanken: seinem Napoleonbuch. Hier, auf dem Kampfplatz der Außenpolitik, vermochte er nun die volle Souveränität spielen zu lassen, zu der ihn die Inbegriffe seiner historischen Anschauung anleiteten. Es ist gerade der Historiker Bismarcks gewesen, der uns die universellste, von „spezifischem Patriotismus“ freieste Darstellung Napoleons geschenkt hat. Und zwar nicht auf ästhetisch-psychologischem Grunde, wie die andern, sondern auf politischem. Indem er den Kaiser aus dem größten Weltverhältnis, in dem er sich bewegt habe, dem französisch-englischen, begriff, verloren seine kontinentalen Anschläge gegen das Reich ihre Physiognomie unbe-

herrscher Eroberungslust und bloß persönlichen Ehrgeizes — ob Gott die Welt aus „Ehrgeiz“ geschaffen, war die lapidare Abwehr Lenzens gegen die individualistischen Bezweifler und Verkleinerer des Schöpferischen in der Macht — und erschien auch der Zerstörer des Reiches in der Betrachtung des Bismarckianers als „Sklave des Schicksals“, objektiviert. Literarisch war damit die Anerkennung der großen französischen Historiker verbunden, die auf der gleichen Bahn vorgeschritten waren, der Vandal, Sorel, Chuquet. Engere Geister würden hier wieder von schwächlicher deutscher Objektivität reden: daß aber, als die Einkreisung Deutschlands schon im Anzug war, von der Wissenschaft der Nation das Verhältnis zu ihrem „Erbfeind“ mit analoger Objektivität klargestellt wurde, wie von der Staatskunst Bismarcks, wird ein Beweis bleiben für die Tiefe und Weltumfassung, welche vor 1914 zu erreichen in Deutschland wenigstens in Einzelnen möglich war.

Aber endlich: Lenz, so früh und leicht er Erfolge gehabt und so schulbildend er gewirkt hat, ist im Grunde wissenschaftlich doch einsam geblieben und immer mehr geworden. Mit seiner Art der Nachfolge Rankes war er allein. Und aus diesem öffentlichen Verhältnis resultierte auch sein persönlicher Charakter. Er war eigentlich ein Streiter gegen die Zeit. Hochgemut, von schneidender Ironie im sicheren Gefühl der Ueberlegenheit der Prinzipien, die ihn leiteten. So sehr er Sinn und Neigung für populäre Wirkung hatte, fehlte ihm doch die Wirkung auf Viele. Die Zeiten waren verändert. Seine Sprache, der Treitschkes an nationalem Pathos verwandt, klang doch nicht mehr, wie jene. Sie war auch nicht mehr so geharnischt schön. Sie zerfloß stellenweise wohl in eine gewisse Breite, der zu folgen Mühe macht. Der architektonische Aufbau, das dialektische Verfahren blieb nicht immer übersehbar. Im Alter nahm sein Vortrag mitunter eine gewisse Dunkelheit an. Man hörte ihn dann, vor keinem großen Auditorium, den Arm breit aufs Katheder geladen, mit stolzer, seitlich zurücklehnender Haltung und leise in der Stimme wie beleidigt und verwundet sich für sich selbst ergehen.

Aber dieser Löwenkopf unter den weißen Locken, das jugendliche Feuer in den Augen des Achtzigers, die blitzartige Gegenwart des Geistes. Und die väterlichste Güte und Milde, die große Selbstlosigkeit und reinste Gesinnung gegen Ambition und Intrige.

Er gehörte der Generation des Reichspräsidenten an, die in der Jugend den deutschen Völkerfrühling, im Alter das „ruere in servitium“ erlebte, wie er 1918 murmelte, als die Bedingungen Wilsons bekannt geworden waren; „in der Knechtschaft“ hat er mit der rücksichtslosen Wahrhaftigkeit seines Wesens die letzte Gruppe seiner Aufsätze in deren drittem Bande „Wille, Macht und Schicksal“ überschrieben. Und nicht ungemäß ist dieser große öffentliche Charakter von uns gegangen mitten in einer Schicksalsstunde der Nation, zwischen den beiden Gängen der Präsidentenwahl, am 6. April dieses Jahres. Was er uns hinterläßt, ist, in Sturz und Sieg dem Schicksal mit Freiheit zu stehen und die Mittel der Historie anzuwenden, um aus der Macht Erkenntnis und aus Erkenntnis Macht zu gewinnen.

Aben diesen Löwenkopf, unter demselben (rechts) das
 jugendliche (auf den Augen des Achtzigers, die
 ansehnliche und die vaterliche Güte und
 Milder die große Selbstlosigkeit und höchste Gesinnung gegen
 Ambition und Ehrgeiz in sich zu verbergen, das eine

I.

Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jahrhundert

Von
 Werner Friccius

Einleitung

Die Hanse war ein durch wirtschaftliche Interessen zusammengehaltener Bund von Städten, dessen Hauptaufgabe war, die im Ausland: Flandern, England, den nordischen Reichen und Rußland erworbenen Stellungen auszubauen und, nach Ueberschreiten des Machthöhepunktes, dem Stralsunder Frieden 1370, nach Kräften zu halten. Als Mittel bei dem Ausbau oder der Verteidigung der erworbenen Rechte diente den Städten in erster Linie das Verhandeln. Glückte es der Hanse nicht, auf diese Weise ihre Wünsche durchzusetzen, verblieb ihr außer der ungerne gebrauchten ultima ratio, dem offenen Krieg, noch ein weiteres Mittel: der Kampf mit der Waffe, die ihre wirtschaftlich dominierende Stellung den Städten in die Hand gab, der Handelssperre.

Diese Waffe wurde je nach der besonderen Lage des Gegners, sowohl im geographischen wie auch im politischen Sinne, nach den Zeit- und anderen Umständen in immer verschiedener Weise gebraucht. Das Ziel konnte erreicht werden durch Sperren der Einfuhr des gegnerischen Landes oder der Ausfuhr dorthin; man sperrte beides gleichzeitig, gestattete, wenn es von Vorteil für die Städte schien, oder wenn innere Schwierigkeiten dazu zwangen, die Ausfuhr, — die Einfuhr; man scheute sich nicht, wenn es nötig war, den gesamten Handel stillzulegen. Natürlich bediente man sich des Wirtschaftskrieges auch in Verbindung mit dem offenen Krieg. Hierbei ging er dem Kampf mit den Waffen in mehr oder

minder selbständiger Weise zur Seite, war in seiner Führung mehr oder weniger von dem Erfolg der Waffen abhängig.

In dieser Arbeit soll nur der Wirtschaftskrieg untersucht werden, der ohne Zuhilfenahme von Gewaltmaßnahmen — in erster Linie ist dabei an den Kaperkrieg gedacht — durchgeführt wurde, dessen Gelingen auf dem freiwilligen Befolgen durch die einzelnen Hansen und auf der Gründlichkeit der Kontrolle von Seiten der Städte und Kontore beruhte. Von diesen Gesichtspunkten bestimmte sich auch die Auswahl der einzelnen Sperren. Reine Wirtschaftskriege sind in erster Linie die Auseinandersetzungen mit Flandern. Bei den Kriegen mit den Dänen läßt sich von der ersten Periode, 1361—1370, sagen, daß in ihr der Wirtschaftskrieg verhältnismäßig unabhängig von dem Gang der militärischen Kämpfe geführt wurde. Sehr im Gegensatz dazu ist der Verlauf der Handelsperren in den Kämpfen gegen Erich von Pommern so gut wie völlig abhängig davon, ob die Städte in der Lage sind, mit ihren regulären Flotten und den Kapern die See zu beherrschen. Hinzu kommt, daß der Kampf fast ausschließlich durch die wendischen Städte geführt wurde. Preußen und Livländer nahmen nicht nur nicht an dem Kampf mit den Waffen teil, sondern führten auch — zum guten Teil infolge des Druckes ihrer Landesherren — die Sperren nur sehr bedingt durch. Und schließlich fielen Rostock und Stralsund — Greifswald nahm von vornherein nicht am Kampfe teil — von Lübeck und den verbleibenden 3 anderen wendischen Genossinnen ab, so daß die Last des Kampfes allein auf diesen ruhte. Die Durchführung einer Sperre in unserem Sinne war, wenn nicht die Gesamtheit der Städte sich geschlossen beteiligte, nicht möglich. Aehnliche Gründe bestimmten mich, den Krieg gegen Holland (1438—1441) hier außer acht zu lassen; er war keine gesamthansische Angelegenheit, führten ihn doch nur Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Wismar¹. Die Interessen dieser Städte standen im schroffen Gegensatz zu denen der preußischen und livländischen Gruppe, von den westlichen Hansestädten gar nicht zu reden. Die

¹ Daenell: Die Blütezeit der Deutschen Hanse, Bd. 1, S. 297—327.

Durchführung des Handelskrieges war in diesem Falle noch viel mehr als im Kampf gegen Erich von Pommern eine Angelegenheit der Kaper. Die kriegführenden Städte selbst hielten ihre eigenen Handelsverbote nicht sehr streng und hoben sie vorzeitig aus ziemlich nichtigem Anlaß wieder auf. Ebensowenig war bei den Handelssperren gegen Rußland (Nowgorod) an ein geregeltes System und an eine einheitliche Leitung zu denken. „Solche Handelssperren wurden von den verschiedenen deutschen Faktoren des deutsch-russischen Handels, bald von einzelnen, bald von ihnen allen zusammen verfügt. Die Verbote der Wareneinfuhr nach Nowgorod und des Handels mit den Russen gingen aus vom Deutschen Kaufmann in Nowgorod in Verbindung mit den überseeischen Boten, von den Livländern, über deren, besonders Revals, Eigenmächtigkeit in Oeffnung und Schließung der russischen Reise das Hansehaupt Lübeck oft klagt, von der Hanse als Ganzem, von den Hansetagen²“. Die Folge dieser Uneinheitlichkeit in der Initiative war eine völlige Systemlosigkeit in der Durchführung. Schließlich erfüllen die 1434—1437, 1452 bis 1455 und 1470—1474 gegen England durchgeführten Sperren nicht die oben gestellten Bedingungen. In keiner kann von einem wirklich einheitlichen Vorgehen der Städte die Rede sein; in allen sehen sich die Städte gezwungen, Kaperschiffe gegen die Engländer auszusenden, um dem englischen Handel wirksam schaden, Zufuhr von hansischer Seite nach England unterbinden zu können.

Zweck der Arbeit ist es also nicht, eine erschöpfende Geschichte aller Sperren zu geben, sondern es soll einmal dargelegt werden, wie die Sperrtechnik im Einzelnen gehandhabt wurde, wie man es verstand, sich den Umständen anzupassen, eine Lage auszunutzen. Dann aber soll versucht werden zu zeigen, wie sich in dem Verlauf der verschiedenen aufeinander folgenden Sperren der Wandel der Daseinsbedingungen der Hanse und der durch diese bedingten inneren Struktur der Städtegemeinschaft spiegelt.

² Götz: Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 381.

Kapitel 1

Handelssperren gegen Flandern

§ 1. Die Sperre von 1358—1360

In den Beziehungen zwischen den Hansestädten und den flandrischen Leden waren seit dem Ausgang der vierziger Jahre des 14. Jahrhunderts Trübungen eingetreten, die schon im Sommer 1351 fast zu einem Abbruch der Handelsbeziehungen geführt hätten¹. Das Kontor, das zu dieser Zeit den Städten noch nicht unterstand, berichtete Hamburg in einem ausführlichen Schreiben² über seine Beschwerden in Flandern. Ein Greifswalder war auf der See von Engländern ausgeplündert, hatte später in Sluis einen der Engländer, die ihn überfallen hatten, wiedererkannt und ihn verhaften lassen. Dann hatte man die zu einer Verurteilung nötigen Instanzen aufgesucht, ohne Recht zu finden. Kurzerhand wurde jetzt von allen Kaufleuten „de Almania in Flandria existentes“ beschlossen, keiner der Kaufleute aus Deutschland sollte in Flandern verkaufen, einkaufen, noch irgendwelche Güter verschiffen, noch von einem Schiff an einen Platz in Flandern bringen, bis dem Ueberfallenen Recht geworden sei. Aber diese Anordnungen brauchten gar nicht erst in Kraft zu treten, die bloße Drohung genügte. Kurze Zeit danach wurde der Engländer hingerichtet. Die Hinrichtung aber hatte zur Folge, daß man in England die Güter der Hansen beschlagnahmte. Der Bitte des Brügger Kontors, den Engländern die Rechtmäßigkeit der Hinrichtung zu bescheinigen, kam man in Brügge nicht nach³.

Um dieser und noch anderen Forderungen größeren Nachdruck zu verleihen, ging man mit den vorgesehenen Maßnahmen weiter, blieb nicht bei einer einfachen Handelseinstellung, sondern wollte den Stapel nach Ardenburg verlegen, falls dort zu erlangen war, was „nobis conveniat et profi-

¹ cf. K. Bahr: „Handel u. Verkehr der deutschen Hanse in Flandern während des 14. Jhrhds.“ S. 17, 18. v. d. Osten: „Die Handels- u. Verkehrssperre des Deutschen Kaufmanns gegen Flandern 1358—1360.“ S. 9—12.

² H. R. 1. 1. n. 161.

³ cf. v. d. Osten S. 11 über die Hinrichtung des Engländers.

cuum sit⁴. Konnte man dies nicht, sollte es in Antwerpen versucht werden. Die Eröffnung des neuen Stapels wurde auf den 2. Februar 1352 festgesetzt (der Brief datiert vom 1. September 51).

Wenn auch die Initiative zu diesem Vorgehen ausschließlich vom Brügger Kontor ausging, ohne daß es sich die Genehmigung der Hansestädte einholte oder auch nur um Rat fragte⁵: für die Durchführung bedurfte man der Stützung durch die Städte; ohne diese hätte die Stapelverlegung kaum wirkungsvoll gestaltet werden können. Daher wurden sämtliche nach hansischem Recht lebenden Städte, dazu die Herren von Preußen und Livland um Innehaltung der Maßnahmen und um Weiterverbreitung der Kenntnis dieser gebeten: Alle Güter, die in Zukunft aus dem Machtbereich der Hanse nach Flandern verschifft werden, sollen an den obenbezeichneten Stapelplatz gebracht werden; damit dies innegehalten wird, mögen die Städte sich ausreichende Sicherheit geben lassen. Findet man einen Uebertreter der Verordnung — quod absit —, so soll dieser nach den Satzungen des gemeinen Kaufmanns in der Stadt, in der man ihn ergreift, je nach der Schwere seines Frevels bestraft werden. Das gesamte Hab und Gut, das der Uebertreter zur Zeit des Vergehens in seinem Besitze hat, soll man beschlagnahmen. Der Erlös ist dem Stapel als dem Zentrum, von dem die Maßnahmen ausgehen, zu überlassen. Um sich des Wohlwollens der Städte zu versichern und um auf jeden Fall den Schein zu meiden, als handele man nicht in ihrem Sinne, wird der Bitte, die Ordonanz des Kontors doch innezuhalten, hinzugefügt, man möge dies wenigstens solange tun, bis eine bessere vorgeschlagen wird. Dann wird das Kontor die von ihm veranlaßten Bestimmungen gern außer Kraft setzen

⁴ H. R. 1. 1. n. 161.

⁵ Bahr a. a. O. S. 18. „Es (Brügge) änderte s. Haltung erst, als das lüb. Drittel, das die Seele der ganzen Verhandlungen war, drohte, den Stapel zu verlegen.“ — Nicht das lüb. Drittel, sondern das Kontor drohte! Das lüb. Drittel schrieb an das Kontor, daß es, falls die Leden und der Graf sich nicht fügten, mit einer Verlegung einverstanden sein würde. (H. R. 1. 1. n. 161). In den Schreiben an den Grafen u. die Leden, die nur im Entwurf erhalten sind, ist von Abzugsdrohungen nicht die Rede (H. R. 1. 1. n. n. 164—166).

lassen und den Städten folgen. Aber der Tag, „den die Kaufleute niemals erleben möchten, und den man in ganz Flandern beweinen wird“, tritt auch jetzt nicht ein, denn Brügge gibt nach. Damit war der Konflikt zunächst wieder aus dem Wege geräumt, ohne daß man mit den Verlegungsplänen hatte Ernst machen müssen.

In der Zeit, die zwischen Beilegung dieses und dem Beginn des folgenden Konfliktes 1358 liegt, wird ein für die Ausgestaltung der Sperrn und sonstigen Maßnahmen entscheidender Schritt getan. 1356 beschließen in Brügge über die Funktionen der Aelterleute des Kontors nicht mehr wie bisher diese selbst, sondern die Ratssendeboten der Städte, mit anderen Worten: das Kontor wird den Beschlüssen der Städte unterstellt. Die Initiative zu irgendwelchem Handeln geht infolgedessen vom Kontor auf die Versammlungen der Städte über⁶. Demgemäß geht, als sich die Besserung der Lage der Hansen in Brügge als nicht von Dauer erweist, der Beschluß zur Sperre von der Lübecker Januarversammlung 1358 aus⁷. Die Beschlüsse kann man in zwei Teile zerlegen: Einmal die Anordnungen, deren Zweck es ist, die Zufuhren nach Flandern hin zu unterbinden, die Flamen durch Mangel auf die Knie zu zwingen; dann aber soll ihnen das Ausfuhrgeschäft lahmgelegt werden, die Einfuhr flandrischer Waren in hansisches Gebiet wird unterbunden⁸.

In den Jahren zwischen 1352 und 1358 haben sich in den flandrischen und brabantischen Ländern bedeutsame politische Aenderungen vollzogen. Der Graf Ludwig von Flandern hat durch Erbschaft die Städte Antwerpen und Mecheln seinen Gebieten hinzufügen können. Die Folge war, daß bei der Auswahl eines neuen Stapelplatzes Antwerpen nicht mehr in Frage kam, sondern im Gegenteil mit in das Sperrgebiet hineingezogen werden mußte⁹. Diese Aenderung wird in den

⁶ Ueber das Unterstellen des Kontors unter die Aufsicht der Städte cf. Bahr a. a. O. S. 19. Er nimmt als Grund das eigenmächtige Vorgehen der Deutschen Genossenschaft in Brügge an, die 1351 die Flamen zweimal mit Verlegung des Stapels bedroht hatte und so leicht die Hansestädte in unwillkommene Konflikte führen konnte.

⁷ H. R. 1. 1. n. 212 § 1.

⁸ v. d. Osten S. 13.

⁹ Bahr: S. 19 f.

Sperrbeschlüssen der Städteversammlung ausdrücklich hervorgehoben.

So führt der erwähnte Rezeß von 1358 aus: Jede Stadt soll ihren Bürgern und Kumpanen gebieten, daß niemand aus der Deutschen Hanse von dem Hafen der Stadt aus näher an Flandern heransegele, als an die Maas¹⁰. Das dorthin gebrachte Gut darf weder einem Antwerpener oder Mechelner, noch einem Flamen verkauft werden. Selbstverständlich ist es genau so verboten, Gut über Land in die gesperrten Gebiete zu bringen, wie auf dem Seeweg. Aber auch innerhalb der erlaubten Gebiete ist der Handel nicht schrankenlos frei. Abgesehen von dem Verbot des Handels mit Flamen, das auch außerhalb Flanderns gültig ist, darf man seine Ware nicht einem Käufer verkaufen, der sie möglicherweise in die verbotenen Gebiete bringt. Schiffer, die „van rechter not weghene“ — Sturm, Wind oder Wetter — gezwungen werden, einen Hafen westlich der Maas anzulaufen, dürfen auch in diesem Fall ihr Gut dort nicht verkaufen oder es ausladen, sondern der Schiffer soll sich „snellen“, das Gut in die Maas oder in einen Hafen östlich der Maas zu bringen. Diese Häfen sollen den Schiffern und Kaufleuten bescheinigen, daß sie dort und nirgends anders waren und ihr Gut rechtmäßig verkauft haben¹¹. Dasselbe gilt von den Schiffern, deren Ziel England, Schottland oder Norwegen ist. Auch diesen hat der Aeltermann des betreffenden Kontors oder, wenn kein solches vorhanden ist, die Stadt selbst, einen Ausweis für den Heimathafen mitzugeben.

Ein Vergleich dieser Anordnungen mit denen, die das Kontor 1351 traf, zeigt sofort die große Sorgfalt, die die Versammlung diesen Beschlüssen angedeihen ließ. Dennoch könnte man schwache Stellen in dem System finden. Einmal besteht die Gefahr, daß durch den Handel mit den Bewohnern der Städte östlich der Maas doch Gut, das diese von den Hansen gekauft haben, nach Flandern gelangt. Die Anweisung, man solle Gut nur Leuten, von denen man weiß, daß sie es nicht nach Flandern verhandeln, verkaufen, bietet

¹⁰ H. R. 1. 1. n. 212 § 1.

¹¹ H. R. 1. 1. n. 212 § 2.

nicht allzugroße Sicherheit. In der dritten Flandernsperre sucht man diese Lücke zu stopfen, indem man den Hansen verbietet, nichthansischen Kaufleuten, die gegen ihr Versprechen hansisches Gut nach Flandern gebracht haben, weiterhin solches zu verkaufen. Aber diese Anordnung der dritten Sperre liegt so nahe, daß man auch schon in der ersten, falls es nötig war, danach gehandelt haben wird. Daß man sie in der dritten anführt, zeugt nur von der formalen Vervollkommnung der Anordnungen, der kein großer praktischer Wert beizulegen ist. Dann ist auffallend, daß sich unter den Bestimmungen keine findet, die von einer Kontrolle der Ausfuhr von Seiten der Hansehäfen selber spricht. Denn wenn nur die Bestimmungshäfen Ausweise ausstellen, dürfte es für die Schiffer nicht allzuschwer gewesen sein, vorher in einen der verbotenen Häfen zu fahren, dort Ware abzusetzen und nur mit dem Rest in einen der Häfen östlich der Maas zu fahren¹².

Besonderer Behandlung bedarf die Frage der in den Hansestädten verkehrenden Neutralen. Diesen soll es nur gestattet werden, aus einer Hansestadt auszuführen, wenn es ihnen gelingt, „wisse“ Bürgen dafür zu finden, daß das ausgeführte Gut nicht nach Flandern gelangt. Findet sich kein Bürge, so darf den Neutralen außer den nötigen Lebensmitteln, Bier, Brot und Kost nichts mitgegeben werden¹³. Es wird also, um

¹² Vielleicht ist das Fehlen der Anordnung, daß auch in den Ausgangshäfen Ausweise zu verlangen seien, einfach auf ein versehentliches Auslassen in dem Rezeß zurückzuführen. Dafür spricht, daß schon 1352 das Kontor zwar nicht Ausweise von seiten der Ausgangsorte, wohl aber, was Ausweisen gleichkam, Sicherheiten verlangte. Da die 1358 erlassenen Sperrbestimmungen nach jeder Richtung hin eingehender sind, ist es kaum denkbar, daß man diese für eine gründliche Kontrolle sehr wirksame Maßnahme unterlassen hat. Auf der anderen Seite aber stehen die Klagen über die Zufuhr nach Flandern durch den Sund (H. R. 1. 3. n. 256, n. 224 § 2), die doch bei einer Kontrolle der Ausfuhr in den Häfen der Städte kaum im wesentlichen Maße möglich gewesen wäre. Ebenso spricht für ein Fehlen, daß auch in der zweiten Flandernsperre diese Kontrolle nicht erwähnt wird. Zudem sind, abgesehen von Bürgschaftserklärungen, weder aus der ersten, noch aus der zweiten Sperre Zertifikate für vom Osten nach dem Westen fahrende Schiffer erhalten, wohl aber für den umgekehrten Weg (L.U.B. 3. n. 329. H.U.B. 3 n. n. 1004, 1008, 1009).

¹³ H. R. 1. 1. n. 212 § 4.

den Anschein zu vermeiden, als ob man den Neutralen ihre Rechte zu sehr beschnitte, keine allgemeine Aufforderung erlassen, nicht mit den Flamen zu handeln, sondern diese werden auf die von den Hansen gewünschte Beschränkung des Handels erst dann aufmerksam gemacht, wenn sie aus einer Hansestadt ausführen. Im großen und ganzen wird dies völlig genügt haben, da die Haupthandelsplätze im Norden Deutschlands, von denen aus der Handel nach dem Westen ging, Hansestädte waren.

Schließlich war noch die Frage der als Frachtfahrer gedungenen Schiffer zu regeln. Die Schiffer, die vor Erlaß der Maßnahmen zu Fahrten durch den Kanal nach Westen, oder nach England, Schottland oder Norwegen gechartert waren, durften die erste Reise, zu der sie gewonnen sind, noch fahren und dabei das Swin, ohne bestraft zu werden, anlaufen¹⁴. Später aber sollten sie das Anlaufen von Flandern meiden. Allem Anschein nach war ihnen gestattet, die Fahrten an sich zu machen, denn sonst wären die oben gegebenen Bestimmungen über das Fahren durch den Kanal westwärts oder nach England, Schottland und Norwegen doch überflüssig gewesen.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmung ist der 20. Januar 1358; sicherlich gilt dies auch für die anderen oben angeführten Erlasse, die dazu dienen, die Einfuhr nach Flandern zu unterbinden. Anders ist es mit der Ausfuhr aus Flandern nach dem Osten. Allen deutschen Kaufleuten, die in der Hanse sind, wird befohlen, bis zum 1. Mai Flandern, Antwerpen und Mecheln zu räumen^{15 16}. Zwischen dem Beginn der Einfuhr- und dem der Ausfuhrsperrung liegt also über ein Vierteljahr. Vielleicht ist der Grund für diese Verschiedenheit, daß man nach Kräften in der Zwischenzeit die in

¹⁴ H. R. 1. 1. n. 212 § 3.

¹⁵ Als Beweis für die Verschiedenheit der Termine mag, neben der unten angeführten Bremer Angelegenheit (H. R. 1. 1. n. 213) ein Schreiben Lübecks an Dortmund dienen. Es bringt nur die Verbote für Einfuhr nach Flandern, offensichtlich weil diese eilen. (Der Bericht stammt vom 20. 1. 58.) Die übrigen Anordnungen, die die Ausfuhr angehen, sollen erst durch die Boten, die später nach Soest kommen, verkündet werden.

¹⁶ H. R. 1. 1. n. 212 § 5.

Flandern befindlichen hansischen Güter verkaufen will, einmal soll der Abzug leichter gemacht, dann das Risiko, das man geht, wenn man Waren in Flandern zurücklassen muß, verkleinert werden. Um zu verhindern, daß nach Ablauf des Abreisetermins das Geschäft eines Kaufmanns unter Leitung eines anderen dort weiter geht, wird verboten, Gut seinem Wirt oder sonst jemand, der im verbotenen Gebiet bleibt, zu übertragen. Nur Gläubiger, die ihr Geld noch nicht erhalten können, weil der Zahlungstermin nicht innerhalb der für die Räumung gesetzten Frist liegt, dürfen diese Forderungen ihrem Wirt in Brügge übertragen¹⁷.

Ebenso eingehend wie die Einfuhr nach Flandern, wird die Ausfuhr von dorther geregelt. Natürlich darf nach dem Räumungstermin kein Kaufmann in Flandern, Antwerpen oder Mecheln Tuch kaufen, das dort gefertigt ist. Dies Verbot, flämisches Tuch zu kaufen, gilt auch außerhalb Flanderns¹⁸. Den Neutralen zu verbieten, Tuche aus Flandern auszuführen, würde nicht angehen, ohne daß man sich ihre Feindschaft zuzöge; wohl aber kann man ihnen untersagen, sie in einer Hansestadt zu verkaufen. Etwa dennoch eingeführte Tuche sind aus dieser fortzubringen¹⁹. Für die Ueberwachung des Handels wird die Stadt verantwortlich gemacht, in welche die Nichthansen ihre Güter gebracht haben. Zu irgendwelchen Beschlagnahmen Neutralen gegenüber greift man also weder bei der Beschränkung der Ein- noch der Ausfuhr.

Gültig sind die Erlasse für sämtliche Hansestädte. Für den Fall, daß eine Stadt sich mit „vrevele“ dem Gesetz entziehen und es nicht halten will, wird bestimmt, daß sie für alle Zeit aus der Hanse bleiben und des Deutschen Rechtes entbehren soll²⁰. Um die Geschlossenheit der ganzen Aktion zu sichern und um irgendwelche Sonderverhandlungen mit den Flamen zu verhindern, werden solche verboten und ihnen die Gültig-

¹⁷ H. R. 1. 1. n. 212 § 8.

¹⁸ H. R. 1. 1. n. 212 § 5.

¹⁹ H. R. 1. 1. n. 212 § 7.

²⁰ H. R. 1. 1. n. 212 § 10.

keit abgesprochen, wenn sie nicht mit Vollmacht aller Städte vor sich gehen²¹.

Ueber die reinen Sperrmaßnahmen hinaus erstreckt sich die Vorsorge der Versammlung auch auf die Weise, in der Gerichtsverhandlungen gegen Uebertreter zu führen sind. Beschuldigt man einen Hansen, er habe nach dem 1. Mai Tuch aus Flandern, Mecheln oder Antwerpen verkauft, so darf er sich der Anschuldigung mit Hilfe eines Eides entledigen, wenn man es ihm nicht direkt nachweisen kann.

Als Buße für Uebertreter der Gesetze wird bestimmt, daß, wer sie nicht „stede und vast ane argelist“ hält, „by lyve und by gude“ bestraft werden soll²². Also die Straffestsetzung ist ganz generell und gibt kein genaueres Strafmaß an²³. Solches wird nur für den Fall bestimmt, daß ein Hanse, der gegen die Erlasse verstoßen hat, aus seiner Stadt in eine andere Hansestadt flüchtet. Ergreift man ihn dort und findet ihn schuldig, so soll ihm keine Sicherheit gewährt werden, sondern die Stadt soll über ihn richten. Das von ihm mitgebrachte Gut, oder dessen Wert, soll ihm aberkannt werden und seiner Heimatstadt zugute kommen²⁴.

Anwesend bei der Fassung der Beschlüsse waren außer den Vertretern des lübisch-sächsischen Drittels, solche des preußischen. Die westfälischen Städte, deren Eifer bei den späteren Sperren nicht immer sehr groß war, fügen sich den in ihrer Abwesenheit gefaßten Beschlüssen. Insbesondere steht fest, daß das sonst so oft widerstrebende Haupt der rheinisch-westfälischen Städte, Köln, sich mit großem Eifer

²¹ H. R. 1. 1. n. 212 § 11.

²² H. R. 1. 1. n. 212 §§ 6, 12.

²³ Das „by lyve und by gude“, welches lateinisch mit „amissione corporis et rerum“ wiedergegeben wird, ließe sich als Todesstrafe deuten, aber da solche Urteile in keiner Sperre bekannt sind, darf man sicher annehmen, daß es sich mehr um eine allgemeine Strafandrohung handelt, als daß man in der Praxis zu so rigorosen Maßnahmen geschritten wäre. Wie sich aus der Rezension Koppmanns in den Hans. Gbl. 1900 S. 191 f. ergibt, ist die von Mollwo: „Das Handlungsbuch von Hermann u. Johann Wittenborg“ S. XV bis XVII geäußerte Ansicht, die Hinrichtung Wittenborgs 1363 stehe im Zusammenhang mit einer Uebertretung der flandrischen Rezesse, nicht zutreffend.

²⁴ H. R. 1. 1. n. 212 § 9.

an den Maßnahmen beteiligt²⁵. In einem Schreiben an Dortmund²⁶ versichern die Teilnehmer der beschlußfassenden Versammlung, daß „consules Gotlandiae et de partibus Sweciae“ ihre Beteiligung an der Sperre zugesagt haben. Livland ist gleichfalls benachrichtigt. Die Antwort ist zwar nicht bekannt, aber man darf eine Teilnahme — so wie die Dinge lagen — mit Sicherheit annehmen. Auch an den flandrischen Dingen nicht unmittelbar interessierte Städte sind benachrichtigt, wie uns ein Schreiben Groningens²⁷ schließen läßt, denn Groningen ist sehr verwundert, daß man allen Deutschen Städten Briefe geschickt hat mit der Aufforderung, an der Sperre teilzunehmen, ihm aber nicht. Es bittet, solches nachzuholen, denn wie es allzeit bereit gewesen ist, zu tun „dat der Dusker hanse to bihort“ so ist es auch jetzt gesonnen, dem Vorgehen der Hansestädte zu folgen²⁸.

Einen weiteren Beweis für die günstige Lage der Städte liefern die überaus harten Bedingungen, die man Bremen stellt, als es im August 1358 wieder in die Hanse aufgenommen wird. Hätte man dringend der Teilnahme Bremens bedurft, wären die Bedingungen kaum so schwer ausgefallen. Es mußte sich verpflichten, gegen alle Bürger vorzugehen, die zu einer Zeit in Flandern gewesen waren, da Bremen noch nicht aus der Verhansung gelöst war²⁹. Demgemäß berichtet die bremische Chronik³⁰ von dem Bremer Bürger Tydemann Nanning, der in der Fastenzeit 1358 eine verbotene Reise nach Flandern machte, daß der Rat ihn, wenn er wieder heim käme, an seinem Leibe richten wolle. Nanning wurde von seinen Freunden gewarnt, er flüchtete mit Weib

²⁵ S. u. S. 26 f.

²⁶ H. R. 1. 1. n. 213.

²⁷ H. R. 1. 1. n. 214.

²⁸ v. d. Osten a. a. O. kommentiert dies Schreiben Groningens folgendermaßen: „Groningen war von der Sperre nicht offiziell benachrichtigt, schloß sich aber dennoch den Abmachungen der Städte rückhaltlos an: Gewiß ein deutliches Zeichen von dem Eindruck, welchen das Vorgehen der Städte auch in weiterem Umkreise gemacht hatte.“

²⁹ cf. v. d. Osten a. a. O. S. 18.

³⁰ H. R. 1. 1. n. 215.

und Kind. Darauf ließ der Rat sie „vredelos leggen“³¹. Aber nicht genug damit, daß Bremen nachträglich seine Bürger zur Verantwortung ziehen mußte; es wurde auch gezwungen, das beschlagnahmte Gut des Uebertreters, das sonst, selbst bei Festnahme in einer Stadt, deren Bürger der betreffende nicht war, ganz der Heimatstadt zugute kam, zu $\frac{2}{3}$ dem gemeinen Kaufmann zu überantworten. $\frac{1}{3}$ durfte die Stadt, in der der Betreffende ertappt war, behalten. Das Gut und Vermögen, das in Bremen war, kam den Erben zu; Bremen selbst ging leer aus!

Die im allgemeinen für die Städte günstige Lage schließt natürlich nicht aus, daß einzelne Kaufleute versuchten, aus dem Verbot ein für sie besonders ertragreiches Geschäft zu machen. Aber die eingehenden Sperrbestimmungen zwangen die Uebertretenden, recht gewundene Pfade zu gehen. Einige Urkunden erlauben es, einen dieser Pfade genauer zu verfolgen³². Die erste ist eine Beurkundung Brüggens für seinen Bürger M. v. d. Burse, der zwei Leute — ob es Hansen oder Nichthansen sind, ist nicht zu erkennen, auf keinen Fall sind es Flamen, Antwerpener oder Mechelner — bevollmächtigt hat, über das ihm gehörige Viertel einer von einem Stralsunder geführten Kogge und über das dazugehörige Viertel der Tuchladung in jeder Weise zu verfügen. Er genehmigt im Voraus alles, was dieselben mit dem Gute machen werden. In der zweiten Urkunde, die reichlich zwei Wochen später ausgestellt wird, ist von dem Rat Dortrechts bescheinigt, daß die beiden oben Bevollmächtigten das dem Brügger gehörige Viertel der Stralsunder Kogge dem Wilhelm von Brederode verkauft und ihm gegenüber Garantie dafür übernommen haben, daß das Viertel weder arrestiert noch angehalten wird, obgleich das Gut unter die Bestimmungen des Rezesses fällt. Aber allem Anschein nach hat Wilhelm von Brederode die Garantie der beiden in Anspruch nehmen müssen, denn in einem Schreiben (leider nicht genau datiert) Stettins und

³¹ Die Bestrafung für eine Fahrt zu dieser Zeit ist gleichzeitig ein weiterer Beweis für den früheren Beginn der Sperre der Einfuhr nach Flandern.

³² H. R. 1. 3. n. n. 229, 230, 231.

Stralsund bittet dieses letztere Stadt, doch den in der ersten Urkunde als Koggenführer genannten Stralsunder, dem Stralsund sein Schiff angehalten und arrestiert hat, freizulassen, weil ein Viertel des Schiffes dem Stettiner Ratsmann Hermann Pape gehört. Leider ist nicht zu erkennen, weswegen die Beschlagnahme erfolgt ist; auf jeden Fall ist Stralsund aber die Ladung verdächtig vorgekommen, und es hat sie mit Beschlag belegt³³. Im einzelnen ist der Fall, daß Flamen ihre Güter Nichtflamen verkaufen, und daß diese es durch eine weitere Hand in hansisches Gebiet gehen lassen, in den Ordonanzen nicht vorgesehen. Aber für solchen Fall gilt wohl die Bemerkung, daß man „ane argelist“ den Ordonanzen folgen soll. Nach dem Schicksal dieses Gutes zu urteilen, scheint also die Kontrolle recht gründlich und ein Umgehen selbst mit Hilfe so komplizierter Methoden ziemlich schwierig gewesen zu sein. Klagen darüber, daß trotz des Verbotes Gut aus Flandern zugeführt wird, erhebt Braunschweig in einem Brief an Goslar^{34 35}. Diese Städte hatten eine Zu-

³³ cf. zu dieser Angelegenheit v. d. Osten a. a. O. S. 19.

³⁴ H.U.B. 3 n. 393.

³⁵ Höhlbaum datiert dies Schreiben um den 1. V. mit der Begründung: „Die Schrift weist den Brief dem Ende der fünfziger Jahre zu, der Inhalt bezieht sich doch wohl auf die Beschlüsse der Städte vom 20. Januar 1358.“

³⁶ Schwierigkeiten machen zwei urkundliche Aufzeichnungen Stralsunds (H. R. 1. 3. n. n. 247, 248), die einfach bekunden, daß eine bestimmte Menge Tuch, die von einem Schiffer ausgeführt wird, einem Stralsunder Ratsmann gehören. Die eine datiert vom 25. August 1359. Dieser Zeitpunkt liegt zwischen dem 24. Juni 1359 und dem 8. September. Am 24. Juni hatten sich die Flamen mit den Hansen in Lübeck darauf hin geeint, daß sie am 8. September in Lübeck besiegelte Privilegien abgeben sollten. Dann sollte am 20. Oktober der Handel wieder aufgenommen werden. Um zu verhindern, daß die Hansen, die vorher verbotenerweise sich Tuch aus Flandern verschafft hatten, nach Freigabe des Handels dieses Tuch ungestraft verhandeln, wird angeordnet (H. R. 1. 1. n. 227), daß niemand zwischen dem 25. Juli 1359 und dem Pfingstfest 1360 mit flandrischem Tuch aus einem Hafen fahren darf, wenn er nicht eidlich erklärt, daß es zu erlaubter Zeit (*debito tempore*) und insbesondere nach dem 20. Oktober 1359 gekauft ist. Eine Anmerkung im H.U.B. 3 Seite 224 bringt diese eidliche Erklärung in Zusammenhang mit den beiden Stralsunder Aufzeichnungen. („Zwei urkundliche Aufzeichnungen Stralsunds über die Ausführung der hansestädtischen Ordonanz, welche diesem Punkte zugrunde liegt.“) Hierzu ist zu sagen, daß der Handel erst nach dem 20. Oktober wieder eröffnet wird, die Aufzeichnung aber aus dem August stammt.

sammenkunft gehabt des flämischen Guts wegen, daß noch alle Zeit ins Land kam, und durch das der Kaufmann sehr geschädigt wurde, die Flamen aber sehr gestärkt. Wahrscheinlich handelt es sich um Einfuhr durch Neutrale, deren Bestreben es war, sich im Tuchhandel an Stelle der Hansen zu setzen. Um verbotene Einfuhr von hansischer Seite wird es sich deswegen kaum gehandelt haben, weil für diesen Fall die Ordonanzen der Städte genügend Handhabe boten, die Uebertreter zu fassen, so daß eine Anfrage überflüssig gewesen wäre. Im übrigen sind kaum Aufzeichnungen vorhanden, die Schlüsse auf die Durchführung, beziehungsweise Nichtdurchführung der Sperre ziehen lassen³⁶.

Außer den in der Anmerkung erwähnten Stralsunder Aufzeichnungen ist nur noch ein Zertifikat vorhanden, in dem Utrecht Lübeck für fünf Bürger aus Utrecht bezeugt, daß die kürzlich von Utrecht nach Lübeck und Hamburg geführten, gattungsweise aufgezählten Waren das alleinige Eigentum dieser Bürger sind. Die Güter sind weder in Flan-

Anlaß zu dem Fehler wird wohl sein, daß in dem Regest in dem H.U.B. n. 455 der Urtext (H. R. 1. 1. n. 227) nicht genügend berücksichtigt ist, er lautet eindeutig „Volumus tamen, si bene terminatum fuerit negotium supradictum (nämlich die Uebergabe der besiegelten Urkunden), quod nemo in quocunque eciam portu enavigare debeat, quin suo iuramento debeat declarare... usw.“ Also vom 24. Juni bis zum 7. September (20. Oktober) gelten durchaus noch die zu Anfang des Zwistes gegebenen Ordonanzen. Ferner: in der Ordonanz vom 24. Juni 1359 wird verlangt, daß, wer beabsichtigt, Tuche aus einem Hafen auszuführen, „debeat suo iuramento declarare, quod debito tempore sint empti et specialiter post tempus predictarum sex septimanarum.“ Die Aufzeichnung Stralsunds enthält nicht die Versicherung, daß das Tuch zu erlaubter Zeit gekauft ist, noch sonst eine Zeitangabe, sondern nur die Versicherung, daß die von einem genannten Schiffer ausgeführten Tuche einem Stralsunder Ratmann gehören, so daß man die im H.U.B. geäußerte Vermutung, die Aufzeichnungen bezögen sich auf die Ordonanz wohl zurückweisen darf. Auf der anderen Seite aber lassen sich die beiden Aufzeichnungen nicht ohne weiteres mit den uns aus anderen Sperrern bekannten Zertifikaten in Einklang bringen, da sie nur den Eigentümer der ausgeführten Tuche, die ja durchaus nicht aus Flandern zu sein brauchen, sondern auch englischen oder sonst erlaubten Ursprungs sein können, nennen. Die Aufzeichnungen geben lediglich die Möglichkeit bei etwa gehegtem Verdacht, bei dem Eigentümer weitere Nachforschungen zu veranstalten. Zu alledem kommt, daß beide Aufzeichnungen auf einem Pergamentstreifen ohne Siegelspur stehen und im Archiv der ausstellenden Stadt liegen, so daß es zweifelhaft ist, ob sie jemals praktische Bedeutung gehabt haben.

dern, noch in Antwerpen, noch in Mecheln erworben, die Tuche sind nicht in Flandern gefertigt, auch hat kein Flame an denselben Anteil³⁷. In dieser Bescheinigung ist also auf sämtliche in der Ordonanz vorgesehenen Möglichkeiten Rücksicht genommen. In ähnlicher Weise hat man sich alle Ausweise zu denken, die von den Städten oder Häfen ausgestellt wurden, aus denen Waren nach dem Osten in die Hansestädte gingen. Wie die Sicherung des Handels aus dem Osten nach dem Westen im einzelnen geschah, bleibt wie schon gesagt ist, leider verborgen.

Ueber die Wirkung der Maßnahmen kann, wenn man vom Enderfolg absieht, direkt nichts gesagt werden. Nur soviel steht fest, daß die Unterbrechung der Beziehungen zu den Flamen diesen höchst unwillkommen waren, denn fast ständig wurde über eine Wiederherstellung des friedlichen Verkehrs verhandelt³⁸. Wie oben gesagt ist, gediehen Mittsommer 1359 die Verhandlungen soweit, daß der Termin der Wiederaufnahme des Handels feststand. Aber dadurch, daß die Flamen die Privilegien nicht zu dem geforderten Zeitpunkt abgaben, scheiterte die Einigung. Wenn Verhandlungen erfolglos ausgehen, werden die Feindseligkeiten oft mit besonderem Nachdruck wieder aufgenommen, so auch hier. —

Bevor die weiteren Schritte der Städte dargelegt werden, ist ein kurzer Blick auf die Lage in Flandern nötig. Die Flamen wurden — abgesehen davon, daß das Ausbleiben der hansischen und namentlich preußischen Getreidezufuhren ihre Getreidevorräte an sich schon knapper machte — von besonderem Unglück verfolgt. Im Sommer 1359 litt man zur Zeit der Getreideernte monatelang unter anhaltendem Regen, der die Ernte zuschanden werden ließ. Und war die Versorgung für das dichtbevölkerte Land schon bei normaler Ernte ohne die Zufuhr aus dem Osten schwierig, wie groß mußte sie bei schlechter Ernte sein, deren Wirkung noch dadurch sehr verstärkt wurde, daß die Zufuhr aus dem Süden ausblieb, weil die Somme im Winter 1359/60 nicht befahr-

³⁷ L.U.B. 3 n. 329.

³⁸ v. d. Osten a. a. O. S. 21 ff. Bahr a. a. O. S. 23 ff.

bar war³⁹. Dieser drohenden Gefahr gegenüber sind die Flamen gezwungen, besondere Maßnahmen zu ergreifen. So haben sie, wie das Dordrechter Kontor, das es aus zuverlässiger Quelle erfahren haben will, Lübeck mitteilt, den Kampenern alle Privilegien in Brügge bewilligt, die vorher die Hansen innehatten. Als Gegenleistung hat Kampen versprechen müssen, Flandern mit Gütern aus hansischen Häfen versorgen zu wollen⁴⁰. Das meiste Gut, das durch das Kontor verkauft wird, geht offenbar über Kampen nach Flandern. Auf der anderen Seite besteht nach der Meinung des Kontors durchaus kein Absatzmangel in Flandern für die dort hergestellten Tuche, die meist über Land gehen. Das Kontor weiß nicht, wie diesen Uebelständen abzuhelfen ist und bittet Lübeck um Rat. Einen ähnlichen Vertrag über freie Zusendung von Lebensmitteln schließt Graf Ludwig von Flandern mit Utrecht⁴¹; dieser hat zwar keine so offene Spitze gegen die Hanse wie der Vertrag mit Kampen, aber dient doch jedenfalls der erleichterten Zufuhr von Lebensmitteln in die flandrischen Gebiete. Und Ludwig von Flandern wandte noch feinere Mittel an, um die Stoßkraft der hansischen Maßnahmen zu verringern⁴². Flandrische Boten wurden, anstatt wie üblich nach Lübeck, nach Köln gesandt, um bei dieser Stadt Friedensvermittlung zu erbitten⁴³. Jedoch die Absicht, Köln vielleicht in Gegensatz zu Lübeck zu bringen, scheitert gänzlich, zunächst zögert Köln die Sache sehr hinaus, beeilt sich keineswegs, den Flamen die Bitte zu erfüllen und fügt seinem Schreiben an Lübeck hinzu, wenn Lübeck nicht mit

³⁹ H. R. 1. 3. n. 14. C. Bahr a. a. O. S. 25. Daenell: Blütezeit Bd. 1 S. 22. v. d. Osten S. 27. Anm. H.U.B. 3 S. 236 n. 5.

⁴⁰ cf. Stein H. Gbl. 1913 S. 541.

⁴¹ H.U.B. 1. 3. n. 464.

⁴² H. R. 1. 3. n. 256.

⁴³ v. d. Osten a. a. O. S. 27 charakterisiert diesen Schachzug Flanderns mit folgenden Worten: „Die Festigkeit des Bundes wurde jetzt durch ein feines Intrigenspiel Brügges auf die Probe gestellt. Unter den Hansestädten mußte jedenfalls Köln von dem Ausfuhrverbot nach Flandern sehr stark bedrückt werden: Köln hatte in erster Linie den ausgedehnten flandrischen Weinhandel in der Hand. Wie leicht konnten diese wirtschaftlichen Beschwerden die Erinnerung an frühere Zeiten wieder lebendig machen, wo Köln von den Deutschen Städten die Vormacht auf der Westsee hatte! Das war ein Punkt, wo der Versuch Flanderns die Deutschen Städte auseinanderzusprengen, vielleicht Erfolg hatte.“

einer Tagung in Köln einverstanden sei, dann halte Köln es für das Beste, den Flamen die Zufuhr dadurch gründlich abzuschneiden, daß man den Nordsund für die Schifffahrt sperre. Dieser Vorschlag, die Fahrt durch den Sund zu sperren, um jede Zufuhr für die Flamen unmöglich zu machen, taucht hier nicht das erste Mal auf. Schon im Dezember 1358 wurde beschlossen zum Mittsommer 1359 eine Tagung einzuberufen, auf der einmal ganz allgemein über schärfere Maßregeln gegen Flandern, dann im besonderen über die Schließung des Sundes beraten werden sollte⁴⁴. Da es auf dieser Tagung zu einer Einigung (s. o.) kam und die Hansestädte offenbar von der Zuverlässigkeit der flandrischen Zusagen fest überzeugt waren, hielten sie es nicht für nötig, noch über Verschärfung der Maßnahmen und Schließung der Sundfahrt zu beraten. Die Städte lassen sich auf Kölns Vorschläge ein, nur ist nicht Köln der Versammlungsort, sondern die flandrischen Boten werden zum März nach Greifswald bestellt⁴⁵. Die Berichte über diese Verhandlungen zeigen, daß die Hansen durch ihre schlechten Erfahrungen im vergangenen Sommer gelernt haben⁴⁶. Wieder wird den Flamen eine — diesmal aber erheblich kürzere — Frist gesetzt, innerhalb welcher sie die besiegelten Privilegien abzuliefern haben. Ueber die Wiederaufnahme des Handels wird, im Gegensatz zu den Verhandlungen des Vorjahres, nichts gesagt. Zum Teil wird dies wohl deshalb unterlassen, weil die in Aussicht gestellte Wiederaufnahme auf Seite der Städte zu einer vorzeitigen Lockerung der Sperre geführt hatte. Um nicht noch einmal von den Flamen enttäuscht zu werden, verstärkt man für die Zwischenzeit — und das ist von jetzt ab charakteristisch für alle Wirtschaftskriege, die die Hanse führt — nach Kräften den Druck auf den Gegner, um ihn handlungswillig zu erhalten. Es soll niemand irgendwelche Güter, ganz gleich welcher Art, durch die Sunde — um keinerlei Zweifel aufkommen zu lassen werden aufgezählt: Nordsund, der Belt, Grünesund und Fehmarnsund — bei Strafe an Leib

⁴⁴ H. R. 1. 1. n. 224.

⁴⁵ H. R. 1. 3. n. 14, n. 253.

⁴⁶ H. R. 1. 1. n. 226.

und Gut schaffen⁴⁷. Gestattet wird nur, daß sich die Städte, die zur Hanse gehören, untereinander besuchen, und zwar „ab ista parte dictorum fluviorum et non alibi“, gemeint ist wohl östlich der Sunde, denn es soll verhütet werden, daß Güter in die Hände anderer als der genannten Städte gelangen. Ein kleines Zugeständnis wird an Dänemark, Schweden und Schonen gemacht; zu ihnen darf, vorausgesetzt daß nicht weiter gesegelt wird als bis zu den genannten Sunden, Bier und Hopfen gefahren werden. Und auch dies nur, wenn die Kaufleute, die diese Güter in die genannten Länder bringen wollen, beschwören, daß sie, bei Strafe an Leib und Gut, die Sachen nur nach Schweden, Dänemark oder Schonen verkaufen und weiter, daß sie auf keine Art und Weise nach Flandern gelangen. Um ganz sicher zu gehen, verlangt man außer dem Eid noch die Hinterlegung einer Kautions-Ausweise aber wurden nicht nur für die Fahrten nach Dänemark, Schonen und Schweden, sondern auch für den Handel der Hansestädte untereinander ausgestellt, obwohl dies nicht ausdrücklich in den Rezessen verlangt ist. Es ist uns ein Ausweis erhalten⁴⁸, der für die Fahrt von einer unbekanntem Stadt⁴⁹ an Reval ausgestellt ist. Die Stadt meldet, daß ihr Bürger J. Grulle und seine Genossen ihre Güter zu Schiff nach Reval gebracht haben gemäß den Greifswalder Beschlüssen, die bis vier Wochen nach Ostern gültig sein sollen. Es folgt die Bitte, den Genannten nicht zu behelligen⁵⁰.

Lebensmittel dürfen die Schiffe nur soviel mitnehmen, wie sie zur Hin- und Rückfahrt benötigen, die Aufsicht über die Menge der mitzunehmenden Lebensmittel hat die Stadt, aus der der Schiffer ausfährt. Für die an der Nordsee liegenden Hansestädte Hamburg, Stade und Bremen ist eine besondere

⁴⁷ H. R. 1. 3. n. 14. Zur Datierung dieses Schreibens s. H. R. 1. 3. Seite 249. Einleitung.

⁴⁸ H.U.B. 1. 3. n. 489.

⁴⁹ Wahrscheinlich Rostock, cf. H.U.B. 3. Seite 241 Anmerkung 1.

⁵⁰ Auffallend ist der Unterschied in der angegebenen Dauer der Sundsperrung. Der Ausweis gibt den 3. Mai an. Dies ist der Termin, an dem die Flamen die besiegelten Privilegien abliefern sollen, während der Rezeß die Aufrechterhaltung der Maßnahmen bis zum 24. Juni verlangt. Vermutlich handelt es sich um eine einfache Verwechslung der Termine.

Regelung nötig. Ihnen wird erlaubt, Bier und Holz bis an den Vliestrom zu bringen und nicht darüber hinaus. Hierdurch wird eine ganze Reihe von neutralen Städten, denen man bisher an Stelle der unter das Verbot fallenden flandrischen Leden seine Güter gebracht hat, von der Zufuhr aus dem hansischen Osten abgeschnitten. Genannt seien nur: Utrecht, Dordrecht — wo das auf diese Weise eine Zeitlang abgeschnittene Kontor lag —, Nimwegen und vor allem das den Flamen verbündete Kampen. In der Mitteilung, die Lübeck Dortmund von diesen Beschlüssen macht, ist noch eine eigens für diese westlichen Städte geschaffenen Bestimmung enthalten⁵¹. Es sollen nämlich zu Lande keine Güter weiter als bis nach Köln geschafft werden, nicht über den Rhein hinüber; nur flußaufwärts dürfen sie nach Mainz, Frankfurt, Straßburg, Basel und Venedig gebracht werden. Damit hat man den süderseeischen Städten auch von Süden her die Zufuhr hansischen Gutes abgeschnitten. Man hat zwischen sich und dem Land des Gegners eine Sperrzone gelegt, die jeden Verkehr hin- und herüber erschwert, ja unmöglich macht. Gültigkeit haben sollen die Beschlüsse einstweilen vom 31. März bis zum 24. Juni⁵², also nicht ganz ein Vierteljahr. Durch diese Maßnahmen wird außer mit den erwähnten Städten, die unmittelbar an Flandern grenzen, jeder Verkehr mit Norwegen, England, Schottland und den Ländern westlich des Kanals von den Hansestädten her völlig abgebrochen. Es ist ein Schritt, in dem die Städte alle ihre Macht und Kraft zusammennehmen, um das von Hunger bedrohte Flandern vollends gefügig zu machen. Sie schaffen eine Sperrlinie, die von den Sunden — und bei gleichzeitiger Beschränkung des Verkehrs innerhalb der Ostseeländer — über den Vliestrom, den Rhein hinauf bis nach Basel geht; eine Linie, die den Verkehr der östlichen Hälfte des damaligen Mitteleuropa mit dem westlichen Teil kurzerhand unterbindet, ohne daß Rücksicht genommen wird auf etwaigen Schaden, den unbeteiligte Dritte nehmen können. Der Erfolg blieb diesmal nicht aus. Der Verlauf der Verhandlungen am 24. Juni ist zwar nicht

⁵¹ H. R. 1. 1. n. 226.

⁵² Der Brief an Dortmund datiert vom 9. April.

bekannt, aber am 1. September teilen die Hansestädte Flandern das Endergebnis mit: Vom 29. September ab wird der Verkehr nach Flandern wieder frei sein⁵³.

Mit dem Einstellen der Feindseligkeiten ist aber keineswegs ein Einstellen der Verfolgung von Uebertretern verbunden, sondern man geht auch noch später gegen sie vor. 1360⁵⁴ sind Ratssendeboten der osterschen Städte in Brügge⁵⁵. Dort wird mit einem im Stein liegenden Hansen — Johann v. Thunen — verhandelt, dieser hat die Ordonanzen gebrochen. Die Art und Weise, in der dies geschehen ist, ist nicht genau zu erkennen, da die Urkunde nicht vollständig erhalten ist. Anscheinend hat der Brügger Wirt des Johann v. Thunen für ihn flandrische Tuche gekauft „ene gude tid tovoren, eer de copmann int land quam“. Nun wollen die Ratssendeboten wissen, ob Thunen diese Tuche aus eigener Initiative gekauft hat, oder ob der Schäffer von Königsberg, Johann Perdeshope, dessen Lieger v. Thunen ist, ihn in irgend einer Form beauftragt hat. Thunen hat es aus eigenem Antrieb getan, aber für seines Herrn Vorteil (men he haddet an sines herrn best gedaen). Der Schäffer sucht jetzt die Verantwortung dadurch von sich abzuwälzen, daß er einen Brief anführt, in dem er seinen Lieger beauftragt hatte, nicht mehr zu tun „men wat du mit eren und rechte vermochtes“. Die Verhörenden erklären nun dem Schäffer, daß sie Bürgschaft in Höhe des Tuchwertes verlangen, oder sie müssen sich an das Tuch halten und außerdem wollen sie Bürgschaft in Höhe des gesamten Besitzes des Liegers, ganz gleich, wo er ist. Nachdem v. Thunen all sein Gut dem Schäffer übertragen hat, findet dieser sich bereit, die Bürgschaft zu übernehmen. Das weitere Schicksal des Johann v. Thunen ist nicht bekannt.

⁵³ H.U.B. 3. n. 530. cf. Daenell a. a. O. S. 23 zur Privilegienerteilung: „Aber Flandern vergaß doch auch seiner Helfer nicht. Kampen erhielt im wesentlichen dieselben Privilegien zugebilligt und ebenso Nürnberg, das wie Kampen die günstige Gelegenheit benutzt hatte, den eigenen Handel auf Kosten des hansischen zu erweitern.“ — Positive Anhaltspunkte für das Eindringen Nürnbergs in Flandern schon zu dieser Zeit lassen sich nach Ansicht des Verfassers nicht finden.

⁵⁴ Näheres Datum unbekannt.

⁵⁵ H. R. 3. n. 19.

Eine Regelung des Tuchhandels in der Zeit nach der Sperre, wie sie nach den späteren Sperren sich als nötig herausstellte, findet sich nicht. Wahrscheinlich war die Menge des verboten gehandelten Gutes so gering, daß eine solche Regelung überflüssig war. Zum Schluß mag noch eine Urkunde⁵⁶ erwähnt werden, die zeigt, wie außerordentlich gut das Gedächtnis der Städte sein konnte, wenn man gegen ihre Interessen gehandelt hatte. Im Jahre 1387, also 27 Jahre nach Beendigung der Sperre, treten Nimweger an die Hansen heran mit der Bitte, man möge ihre Stadt doch wieder in die Hanse aufnehmen, denn sie sei schon lange in der Hanse gewesen, habe nur von den Hanserechten keinen Gebrauch gemacht. Die Antwort lautet, man entsinne sich nicht, daß die Nimweger je in der Hanse gewesen seien. Vor allem aber habe Nimwegen zu der Zeit, als der Kaufmann in Dordrecht lag, mit Flandern Handel getrieben⁵⁷.

§ 7. Die Sperre von 1388–1392

Dem Friedensschluß 1360 folgte eine friedliche Blütezeit des Handels, die aber schon Ausgang der siebziger Jahre durch die in Flandern ausbrechenden inneren Wirren unterbrochen wurde. Infolgedessen wurde das Verhältnis zwischen Flandern und den Hansen bald wieder gespannt. Es kam von ihrer Seite zu Abzugsdrohungen, denen der Graf von Flandern mit Geleitsentziehungen und sogar Beschlagnahme hansischen Gutes begegnete. Tagungen, die stattfanden, um die Streitpunkte aus dem Wege zu räumen, verliefen ergebnislos⁵⁸. Als schließlich die Flamen eine letzte ihnen von den Städten gegebene Frist ungenutzt verstreichen ließen, ergriff man Anfang Mai 1388 in Lübeck energisch die Initiative und erließ eine Verkehrsordonanz gegen Flandern⁵⁹. Diese stimmte mit der von 1358 wörtlich überein; nur in einem Punkt wurde sie verschärft⁶⁰: Kommt ein Nichthanse zu Wasser

⁵⁶ H. R. 1. 2. n. 324 § 14. H.U.B. 4. n. 899.

⁵⁷ Vergleiche hierzu W. Stein „Die Hansestädte“ H. Gbll. 1913, S. 281/82, 538.

⁵⁸ cf. Daenell a. a. O. S. 76 ff. K. Bahr a. a. O. S. 39 ff.

⁵⁹ H. R. 1. 3. n. 381.

⁶⁰ H. R. 1. 3. n. 381 § 7.

oder Lande in eine Hansestadt und führt aus Flandern, Antwerpen oder Mecheln Tuche mit sich, soll er sie nicht in der betreffenden Stadt verkaufen, ebensowenig soll sie ihm einer abkaufen, sondern diese Laken sind von der Stadt zur Verfügung der gemeinen Städte zu halten. Die entsprechende Verfügung von 1358 lautet: Der Neutrale soll die Güter wegfahren, und darauf sollen die achten, denen der Hafen oder die Stadt gehört. Die in dem Abschnitt über die erste flandrische Sperre geäußerte Vermutung, daß es in erster Linie die Nichthansen waren, die die verbotenen Tuche ins Land führten und so drohten, im Handel mit Tuch an Stelle der Städte zu treten (cf. den Brief Braunschweigs an Goslar), erfährt so eine Bestätigung. Auf der anderen Seite aber läßt die Tatsache der wörtlichen Uebereinstimmung mit den Ordonnanzen von 1358 vermuten, daß diese im wesentlichen den gehegten Erwartungen entsprochen haben. Gefaßt werden die Beschlüsse am 1. Mai 1388. Der Räumungstermin ist Himmelfahrt Mariae⁶¹, der 15. Juli 1388. Das im vorhergehenden Abschnitt über die Scheidung Einfuhr — Ausfuhr Gesagte gilt auch für diese Sperre; also Beginn der Sperre der Einfuhr nach Flandern mit Erlaß der Ordonanz⁶², Abzugstermin und Beginn des Verbotes der Ausfuhr der 15. Juli. Wiederum liegt annähernd ein Vierteljahr zwischen beiden Zeitpunkten.

Während der dem Verkehrsabbruch vorangegangenen Streitigkeiten war es, wie schon erwähnt, von Seiten des Grafen von Flandern zu Geleitsentziehungen und Beschlagnahmen von Gütern gekommen. Um solchen Fährnissen aus dem Wege zu gehen, sucht man die Sperre dadurch möglichst lange geheim zu halten, daß man den Räumungsbefehl an in Lübeck nicht vertretene Städte später absendet⁶³. So geht die Benachrichtigung an Soest erst am 29. Juni, etwa 2 Wochen vor dem Räumungstermin ab. Soest soll es „hemelich beholden“ und den benachbarten Städten Dortmund, Münster,

⁶¹ Nicht Himmelfahrt wie Daenell angibt.

⁶² Aber die Einfuhr aus den Hansestädten nach Flandern ist, soweit sie über See ging, und das war wohl der bei weitem größere Teil, schon längere Zeit faktisch wegen der Unsicherheit zur See unterbrochen gewesen.

⁶³ H. R. 1. 3. n. 394.

Osnabrück entsprechend mitteilen. Auch die Benachrichtigung des Kaufmanns in Brügge ist geheim⁶⁴. Es wird ein „hemelker, truwerdigher“ Bote geschickt, der den Kaufmann „hemeliken schal warnen“, und die „oversten und draplikesten van den kopluden“, denen er es mitteilen soll, sollen es ebenso „hemeliken by sik beholden by eren eeden“. Es würde aber unvermeidlich sein, daß die Nachricht den Flamen zu Ohren käme, wenn man sie sogleich an Plätzen verkündete, an denen Nithansen gemeinsam mit Hansen verkehren, wie es in Schonen der Fall ist; daher soll man die Flandernfahrt dort und auch in den Städten öffentlich erst zum 15. Juli verbieten. Da andererseits aber den Städten gesagt ist, sie sollen die Ordonanz ihren Bürgern gleich nach ihrer Rückkehr aus Lübeck verkünden, wird man sich die Benachrichtigung in der Form vorzustellen haben, daß zu jedem Kaufmann, der im Begriff stand nach Flandern zu reisen, gegangen und ihm die Ordonanz mitgeteilt wurde⁶⁵. Außer der erwähnten Benachrichtigung Soests sind keine weiteren erhalten. Aber der Rezeß fordert, daß die Ordonanz an Köln, die westfälischen Städte, an Bremen, Stade, die sächsischen und märkischen Städte und nach Schweden geschickt wird⁶⁶.

Abgesehen von der Ordonanz selbst ist aus dem Jahre 1388 nichts bekannt, was Einblick in den Verlauf der Sperre geben könnte. Zusammenhängen mag dies mit dem Fehlen eines privilegierten Stapels, denn der Graf von Holland bestätigte den Hansen erst im Mai 1389 die Privilegien, die sie während der ersten Sperre dort gehabt hatten⁶⁷. Bis dahin wird die Sperre nur notdürftig durchgeführt sein, und es werden sich Schwierigkeiten gezeigt haben; denn das Kontor wendet sich an die Versammlung der Städte mit einer ganzen Reihe von Aenderungsvorschlägen in der Sperrordnung, die in Verbindung mit den Erleichterungen, die namentlich den Preußen zugestanden wurden, dieser ein wesentlich anderes

⁶⁴ H. R. 1. 3. n. 380 § 5.

⁶⁵ H. R. 1. 3. n. 392.

⁶⁶ H. R. 1. 3. n. 380 § 6.

⁶⁷ cf. die in dem Brief der Preußen (H. R. 1. 3. n. 392) angeführte Meinung des Kontors, man solle auch Holland räumen.

Aussehen gaben⁶⁸. Zunächst wurde die Maasfahrt näher erläutert: Das Verbot, westlich der Maas auszuladen und das Gut den kurzen Weg über Land nach Dordrecht zu bringen, wird aufrechterhalten. Aber der Zusatz macht seinen Wert ziemlich zunichte⁶⁹ ⁷⁰. Denn falls doch ein Schiffer westlich der Maas in Seeland landet, wird für ihn keine Strafe festgesetzt, sondern ihm nur zur Pflicht gemacht, die Ladung zu löschen und sie von dort unter schweren Eiden nach Dordrecht an den Stapel zu bringen. Sicher macht man mit dieser Erleichterung aus der Not eine Tugend. Droht nämlich den Schiffen, die in seeländisches Gebiet gelangten, eine Strafe, so war es für sie sehr verlockend, um dieser zu entgehen, ihr Gut gar nicht nach Dordrecht in erlaubtes Gebiet, sondern nach Flandern zu bringen. Denn dort wurde es, abgesehen davon, daß man Aussicht hatte, der Strafe zu entgehen⁷¹, sehr gut bezahlt. Das Verbot, westlich der Maas zu landen, wird zudem nicht dadurch an Gewicht gewonnen haben, daß es gestattet war, auf dem Stapel erworbenes Gut nach Seeland zu bringen, um es von dort nach England oder weiter westwärts zu verschiffen, ausgenommen nach dem Swin⁷². Aber Seeland sollte nur als Umladeplatz benutzt werden; im übrigen darf man dort weder kaufen noch verkaufen⁷³. Entsprechend wird es den Städten zur Pflicht gemacht, kein Gut zu kaufen, das westlich der Maas erworben ist⁷⁴. Ausgenommen sind davon: Baiensalz, Poitouwein und Wolle, also Güter, die nicht aus Flandern kommen, sondern aus Gegenden, mit denen der Handel auch jetzt den Hansen freisteht. Solche Güter dürfen von den Kaufleuten nicht nur an Hansen verkauft werden, sondern der Handel damit in Seeland steht allgemein frei, mit der wohl hier besonders schwer zu überwachenden Einschränkung, daß sie nicht den Flamen in die

⁶⁸ H. R. 1. 3. n. 425.

⁶⁹ cf. Jessen: „Die Verlegung der Flußmündungen u. Gezeitentiefs an der festländischen Nordseeküste in jungdiluvialer Zeit“ u. Vogel: „Die Binnenfahrt durch Holland u. Stift Utrecht.“

⁷⁰ H. R. 1. 3. n. 425 §§ 3, 4.

⁷¹ cf. die Bemerkungen über mangelnde Kontrolle der Ausgangshäfen.

⁷² H. R. 1. 3. n. 425 § 4.

⁷³ H. R. 1. 3. n. 425 § 5.

⁷⁴ H. R. 1. 3. n. 425 § 9.

Hände gelangen. Die Erlaubnis über Seeland verkehren und sogar mit den genannten Gütern handeln zu dürfen, erfordert besondere Maßnahmen, wenn man den Stapelzwang nicht illusorisch machen will. Für auf dem Stapel gekauftes Gut ist vom Kontor ein Ausweis mitzugeben. Kann es nicht bewiesen werden, daß die in eine Hansestadt eingeführten Güter vom Stapel kommen, so soll sich die Stadt Sicherheiten dafür verschaffen, daß der Kaufmann das Gut wieder zurück zum Stapel bringt. Von der neuen Ordnung des Handels mit den aus England und Frankreich kommenden Gütern sollen ausdrücklich die in Holland, Seeland, in dem Stift Utrecht und an der Südersee belegenen Städte benachrichtigt werden ⁷⁵.

Bedeutet die ganze Neuregelung des Verkehrs über Seeland schon eine Erleichterung des Handels, die für die Sperre nicht ohne Gefahr ist, so wird ihre Lockerung noch deutlicher durch die Bestimmung, die den Kaufleuten gestattet, für die Zeit, da Märkte in Brabant sind, diese mit Waren aufzusuchen! Aber es müssen nach Beendigung des Marktes die nicht verkauften Waren wieder auf den Stapel gebracht werden ⁷⁶. Eigenartig ist der Erlaß, der festsetzt, daß, solange der (englische) Wollstapel in Calais ist, der Kaufmann den Wollstapel in Bergen op Zoom halten soll, also westlich der Maas und näher an dem verbotenen Antwerpen als an Dordrecht ⁷⁷. Bei Verlegung des Wollstapels aus Calais darf er ihn an einen beliebigen anderen Ort in Brabant legen, so wie es dem Kaufmann gelegen und nützlich ist ⁷⁸.

Schon in der ersten Sperre hatte man, wie Beispiele bewiesen haben, sowohl von Seiten der Hansen, als auch der

⁷⁵ Die Mitteilung ist erhalten in H. R. 1. 3. n. 428, sie ist eine fast wörtliche Wiedergabe dieser Verordnung.

⁷⁶ H. R. 1. 3. n. 425 § 15.

⁷⁷ H. R. 1. 3. n. 425 § 2.

⁷⁸ Die Gründe dieser Regelung sind schwer zu erkennen, vielleicht hofft man auf diese Weise eine gewisse Kontrolle über den Wollhandel zu bekommen und Antwerpen und Mecheln die Zufuhr zu kürzen. Sicher liegt Bergen op Zoom für etwa von Calais oder auch von England direkt kommende Wolle gelegener als Dordrecht, aber weswegen die Verlegung oder Beibehaltung des Stapels von der des englischen Wollstapels in Calais abhängig gemacht wird, ist unerfindlich.

Flamen keine Umwege gescheut, den Handel mit der Gegenseite fortzusetzen. Offenbar reicht auch in dieser Sperre das einfache Verbot, seinem Wirt in Brügge Güter zu übertragen, nicht aus; denn es wird jetzt bedeutend eingehender gefaßt⁷⁹. Es soll in Zukunft niemandem erlaubt sein, sein Gut nach Holland zu senden, um es seinem dortigen Wirt oder einem anderen Nichthansen zu übertragen. Ebenso wenig darf ein Hanseangehöriger eine Gesellschaft mit Holländern und Seeländern eingehen; unter das Verbot der gemeinsamen Gesellschaft fällt auch das Parthaben in Schiffen⁸⁰. Nicht unter den Begriff „Gesellschaft mit Nichthansen“ fällt es, wenn Kaufleute nichthansischen Schiffen, die aus einer Hansestadt nach Holland oder Seeland segeln, ihr Gut mitgeben und es dorthin verfrachten⁸¹. Es muß aber ohne Verzug auf den Stapel gebracht werden. Sehr bedenklich erscheint die Erlaubnis zum Reiten oder Fahren durch Flandern, die das Kontor allen Kaufleuten geben darf⁸². Gut darf allerdings nicht mitgenommen werden, auch keine Geschäfte abgeschlossen werden „sunder argelist“. Vielleicht — andere Gründe lassen sich schwer finden — besteht ein gewisser Zusammenhang zwischen dieser Erlaubnis durch Flandern zu reisen und der neuen Regelung des Einziehens von noch in Flandern ausstehenden Schulden⁸³: Ein Kaufmann, der Schulden in Flandern, Mecheln und Antwerpen ausstehen hat, mag sie zwischen dem Bekanntwerden dieser Ordonanz (27. Mai) und dem 1. November einmahnen, und zwar in Geld, Laken (!!) oder sonstigen Waren. Und diese Güter (also auch die Laken) darf er zu seinem Vorteil verkaufen, wo er will, ausgenommen in einer Hansestadt, — nur durch Köln dürfen die Laken gefahren werden —. Wer seine Schulden in dieser Weise einziehen will, soll es beim Kontor melden und seinen Eid darauf geben, daß er es ohne böse Absichten halten wird, wie die Vorschrift es besagt. Um den Heringshandel der

⁷⁹ H. R. 1. 3. n. 425 § 11.

⁸⁰ H. R. 1. 3. n. 425 § 8.

⁸¹ Die Aufzählung Seelands zeigt wieder, wie wenig ernst es mit dem Verbot der Fahrt dorthin war.

⁸² H. R. 1. 3. n. 425 § 16.

⁸³ H. R. 1. 3. n. 425 § 17.

Flamen auf Schonen zu unterbinden, sollen die Vögte der Städte dort den Verkauf von Salz und Tonnen an die Flamen verbieten⁸⁴. Umgekehrt soll man ihnen dort kein Tuch abkaufen, noch sonst irgend welchen Handel mit ihnen treiben⁸⁵.

Am Schluß der allgemein gültigen Verordnung werden die Städte aufs Neue ermahnt von den Schiffern und Kaufleuten Briefe zu verlangen, die ausweisen, daß die gebrachten Güter auf dem Stapel gekauft sind⁸⁶. Falls einer gegen diese Punkte verstößt, ist von ihm Bürgschaft zu fordern, die garantiert, daß er sich zur Verhandlung seines Falles auf der Städteversammlung einfindet. Diese wird über die Sache das Urteil sprechen⁸⁷.

Hier eingeschoben werden mag eine spätere Bestimmung, die die Einfuhr von Gut, das durch die Lombarden und Italiener nach dem Norden gebracht wird, regelt⁸⁸. Die Städte verlangen, daß kein Oel, keine Mandeln, Reis, Feigen noch westersches Gut gekauft werden soll, wenn die Lombarden es zuvor in Flandern gehabt haben. Zwei Motive werden zu diesen Maßnahmen geführt haben. Man verringert hierdurch Brügges Bedeutung als Markt für diese Waren und vergrößert die Nachgiebigkeit der Flamen. Dann aber kommt man den Neigungen des Herzogs von Holland entgegen, der auf dauerndes Bleiben der Hansen in Dordrecht hofft und wohl glaubt, daß durch solche Erlasse die Bedeutung Dordrechts schneller gehoben wird. Erhalten ist uns diese Bestimmung in einem Rezeß der preußischen Städte; bezeichnend für ihre und ihres Herrn Stellungnahme ist die Aufnahme, die sie bei ihnen findet. Die Städte sind zwar der Meinung, man müsse Folge leisten, aber mancherlei Um-

⁸⁴ H. R. 1. 3. n. 425 § 10. Daß die Flamen begonnen hatten, sich in Schonen einzunisten, beweist auch das angeführte Verbot der öffentlichen Verkündigung in Schonen.

⁸⁵ Mit dieser Maßnahme verfolgen die Städte zwei Absichten: abgesehen von dem nur für diese Sperre gesteckten Ziel, den Mangel der Flamen zu vergrößern, will man sich auch wohl das Monopol im Heringsfang und Heringshandel für die weitere Zukunft sichern. Die Sperre gibt dabei den willkommenen Anlaß ab, den Flamen ihre Stellung in Schonen möglichst schwierig zu machen.

⁸⁶ H. R. 1. 3. n. 425 § 13.

⁸⁷ H. R. 1. 3. n. 425 § 18.

⁸⁸ H. R. 1. 3. n. 490 § 4.

stände halber soll sie erst ab Weihnachten — der Rezeß stammt von August 1390 — in Kraft treten. In der Zwischenzeit wird man dem Kaufmann davon schreiben. Dieser soll dann die Lombarden warnen. Die Städte sind also im Prinzip mit der Anordnung einverstanden, aber „was unsir herren durfen czu irre notdurft, do wellen zi vri inne sin“. Mit anderen Worten, der Orden gedenkt nicht, sich den Städten in diesem Punkte zu fügen. Zeigt sich schon hierin eine Sonderstellung der Preußen, so wird diese noch deutlicher durch die Zugeständnisse, die ihnen gemacht werden müssen, um sie weiterhin auf Seiten der gemeinen Städte zu halten. Dem Schäffer von Königsberg wird erlaubt, weiße mechelnische Laken für den Gebrauch des Ordens zu kaufen. Als Gegengut dürfen die Lieger des Schäffers den Flamen Bernstein verkaufen⁸⁹. Die Forderung, daß gestattet werde, den Flamen „allerlei Gut“ zuzuführen, ohne daß ihnen etwas abgekauft wird, wird abgelehnt⁹⁰.

Bei einem Vergleich dieser neuen Bestimmungen mit der ursprünglichen Fassung des Verbots kommt man zu der Ueberzeugung, daß sich kaum grundsätzlich neue Gesichtspunkte finden, sondern daß die Bestimmungen nur eine amtliche Bestätigung von Gepflogenheiten, die sich infolge der Verlegung des Kontors nach Dordrecht herausgebildet haben, darstellen⁹¹. So wichtig eine gewisse Elastizität bei dem Aufrechthalten aufgestellter Forderungen ist, hier geht sicher ein Teil der Zugeständnisse über das Maß dessen hinaus, was der strengen Durchführung der Sperre zuträglich ist: die Reise durch Flandern, der Besuch von Märkten in Brabant

⁸⁹ H. R. 1. 3. n. 425 § 7.

⁹⁰ H. R. 1. 3. n. 422 § 5.

⁹¹ Bahr a. a. O. Seite 45 kommentiert diese Aenderungen folgendermaßen: „Obwohl man andererseits gleichzeitig die Sperrbeschlüsse durch einige detaillierende Zusätze teilweise verschärfte, zeigen jene Erleichterungen, daß auch die Hansen schon mit der Möglichkeit baldigen Friedens rechneten.“ Diese Erleichterungen wären angesichts der Tatsache, daß Verhandlungen nur bevorstehen, weitere Abmachungen keinesfalls getroffen sind, nicht sehr wahrscheinlich; dann bleiben aber die Verschärfungen unverständlich. 1359/60 hatte man, als die Not Flandern für einen Frieden gefügig zu machen schien, nicht die Bestimmungen erleichtert, sondern ungeheuer verschärft (s. o. S. 27).

und vor allem die dem Schäffer von Königsberg gegebene Erlaubnis des Ankaufs mechelnischer Laken und des Verkaufs von Bernstein sind einmal für den Schäffer selbst eine Versuchung, der er, wie noch gezeigt wird, nicht widersteht, dann aber wird diese Sondererlaubnis bei den anderen Kaufleuten ein Gefühl der Benachteiligung hervorgerufen haben, das den Eifer beim Innehalten der Bestimmungen jedenfalls nicht angefacht hat. Sicher nicht ohne Einfluß auf das Nachgeben Preußen gegenüber war das freundschaftliche Verhältnis des Ordensmeisters zu dem Grafen von Flandern. Letzterer benutzte den Hochmeister immer wieder, um durch ihn zu Verhandlungen mit den Städten zu kommen. Schließlich aber zwangen die preußischen Städte ihren Herrn doch, auf ihr Interesse, das mit dem der anderen Städte parallel ging, mehr Rücksicht zu nehmen⁹². Aber problematisch bleibt die Haltung des Ordens dennoch immer.

Kurz mag die Haltung der niederländischen Städte, insbesondere Kampens, besprochen werden. Sie nahmen wenig Rücksicht auf die Belange der Hansestädte, sondern nutzten die für sie günstige Lage aus und betrieben den Handel mit Flandern, ohne sich um die Erlasse des Kontors viel zu kümmern⁹³. Und schließlich ist es ihnen auch nicht allzusehr zu verübeln, wenn sie sich an die Bitte des Kontors in Dordrecht, die Güter über den Stapel gehen zu lassen, nicht sehr streng halten. Denn da sie nicht Hansestädte sind und nicht an deren Privilegien teil haben, liegt es durchaus nicht in ihrem Interesse, mit den Hansern zu gehen, wenn diese in einer bedrängten Lage sind. Genaueres weiß man über die Stellung Kampens⁹⁴. Anscheinend hat es in Preußen fragen lassen, ob es dort handeln dürfe. Denn der Hochmeister und die preußischen Städte geben Kampen Erlaubnis, in Preußen seinen Geschäften nachzugehen, allerdings unter der Voraussetzung, daß es die Ordonanz, deren Bestimmungen es in Dordrecht erfahren kann, innehält. Auf diesen Brief, der im Anfang Juni 1389 geschrieben ist, antwortet Kampen erst

⁹² Daenell a. a. O. S. 81.

⁹³ cf. Daenell a. a. O. S. 85.

⁹⁴ H. R. 1. 3. n. 487, 488.

$\frac{3}{4}$ Jahr später⁹⁵, der Kaufmann in Dordrecht habe ihm die Ordonanz nicht mitteilen wollen, so daß Kampen zu seinem Bedauern den Inhalt nicht wüßte, also auch nicht darüber beraten könnte⁹⁶. Aber es verspricht, die Güter, die es in Preußen laden wird, an jedes von den Preußen gewünschte Ziel zu tragen. Handeln die Schiffer und Kaufleute aus Kampen nicht danach, so will die Stadt sie so bestrafen, wie man es in den Hansestädten tut. Die Preußen lassen sich auf das Verlangen der Kampener ein und verkaufen ihnen Waren. Ihr Vertrauen wurde mißbraucht, denn kurze Zeit nach dem Schreiben an die Preußen müssen diese feststellen, daß die Kampener gegen Ordonanz und Versprechen das in Preußen gekaufte Gut nach Flandern in das Swin gebracht haben, und zwar muß dies von vorneherein beabsichtigt gewesen sein, denn zwei Danziger haben den Kampenern Geld mitgegeben, offenbar damit diese zugunsten der Danziger in Flandern Einkäufe machen⁹⁷. In einem Schreiben⁹⁸ verlangen die Preußen nun, Kampen möge sein Versprechen, Uebertreter genau so zu strafen wie die Hansestädte, wahr machen. Es werden 11 Schiffer aus Kampen aufgezählt, die in Preußen waren und von dort nach Flandern gesegelt sind. Man hat sich also nicht einmal die Mühe gemacht, Kampen anzulaufen, um die Sache notdürftig zu verschleiern, sondern ist offen verbotene Wege gegangen. Da auch Preußen nach Flandern gesegelt sind, teilt man des guten Beispiels wegen Kampen mit, man werde diese in Preußen richten, Kampen

⁹⁵ H. R. 1. 3. n. 489.

⁹⁶ Wie es sich mit der nicht sehr wahrscheinlichen Behauptung Kampens, das Kontor wolle ihm den Inhalt der Rezesse nicht mitteilen, verhält, läßt sich nicht nachprüfen. Vielleicht gibt eine Erklärung die Annahme, das Kontor habe sich geweigert, weil es von vornherein wußte, daß Kampens Versprechen nur leere Zusagen sein würden, auf die kein Wert zu legen sei. Jedenfalls aber geht aus dem Briefe hervor, daß Kampen von dem Inhalt der Ordonanz, in der Hauptsache jedenfalls, ganz gut Bescheid wußte. (Im Gegensatz hierzu W. Stein „Die Hansestädte“, 1913, Seite 547: „Die von den Hansestädten erlassene Verordnung der neuen Handelssperre gegen Flandern kannte es (Kampen) nicht.) Und sicher ist, daß der Abschnitt der ergänzenden Ordonanz, der eigens für die holländischen Städte gedacht war, auch zu Kampen gelangt ist, so daß es unter allen Umständen gewußt hat, wie es sich zu verhalten hatte.

⁹⁷ H. R. 1. 3. n. 490 §§ 2, 3.

⁹⁸ H. R. 1. 3. n. 491.

solle es entsprechend machen und Preußen seine Meinung über die Sache schreiben. Um Kampen auf jeden Fall zu zwingen, die Flandernfahrer zu strafen, wird hinzugefügt, die Schiffsherren, die so gegen die Verbote gehandelt haben, werden in Preußen keine Ladung mehr empfangen, bis sie abgeurteilt sein werden. Weiteres über die Angelegenheit, ob die Kampener gerichtet sind und ob der Verkehr Kampen—Preußen fortgesetzt ist, ist nicht bekannt.

Nach den Kampenern waren es zweifellos die Preußen selbst, die am meisten gegen die Ordonanzen verstießen. Ehe jedoch diese Verstöße behandelt werden, mag an Hand des wenigen vorhandenen Materials erläutert werden, in welcher Weise der erlaubte Verkehr vor sich ging und wie er geregelt wurde. Es handelt sich einerseits um Aufzeichnungen über Bürgschaften⁹⁹, die gestellt waren als Garantie dafür, daß nicht unerlaubterweise nach Flandern gefahren wurde. Es sind in Danzig — z. T. wenigstens — Holländer, die Bürgen stellen¹⁰⁰. Man stellt einfach fest, daß: „Hinrik Kume fideiussit pro Mathia Pek, quod ipse Flamingis bona sua non debeat adducere, sicut constitutiones edocent communium civitatum“ oder kürzer: „Herman Smit fideiussit quod Johann Lorens non debeat Flamingis sua bona apportare¹⁰¹.“ Diese Danziger Aufzeichnungen sind das einzige Material, das uns aus der Zeit zwischen dem ersten Erlaß der Sperre 1388 und der Ergänzung auf der Maiversammlung 1389 erhalten ist¹⁰².

Ebenso sind Ausweise, die das Kontor als Bescheinigung für aus dem Osten gebrachte Waren ausgestellt hat, nicht vorhanden. Wohl aber umgekehrt besiegelte Zertifikate über

⁹⁹ H. R. 1. 3. n. 395.

¹⁰⁰ Daß die Kampener, die doch wohl auch Bürgschaft zu stellen hatten, dennoch nach Flandern fuhren, beweist die Einträglichkeit dieser Geschäfte.

¹⁰¹ Bemerkenswert ist das Fehlen jeglicher Mengenangabe.

¹⁰² Eine weitere spätere Aufzeichnung stammt aus Wismar und ist ähnlicher Art (H. R. 1. 3. n. 483). Die Notizen — es sind vier — sind etwas ausführlicher gehalten: „Hinricus Tode et Hinricus Vicke promiserunt pro Hinrico Satonen, quod non navigabit versus Flandriam, sed dumtaxat ubi mercator licite navigare possit, cum bonis suis et navi et quod litteram reportabit.“ Es ist also darauf hingewiesen, daß ein Brief des Kontors nötig ist, um die Bürgen freizubekommen. Natürlich war es auch möglich, daß die Fahrennden die Kautions selber stellten: „Petrus Dudesche promisit pro se ipso,

auf dem Stapel nach Vorschrift gekaufte Waren¹⁰³, die nach dem Osten (Reval) gebracht werden. „... ghewesen hevet vor uns also vor de olderlude des ghemeynen kopmanns van der Dutschen Hense nu to Dordrecht wesende Vrowyn Soltrump, gethoget und war gemaket also van twen terlinghe wandes, unde Hinric Rucgesberch dre terlinge wandes, welk vorscreven want geschepet is in Lyfart Lambertssone to dem Stapel to Dordrecht unde koft na dem bode unde ordinancie der gemeynen Osterschen stede.“ Bescheinigt wurde also die Menge des Gutes, wer der Inhaber war, wer der Schiffer, und schließlich daß die Ware ordnungsgemäß auf dem Stapel gekauft war. Erst nach Vorlegen dieser Bescheinigungen durften die gebrachten Güter in den Hansestädten verkauft werden. Als Lücke bei diesem System muß empfunden werden, daß die Hansestadt, in der das Gut verkauft wurde, nicht dem Kontor eine Bestätigung dieses Verkaufs senden mußte; denn so war es doch möglich, daß die Hansen, auch ohne auf dem Stapel gekauft zu haben und ohne eine Bescheinigung von Seiten des Kontors, in irgendeine der Hanse nicht angehörige Hafenstadt fuhren, in der ihnen der Ausweis des Kontors gar nicht abverlangt wurde.

Mit Erörterung dieser Möglichkeiten kommen wir zu den Uebertretungen. Der verbotene Verkehr muß, auch im Verhältnis zu dem erlaubten, ziemlichem Umfang angenommen haben, denn die in Lübeck versammelten Städte erklären den Preußen¹⁰⁴, der Grund für das wiederholte Scheitern der Verhandlungen mit den Flamen sei nur der, daß viele Hansen die Ordonanzen nicht halten. Zur Erhärtung dieser Behauptung

quod navigabit, sicut probus vir, literam reportabit.“ Gleichfalls aus Danzig stammt eine Aufzeichnung aus dem Jahre 1391 (H. R. 1. 4. n. 3). Sie ist bedeutend umfangreicher als die erste und enthält in 55 Paragraphen 57 Namen von Schiffen und Kaufleuten, die in Danzig Bürgen gestellt haben: „quod nullibi velit velificare, nisi secundum quod ordinancia docet.“ Dieser Satz ist jedoch nur bei den ersten 5 Aufgezählten zu finden. Nachher wird es eine einfache Liste von Namen: Everd Dodbrug fideiussit pro Milges Volquinsson de Amsterdamme usw. Der Herkunftsort ist bei 53 Schiffen angegeben, es sind außer einem Seeländer (!) sämtlich Holländer. Und zwar sind 21 Amsterdamer, 11 Zierixeer, 10 Kampener und 3 Enkhuizener darunter.

¹⁰³ H.U.B. 4. n. n. 1004, 1008, 1009.

¹⁰⁴ H. R. 1. 3. n. 469.

werden gleich Beispiele angeführt: Ein großes Schiff aus Preußen ist in das Swin gesegelt und hat dem Herzog von Burgund Waren geliefert. Ziemlich peinlich wird den Preußen die im gleichen Brief über den Schäffer zu Marienburg, also eine amtliche Person, erhobene Klage gewesen sein. Dieser soll in Flandern verkauft und wieder flämische Tuche eingeführt haben. Anschließend werden die Preußen dann ermahnt, Acht zu geben, daß solche Dinge nicht mehr vorkommen. An solchen Ermahnungen scheint es auch später nicht gefehlt zu haben, denn ein Jahr nach dem oben erwähnten Briefe (vom 25. April 1390) erklärt, auf eine Klage des Kontors und der Städte über Nichtinhalten der Ordonanz in Preußen hin, die Versammlung der preußischen Städte, man wolle sie in Zukunft ungebrochen halten und gegen Frevler streng vorgehen¹⁰⁵.

Wenn man es nicht als Zufall ansehen will, daß die weitest aus größte Zahl der Urkunden, Aufzeichnungen und Schriftstücke, deren Inhalt Uebertretungen sind und die von Verhandlungen gegen Uebertreter herrühren, aus Preußen stammen, dann muß man den Preußen glauben, daß es ihnen mit ihrem Versprechen ernst war. Der Hochmeister und seine Städte gehen bei der Untersuchung der Fälle mit System vor. Zunächst will man Nachforschungen halten, wo Uebertreter sich befinden¹⁰⁶, danach sollen diese in Preußen¹⁰⁷ gerichtet werden, damit dem einen ebenso geschehe wie dem anderen. Jeder Stadt wird der Beschluß besonders mitgeteilt, sie soll dann auf der nächsten Versammlung schriftlich vortragen, was sie unternommen hat. Der Beschluß, die Personalien der Uebertreter ernstlich in Erfahrung zu bringen, wird sofort in die Tat umgesetzt¹⁰⁸, denn ein Brief der preu-

¹⁰⁵ H. R. 1. 4. n. 1 § 6.

¹⁰⁶ H. R. 1. 4. n. 97 § 1. Damit folgt man in Preußen einem Beschluß der allgemeinen Versammlung in Hamburg, des Inhalts, man wolle an die Städte der Mark, an Braunschweig, Magdeburg und Goslar schreiben, damit sie sich bemühen, Uebertreter der Ordonanz in Erfahrung zu bringen und Lübeck zu melden. H. R. 1. 4. n. 38 § 12.

¹⁰⁷ Damit, daß den Preußen selbst die Bestrafung überlassen wird, die Ertappten nicht vor der allgemeinen Versammlung zu erscheinen haben, wird den Preußen eine weitere Konzession gemacht.

¹⁰⁸ H. R. 1. 4. n. 98.

bischen Städte an das Kontor in Dordrecht geht ab, das Kontor möge die Namen aller derer schicken, die sich schuldig gemacht haben. Nach Ermittlung der Namen geht dann das Verfahren den in den Erlassen vorgesehenen Gang: Von den Uebertretern werden Bürgschaften verlangt, damit sie sich den Städten zur Verantwortung stellen, wenn diese es wünschen. All ihr Gut, das sie aus Flandern gebracht haben oder das vielleicht noch kommt, wird im Interesse der Städte des Landes angehalten werden¹⁰⁹. Ein weiterer Rezeß¹¹⁰ setzt als Bürgschaft das Gut der Uebertreter fest.

In der Verfolgung dieser Angelegenheiten läßt man sich nun auch durch keine Fürsprache irgendwelcher hoher Herren für die Angeklagten irre machen, es wird fest bei der Ordinanza geblieben. So führt man den Prozeß gegen einen gewissen Henricus Herthenger¹¹¹, der gegen das Verbot im Swin gewesen ist. Aus irgendwelchen, nicht angegebenen, Gründen verwenden sich der Bischof van der Koyo und der Comtur von Elbing für Herthenger und bitten, ihm sein Gut und Schiff freizugeben. Ebenso wünschen sie die Loslassung des Bürgen „hern Henning Lankow“ um des Dienstes willen, den Lankow für den Orden geleistet hat¹¹². Der Hochmeister und Danzig haben sich mit der Freilassung einverstanden erklärt. Aber die anderen Städte behalten es sich vor, in ihrem Rate über die Angelegenheit zu sprechen. Und die Versammlung im Dezember 1393¹¹³ entscheidet sich gegen Herthenger und Lankow, sie will den Hochmeister bitten, daß er sie in dieser Angelegenheit „by eren und by rechte behalde nach der ordinancie der gemeinen stede“.

Die gleiche Versammlung schaffte auch über die ganzen anderen vorliegenden Fälle Klarheit. Von dem genannten Henricus Herthenger wird festgestellt¹¹⁴, daß er in das Swin gesegelt ist, dort gelöscht und Rückfracht genommen hat,

¹⁰⁹ H. R. 1. 4. n. 140 § 4.

¹¹⁰ H. R. 1. 4. n. 137 § 3.

¹¹¹ H. R. 1. 4. n. 140 § 8.

¹¹² Nicht ausgeschlossen ist, daß man die Untersuchung gerade dieses Falles unterdrücken will, weil, wie die Untersuchung ergibt, so viele Herren in die Angelegenheit verwickelt sind.

¹¹³ H. R. 1. 4. n. 172.

¹¹⁴ H. R. 1. 4. n. 175 § 1.

und zwar Oel, Reis, Amandelen, Salz usw. Es folgt dann die Aufzählung der Leute, an die die genannten Güter verteilt sind. Der Schiffer selbst hatte 14 Oelpipen gehabt, der Schäffer von Königsberg 8, der Schäffer von Marienburg 6, Crymo von Elbing 4, Wicbort Rand 2, Everd von der Weden 4 Oeipipen und 6 „vesken“.

In ähnlicher Weise werden weitere Namen von Eigentümern aufgezählt, die ihre Güter mit einem Schiffer Johann Hund aus Flandern nach Thorn haben kommen lassen. Ferner sind der Versammlung eine ganze Anzahl von Leuten angegeben, die in Danzig oder Elbing mit ihrem Gute, das sie sich aus Flandern verschafft haben, gewesen sind. Die angezeigten Uebertreter mußten, falls das Gut noch nicht verkauft war, dieses verkaufen, nachdem sie geschworen hatten, den Erlös abzuliefern¹¹⁵. Bei manchen war es zweifelhaft, ob sie die Waren auf erlaubte Weise erworben hatten oder nicht. Die Güter wurden den Eigentümern zunächst überlassen, aber sie mußten eidlich geloben, falls es ihnen nicht glückte, den Verdacht abzuwälzen, sich vor den Städten verantworten zu wollen¹¹⁶. Bei Verkauf der Güter hatten auch die noch nicht überführten den Erlös abzuliefern. Nach dem Verkauf der Waren und nach Ablieferung des Erlöses ließ man diese noch nicht aus den Augen, sondern der Käufer mußte im Besitze eines Ausweises über den Kauf sein¹¹⁷. Vermutlich schützte dieser vor weiteren Anhaltungen.

Bei ihrem Vorgehen gegen Uebertreter und vor allem bei der Aufdeckung von Verfehlungen wurden die Städte unterstützt durch das Kontor, das ihm zur Kenntnis gekommene Uebertretungen zur Anzeige brachte. So berichtet es sehr ausführlich an Reval über einen Revaler, Johann Lovenschede, der auf dem Markt in Antwerpen gewesen ist und dort verbotenes Gut gekauft hat¹¹⁸. Verschifft hat die Waren — es sind 2 Packen Tuch, 3 Terlinge und 1 Werkfaß — der Schiffer Johann Gustrow. Der Kaufmann bittet Reval, nach

¹¹⁵ H. R. 1. 4. n. 176 § 4.

¹¹⁶ H. R. 1. 4. n. 176 § 3.

¹¹⁷ H. R. 1. 4. n. 176 § 8.

¹¹⁸ H.U.B. 4. n. 1006.

der Ordonanz zu handeln und die Angelegenheit den Städten, die für die Aburteilung zuständig sind, zu überantworten. Gleichzeitig hat das Kontor Lübeck die Sache berichtet. Dem Schiffer ist befohlen, er solle die Waren auf keinen Fall aus dem Schiffe lassen, bevor er den ihm mitgegebenen Brief der Stadt Reval überantwortet hat¹¹⁹.

In Lübeck hat man auf die Benachrichtigung des Kontors hin über diesen und noch einen Fall mehr, der mit dem Lovenschedes verknüpft ist, verhandelt und teilt die Urteile Reval mit¹²⁰. Das Urteil zeigt, in welcher raffinierter Weise versucht wurde, die Sperrkontrolle hinters Licht zu führen. Johann Lovenschede hatte nämlich in seine Laken die des anderen Angeklagten, Johann Borkenhusen, getan und sie mit seiner Marke versehen. Lovenschede hoffte wohl, da Borkenhusen seine Laken ordnungsgemäß gekauft hatte und also Ausweise führte, daß auf diese Weise die Kontrolle seine Laken mit für Borkhusens ansehen werde und er sie in Reval unangefochten würde verkaufen können. Aber in Lübeck durchschaute man infolge der Anzeige des Schiffers seine Machenschaften, sprach Borkenhusen frei und Lovenschede seiner Tuche verlustig. Reval wurde gebeten, die Güter zu „penningen“ und den Ertrag bis zu weiterem Bescheid aufzuheben.

Bei der Verhängung von Strafen begnügte man sich jedoch nicht nur mit Gütereinziehung, Ablieferung des Erlöses usw., sondern man strafte auch mit der im Rezeß angedrohten Verhansung¹²¹. Nur hat es den Anschein, als ob Strafe an Gut und Vermögen sofort nach Feststellung der Uebertretung verhängt wurde, die Verhansung aber erst nach Be-

¹¹⁹ Es ist sehr eigenartig, daß Gustrow sich zunächst bereitgefunden hat, die Güter, von deren verbotener Herkunft er doch wahrscheinlich von vornherein gewußt hat, zu verfrachten, dann aber zu dem Kaufmann gegangen ist und diesem die Sache unterbreitet hat. Jedenfalls ist ihm das Risiko beim Ertapptwerden — Verlust seines Schiffes, Verlust der Hanserechte — zu groß gewesen.

¹²⁰ H. R. 1. 3. n. 481.

¹²¹ H. R. 1. 4. n. 38 § 19. Verhansung bedeutet lediglich Ausschluß von dem Genuß der Privilegien. Ein Verhanster konnte auf ein Gesuch hin durchaus Bürger in einer Hansestadt werden. cf. hierzu aus den Kämpfen gegen Waldemar IV. H. R. 1. 1. n. 479 § 38. Dort ist die Versammlung sich nicht schlüssig über den Umfang einer Verhansung.

endung des Zwistes mit den Flamen. Dieser Schluß gründet sich auf der Feststellung, daß sämtliche während der Sperre gefällten Urteile keine Verhansung enthalten, sondern daß alle Verhansungen und Listen von Verhansungen aus Zeiten, die zum Teil erheblich nach Beendigung der Sperre liegen, stammen. So stammt ein offizielles vom Brügger Kontor herausgegebenes Verzeichnis der Verhansten aus dem Jahre 1397¹²² ¹²³. Außer der Feststellung, daß die aufgezählten Kaufleute, die verbotene Reise gefahren sind, nicht mehr des Kaufmanns Rechte genießen sollen, wird denen Verhansung angedroht, die weiterhin mit ihnen „kumpanei“ haben und mit ihnen handeln.

Kurz erwähnt werden muß das Verfahren gegen Neutrale, die mit flandrischem Gut in die Städte kamen und dabei er-
 tappt wurden. Es war bestimmt¹²⁴, daß ihnen die Laken von der Stadt, die sie fand, abgenommen und zur Verfügung der Städte gehalten werden sollten. Ueber das weitere Schicksal des Tuches war nichts gesagt. Erst nachdem die Sperre im wesentlichen ihr Werk getan hatte, fragten die preußischen Städte bei Lübeck an, was mit dem festgelegten Gut der Neutralen geschehen solle¹²⁵. In Preußen gehe das Gerücht, Lübeck habe den Neutralen auf ihre Bitte hin das Gut frei-

¹²² H.U.B. 1. 5. n. n. 254, 255, desgl. Verhandlungen um eine Verhansung berichtet H. R. 1. 4. n. 291.

¹²³ Eine Erklärung dafür, daß so viele Jahre nach Beendigung der Sperre noch eine Liste der Verhansten herausgegeben wird, gibt vielleicht ein Schreiben an Dortmund (H.U.B. n. 255). Es wird gesagt, daß das Kontor die Namen der Uebertreter der Bestimmungen bei jeder Versammlung des gemeinen Kaufmanns hat vorlesen lassen, um den Leuten Gelegenheit zu geben, sich zu verantworten wie die Ordonanzen es vorschreiben. Die Leute, die in der dem Brief beiliegenden Liste aufgezählt sind, werden, nachdem ihnen so häufig Gelegenheit gegeben ist, sich zu rechtfertigen, jetzt endgültig aus des Kaufmanns Rechten verstoßen. Die Verhansung ist erstmalig sicherlich gleich nach Beendigung der Sperre erfolgt; nur hat man, was bei einem Schritte, der für die Betroffenen von so einschneidender Bedeutung ist, wie die Verhansung, diesen immer wieder Gelegenheit geben wollen, sich zu rechtfertigen. Und erst so lange Zeit nachdem der Zwist mit Flandern beigelegt ist, glaubt man sicher zu sein, daß keinem der Verhansten mehr Unrecht geschieht und schließt daher mit dieser Herausgabe der Liste die Verhandlungen endgültig ab.

¹²⁴ H. R. 1. 3. n. 381 § 7.

¹²⁵ H. R. 1. 4. n. 48.

gegeben. Ob diese Vermutung auf Tatsachen beruht, läßt sich nicht feststellen, es ist aber nicht unwahrscheinlich¹²⁶; denn die Versammlung im Juli 1393 beschließt zwar nicht das Gut den Neutralen wieder auszuliefern, sondern es wird, soweit dies noch nicht geschehen ist, verkauft und der Erlös den Eigentümern wieder zugestellt. Damit nahm man den Neutralen jeden Grund zur Klage, ohne daß man während der Sperre Gefahr lief, den Erfolg dieser durch die Einfuhr der Neutralen in Frage zu stellen oder, was den meisten Hansen wohl noch bedrohlicher erschien, daß sich die Fremden an ihrer Stelle im Tuchhandel festsetzten.

Bei den Verhandlungen mit den Flamen um eine Wiederaufnahme der Beziehungen machten sich die Städte von vorneherein die 1359 gemachten Erfahrungen zunutze und eröffneten den Verkehr nicht gleich wieder nachdem die Flamen versprochen hatten, neue Privilegien und Entschädigungsgelder abzuliefern¹²⁷. Die am vereinbarten Termin abgelieferten Privilegien entsprachen bis auf zwei nicht sehr wichtige Einzelheiten den Wünschen der Hansen, aber die Flamen mußten um Aufschub bei der Zahlung der Gelder bitten. Lübeck bewilligte zwar den Aufschub, aber es war doch nötig, neue Verhandlungen anzusetzen. Trotzdem die Flamen sich offenbar Mühe gaben, die Forderungen der Städte zu erfüllen und es kaum zu befürchten stand, daß die Wiedereröffnung des Handels Rückschläge zur Folge haben würde, läßt Lübeck auch jetzt noch nicht locker, sondern ein Schreiben¹²⁸, das die Preußen über die Sachlage aufklärt, enthält gleichzeitig die Bitte, die Fahrt nach Flandern noch nicht zu erlauben. Etwa einen Monat später, am 12. Juli 1392, kann Lübeck den Preußen weiteres mitteilen. Die Flamen haben sich verpflichtet, am 15. August das Geld in Amsterdam abzuliefern. In der Zwischenzeit soll der Schuldbrief über den Rest der Entschädigungssumme und die Privilegien nach Hamburg oder Lübeck gebracht werden. Werden diese Abmachungen innegehalten, wird der Kaufmann am 29. Sep-

¹²⁶ H. R. 1. 4. n. 156 § 1.

¹²⁷ H. R. 1. 4. n. 38 § 6.

¹²⁸ H. R. 1. 4. n. 69.

tember wieder in Brügge sein¹²⁹; bis dahin ist Preußen gebeten, die Fahrt noch zu unterlassen. Die Ablieferung der Privilegien und die Zahlung des Geldes geschieht aber erst Mitte Oktober, der Wiedereinzug des Kaufmanns verschiebt sich infolgedessen auf den 13. Dezember. Die Sperre verlängert sich mechanisch bis zu diesem Termin. Um die Kaufleute nicht unnötig in Versuchung zu führen, vorzeitig nach Flandern zu fahren, wollen Lübeck und die versammelten Städte den Einzugstermin nicht vor dem 11. November verkünden. Die Sperrverlängerung ist also durchaus nicht nur Formsache gewesen, sondern man bemühte sich ernsthaft, nicht durch unnötige vorzeitige Bekanntgabe des Einzugsstermins eine Lockerung der Ordnung hervorzurufen. Aber da die Privilegien und das Geld abgeliefert sind, wird diese Geheimhaltung nicht unbedingt von den Preußen verlangt¹³⁰, wohl aber, daß man ein Aufsuchen Flanderns vor Einzug des Kaufmanns verhindert. Das gleiche Verlangen wird auch den livländischen, sächsischen und westfälischen Städten übersandt¹³¹.

Am 13. Dezember 1392 zieht dann der Kaufmann wieder in Brügge ein, und der Handel ist frei.

¹²⁹ H. R. 1. 4. n. 71.

¹³⁰ H. R. 1. 4. n. 106.

¹³¹ H. R. 1. 4. n. n. 107, 108, 109.

(Fortsetzung folgt)

II.

Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert¹

⟨Fortsetzung⟩

Von

Walther Vogel

II. Danzig

Danzig bietet ein in vieler Hinsicht noch reicheres statistisches Material zum Seeverkehr des 17. und 18. Jahrhunderts als Lübeck. Zwar die Spanischen Kollekten, die auch hier von 1606 ab erhoben worden sind, liefern nicht so gute Ausbeute wie in Lübeck, weil ihre Register zwar bis 1618 vollständig erhalten sind, ihre Erhebung aber in den nächsten Jahren, endgültig wohl 1621, eingestellt worden ist. Da ich die statistischen Ergebnisse der Danziger Spanischen Kollekten an anderer Stelle zu veröffentlichen gedenke², so mag es hier mit diesem kurzen Hinweis sein Bewenden haben. Erscheint also der Ertrag dieser Sonderquelle über den Verkehr mit der Iberischen Halbinsel verglichen mit dem Lübecker Material mager, so liefern dafür andere Aufzeichnungen reichen Ersatz, um so mehr als wir es bei Danzig nicht mit einem Platz zu tun haben, der weniger durch seinen stagnierenden Güterverkehr als durch seine Reederei einige Bedeutung bewahrt wie Lübeck, sondern mit einem der größten Treffpunkte des internationalen Seeverkehrs im damaligen Europa.

Die übrigen Quellen, deren Inhalt uns hier beschäftigen soll, können in drei Gruppen eingeteilt werden. Es sind dies

¹ Vgl. Hans. Gbll. 53. Jahrg. 1928, S. 110f.

² Voraussichtlich in der Zeitschrift des Westpreuß. Geschichtsvereins.

1. die Pfahlkammerbücher, 2. die Feuergeldrechnungen, 3. die Listen des ein- und ausgehenden Seeverkehrs in den Zeitungen des 18. Jahrhunderts. Das soll nicht besagen, daß damit das statistische Material aus unserem Zeitraum erschöpft wäre; so ist u. a. vorhanden ein „Schipper-Buch von Wein“ in zwei Teilen³: 1678—1684 und 1685—1692, ein chronologisches Verzeichnis sämtlicher Schiffer, die von See her Wein nach Danzig eingeführt haben, unter Angabe des Heimat- (nicht aber des Herkunft-)hafens und der einzelnen Wein-Posten (in Original-Gebinden und umgerechnet in Ohm und Viertel); ferner ein Waren-Conto-Buch 1751—1754⁴, d. i. ein Verzeichnis der seewärts ein- und ausgegangenen Warenmengen, geordnet nach Warenarten, innerhalb einer jeden chronologisch geordnet, die einzelnen Waren-Posten mit Angabe der Menge und des Schiffers; endlich gibt es für einzelne Jahre und ganze Jahresreihen summarische Verzeichnisse des ausgegangenen Getreides, auch des Holzes und anderer Waren. Da uns hier jedoch in erster Linie der Schiffsverkehr beschäftigt, so beschränken wir uns auf die eben genannten Quellengattungen.

Die Pfahlkammerbücher oder -register tragen ihren Namen von dem seit dem Mittelalter ursprünglich zur Unterhaltung des Hafens erhobenen Pfahlgeld, das in der Pfahlkammer erhoben und verwaltet wurde⁵. Pfahlkammerbücher sind bereits aus dem 15. Jahrhundert in größerer Zahl erhalten, und z. T. von V. Lauffer in tabellarischer Form veröffentlicht worden⁶, ebenso aus den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts (1505—1512, 1530). Aus der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ist nur noch das Pfahlkammerbuch von 1583, ein stattlicher Pappdeckelband in Großfolio, vorhanden⁷. In guter Ordnung geführt, verzeichnet es in alpha-

³ St. A. Danzig 300, Abtlg. 19, Nr. 37 u. 38.

⁴ Ebenda 300, Abtlg. 19, Nr. 42.

⁵ Vgl. darüber Foltz, Geschichte des Danziger Stadthaushalts S. 40, 73 f., 135 f., 211 f.

⁶ V. Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jhs. (Zs. d. Westpreuß. G.V. 33, 1894).

⁷ St. A. Danzig 300, Abtlg. 19, Nr. 14. Vgl. Behring, Ein päpstl. Legat über d. Handel Danzigs 1583 (Mitt. d. Westpreuß. G.V. 1, S. 66—75).

betischer Reihenfolge, nach den Vornamen der Schiffer, die Schiffe, die gezahlte Abgabe für das Schiff (wonach sich die Tragfähigkeit bestimmen läßt), die Ladung und ihre einzelnen Warenposten nebst den dafür gezahlten Abgaben. Ein- und ausgehende Schiffe sind durcheinander eingetragen, ohne ausdrücklichen Hinweis, so daß sich die Richtung nur mit Wahrscheinlichkeit aus der Art der Ladung erschließen läßt. Da zwar der Heimatsort des Schiffers, nicht aber Herkunfts- oder Bestimmungshafen der Schiffe genannt sind, so läßt sich wohl eine Statistik der Flaggen (Nationalität des Schiffes) und des Warenverkehrs im Ganzen, nicht aber eine solche der Verkehrsrichtungen aufmachen. Das gleiche gilt für die Pfahlkammerbücher aus der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts. Solche sind erhalten von 1634 (von 1632 nur eine Schlußabrechnung) und von 1640—1651, mit Ausnahme von 1644⁸. Das Pfahlkammerbuch von 1634 besteht aus 3 Bänden, deren jeder von einem der drei verordneten Pfahlkammerherren geführt wurde, die mit der Erhebung des Pfahlgeldes wochenweise abwechselten; ein- und ausgehende Schiffe sind getrennt verzeichnet. Aber nur die Bücher von 1634, 1640 und 1641 sind vollständig; bei den übrigen Jahrgängen fehlen durchweg 1 oder 2 Bände, so daß sie für die Aufstellung einer Statistik schon aus diesem Grunde ausscheiden. Aus späterer Zeit ist nur das Pfahlkammerbuch von 1752 erhalten⁹, ein Großfolioband von 316 Seiten, ähnlich eingerichtet wie das von 1583. Bei jedem Schiff, dessen Tragfähigkeit sich aus der Abgabe bestimmen läßt, ist gesondert die eingehende und die ausgehende Ladung nach einzelnen Warenposten eingetragen. Die fehlende Herkunfts- und Bestimmungsangabe läßt sich 1752 glücklicherweise aus den unten besprochenen Zeitungslisten ergänzen. Endlich gehören in diese Gruppe noch ein Anzeigebuch der Schiffer des eingehenden Verkehrs von 1729¹⁰, alphabetisch nach Vornamen der Schiffer, und innerhalb der Buchstaben chronologisch geordnet (mit Angabe der Lastenzahl und des Heimat-, nicht

⁸ St. A. Danzig 300, Abtlg. 19, Nr. 15—35.

⁹ Ebenda 300, Abtlg. 19, Nr. 43.

¹⁰ Ebenda 300, Abtlg. 19, Nr. 41.

aber des Herkunftshafens, und mit einem Seitenverweis auf das — verlorene — Pfahlkammerbuch), sowie eine große Reihe (rd. 30) Pfahlgeld-Taxen, aus dem Zeitraum von 1587 bis 1767, Schmalquarthefte, welche die Warenarten alphabetisch mit der Taxe verzeichnen¹¹. — Mit Rücksicht darauf, daß über den Danziger Verkehr, wenigstens soweit er den Sund passiert, bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts bereits die Sundzollregister genaue Aufschlüsse gewähren, habe ich die Pfahlkammerbücher bis 1651 nachfolgend unberücksichtigt gelassen und nur das von 1752 verwertet. Abgesehen von den genannten Aufzeichnungen aus der Pfahlkammer sind noch Listen über die Jahreserträge des Pfahlgeldes erhalten, die, soweit ich bisher feststellen konnte, allerdings mit einigen Lücken, bis 1787 reichen¹²; über die Art und Weise, wie diese zur Ermittlung des Danziger Seeverkehrs und seiner Schwankungen verwertet werden können, wird bei späterer Gelegenheit zu handeln sein.

Die Feuergeldrechnungen verdanken ihre Entstehung der Errichtung einer großen Feuerbake oder Blüse zu Hela, kurz vor Mitte des 17. Jahrhunderts, zu deren Unterhaltung das Feuergeld erhoben wurde. Erhalten sind die Rechnungen von 1670, 1679 und von 1693, erste Jahreshälfte (Januar bis Juni)¹³. In den Rechnungen werden monatweise die eingelaufenen Schiffe, die ihre Pässe abgeliefert haben, unter Angabe des Heimathafens¹⁴ verzeichnet; dabei werden große Schiffe (von 90 Last und darüber) und kleine (von 20—85 Last¹⁵) unterschieden, noch kleinere Schiffe, unter

¹¹ St. A. Danzig 300, Abtlg. 19, Nr. 45 u. 46.

¹² Foltz, Gesch. d. Danziger Stadthaushalts S. 527—28 (1622 bis 1704, doch mit Lücken); eine Sammlung von Attesten über die Pfahlkammer-Einnahmen königlichen Anteils (St. A. Danzig 300, Abtlg. 19, Nr. 53) umfaßt die Jahre 1709, 1712—1731 u. 1747. Eine von 1733—1759 reichende Liste der Pfahlkammer-Einnahmen enthält die „Danziger Seezoll-Tabelle von a. 1733 bis a. 1759“, eine als Flugblatt gedruckte Streitschrift (St. A. Danzig, Druckschriften Ph 32). Zwei weitere Listen, die Jahre 1765—1772 und 1776—1787 umfassend, hat R. Damus, Die Stadt Danzig gegenüber der Politik Friedrichs des Großen und Friedrich Wilhelms II. (Zeitschr. d. Westpreuß. Geschichtsvereins 20 [1887], S. 203), abgedruckt.

¹³ St. A. Danzig 300, Abtlg. 14, Nr. 30. Vgl. Foltz a. a. O. S. 219.

¹⁴ Nicht des Herkunftshafens, wie Foltz S. 219 behauptet.

¹⁵ Die Lastangaben wurden auf volle 5 abgerundet.

20 Last, zahlten nur 1 Gulden Paßgeld (s. u.), manchmal nur 18 Groschen, und sonst nichts. Foltz bemerkt, daß das Feuergeld „von den nach und von Danzig fahrenden Schiffen erhoben“ wurde. Wenn damit gemeint sein sollte, daß das Feuergeld zweimal, beim Ein- und beim Auslaufen, zu entrichten war, so dürfte ein Irrtum vorliegen. Die Abgabe wurde offenbar nur einmal, nach dem Einlaufen, erhoben, obwohl der Umstand, daß ein und derselbe Schiffer in den Rechnungen bisweilen zwei- oder mehrmal, manchmal in ziemlich geringem zeitlichem Abstand, begegnet, dagegen sprechen könnte. Indessen gerade die Tatsache, daß die Mehrzahl der Schiffer nur einmal vorkommt, beweist das Gegenteil; auch ein Vergleich mit den Sundzollregistern (SZR.) spricht dafür, daß die Feuergeldrechnungen nur den Verkehr in einer Richtung widerspiegeln, denn die Zahl der im Sunde registrierten, von Danzig kommenden Holländer und Briten (Engländer und Schotten) stimmt 1670 und 1688 (s. u.) ziemlich genau mit den entsprechenden Zahlen der Feuergeldrechnungen (DFGR.) überein¹⁶. — In diese Gruppe kann auch eine Liste eingereiht werden, die für das Jahr 1688 alle eingelaufenen Schiffe („Schief, die Pässe haben abgegeben“) und das von ihnen entrichtete Tiefgeld, Paßgeld und Feuergeld („Fei ergeld“) verzeichnet¹⁷. Die Schiffe sind monatweise zusammengefaßt (auf großen Bogen, z. T. Lagen von mehreren zusammengehefteten Doppelblättern); außer dem Datum, Schiffnamen, Heimathafen und den genannten Abgaben ist auch die Lastenzahl verzeichnet. Am Schluß

¹⁶ 1670: Holländer Danz. FGR.: 335, SZR.: 330; Briten DFGR.: 27, SZR.: 29. 1688: Holländer DFGR.: 249, SZR.: 260; Briten DFGR.: 58, SZR.: 57. 1679 sind die Abweichungen größer: Holländer DFGR.: 374, SZR.: 301; Briten DFGR.: 166; SZR.: 107. Das läßt sich aber leicht damit erklären, daß in diesem Jahr eine größere Zahl von Schiffen von Danzig ausgehend erst einen anderen Ostseehafen anlief, also im Sunde unter einem anderen Ausgangshafen verzeichnet wurde.

¹⁷ St. A. Danzig 300, Abtlg. 19, Nr. 50 (Varia). Das Last- oder Tiefgeld, 1673 eingeführt, diente zur Ausbaggerung und sonstigen Verbesserung des Hafens. Das Paßgeld war anscheinend eine Gebühr für das Visitieren der Pässe; es wird meist mit dem Feuergeld zusammen genannt, so 1743 bei einer französischen Erkundigung über die Höhe der Abgaben, gelegentlich aber auch mit dem in Weichselmünde zu entrichtenden Lotsengeld zusammengestellt. Vgl. Foltz a. a. O. S. 218—219.

jedes Monats folgt eine Abrechnung der den Lotsen usw. zukommenden Gebührenanteile, sowie die Zusammenzählung der Lastenzahlen und der entrichteten Abgaben.

Alle bisher genannten Listen machen es möglich, gewissermaßen Stichproben von dem Umfang des Danziger Seeverkehrs für einzelne Jahre des 17. und 18. Jahrhunderts (1632, 1634, 1640, 1641, 1670, 1679, 1688, 1729, 1752) zu machen (vgl. Tab. 1). In gewisser Hinsicht sind sie jedoch durch die Sundzollregister, besonders durch deren 1930 erschienenen Fortsetzungsband (1661—1783) überholt, die ja nicht nur einzelne Jahre, sondern mit geringfügigen Lücken die gesamte Verkehrsentwicklung Danzigs im 17. und 18. Jahrhundert (bis 1783) zu verfolgen gestatten, allerdings nur, soweit der Verkehr westwärts von Danzig ausgehend den Sund passierte; die Gesamtzahlen der genannten Danziger Quellen sind daher durchweg höher, weil sie auch den Teil des Verkehrs umfassen, der sich ausschließlich im inneren Bereich der Ostsee abspielt. Alle bisher erwähnten Quellen haben aber mit den Sundzollregistern den Nachteil, daß sie im einzelnen wohl den Anteil der verschiedenen Flaggen (bzw. Heimathäfen) am Danziger Seeverkehr zu unterscheiden gestatten, nicht aber den Anteil der verschiedenen Verkehrsrichtungen¹⁸.

In dieser Hinsicht bietet die dritte, bisher merkwürdigerweise noch nie beachtete Quellengattung neues Material von großem Wert, nämlich die Schifffahrtslisten der Danziger

¹⁸ Die Sundzollregister geben bekanntlich an: den ostwärts und westwärts gehenden Verkehr, geordnet nach Heimathäfen (bzw. -ländern) und Herkunftsländern bzw. -häfen (aber nicht Bestimmungsländern und -häfen). In dem neuen, den Schiffsverkehr von 1661 bis 1783 umfassenden Band sind (von 1669 ab) hinzugekommen Uebersichten über die beladenen Schiffe, geordnet nach Heimathäfen oder -ländern (also nach der Nationalität) und Bestimmungshäfen bzw. -ländern. Es ist also wohl möglich, aus den Sundzollregistern festzustellen, wieviel Schiffe jeder Nationalität von Danzig ausgehend den Sund passieren, aber nicht, wohin sie bestimmt sind (das ist nur für die Gesamtheit der aus der Ostsee kommenden beladenen Schiffe, ohne Unterschied des Herkunftshafens, zu ersehen). Ebenso kann man den neuen Tabellen (1669—1783) entnehmen, wieviel von Westen kommende beladene Schiffe (die aber nur einen Bruchteil der Gesamtzahl bilden) nach Danzig bestimmt sind, und unter welcher Flagge sie fahren, aber nicht, woher sie kommen.

Zeitungen. Die Anfänge der periodischen Presse in Danzig gehen bis in die Zeit des Dreißigjährigen Krieges zurück¹⁹. Aber erst von 1739 ab bringen die „Nützlichen Danziger Erfahrungen“ und ihre späteren Fortsetzungen²⁰ regelmäßige Listen des ein- und ausgehenden Seeverkehrs. Es dauerte eine Weile, bis der richtige Stil für diese Veröffentlichungen gefunden war. Die N. D. E. erschienen monatlich, und jeder Monatsnummer ist (vom März ab, der den Schiffsverkehr vom 1. Januar bis 31. März verzeichnet) je eine Liste der eingekommenen und ausgegangenen Schiffe beigegeben; sie enthält Name des Schiffers, Heimathafen, Herkunfts- bzw. Bestimmungsland oder -hafen, Hauptladung. Das liefert die Daten für eine gute und vollständige Statistik. Im folgenden Jahr, 1740, wich man leider von diesem Verfahren ab, sobald — seit Juni/Juli — der Verkehr größeren Umfang annahm. Teils wurde die Heimat-, teils die Herkunfts-, teils auch die Ladungsangabe weggelassen. Die Verzeichnisse dieses Jahres sind also für eine vollständige Flaggen-, wie auch eine Herkunfts- und Bestimmungsstatistik unverwendbar. Erst von 1741 ab gewinnen die Listen feste Form. Die Zeitung erschien in diesem Jahr in zwei Ausgaben: einer Wochenausgabe, den „Abgesonderten Danziger Erfahrungen“, und einer Monatausgabe, den „Nützlichen D. E.“. Die erstere enthielt (vom Beginn der Schiffsfahrtsperiode an) wöchentlich die

¹⁹ Die erste (nicht erhaltene) periodische Wochenzeitung in Danzig ist vermutlich 1640 erschienen, 1645 ist ihr Erscheinen sichergestellt. Die erste erhaltene Zeitung ist die Wochenummer 30 der „Danziger Ordinari Freytags-Zeitung“ von 1669. Vgl. Gspann, Die Anfänge der periodischen Presse in Danzig (Zs. d. Westpr. GV. 64, 1923, S. 43 f.).

²⁰ Nachfolgendes Verzeichnis gibt den wechselnden Namen der Zeitung in dem uns hier beschäftigenden Zeitraum wieder: 1739 bis 1742: Nützliche Danziger Erfahrungen (mon.) und Abgesonderte D. E. (ab 1741 wöch.); 1743: Wieder vereinigte Danziger Erfahrungen, 1744—45: Nützliche Danziger Erfahrungen. 1746 bis 1748: Zum allgemeinen Nutzen eingerichtete Danziger Erfahrungen, 1749—55: Danziger Nachrichten, nebst gelehrten Anmerkungen usw., 1755—57: Gemeinnützige Danziger Anzeigen, Erfahrungen und Erläuterungen, 1758—94: Wöchentliche Danziger Anzeigen und dienliche Nachrichten, 1795: Königlich Preußische Danziger Nachrichten und Anzeigen zum Nutzen und Besten des Publikums, 1796—1806: Danziger Nachrichten und Anzeigen. — Die Zeitung erschien seit 1741 wöchentlich, seit 1796 zweimal wöchentlich.

Schiffslisten, getrennt nach ein- und ausgehenden Schiffen und mit regelmäßiger Angabe des Schiffnamens, des Herkunfts- und Bestimmungslandes, der Hauptladung. Der Heimathafen des Schiffers ist anfänglich noch verzeichnet, von Ende Mai ab jedoch meist weggelassen, um schließlich dauernd zu verschwinden. An dieser Form der Veröffentlichung ist dann bis zu ihrem Ende (Anfang 1806) festgehalten worden. Die nachfolgende Wiedergabe eines Stückes aus einer der Listen mag ihr Aussehen veranschaulichen.

Vom 22. bis den 28. Junii dieses Jahres ist an Schiffen
eingekommen:

	Kommt von	Geladen mit		Kommt von	Geladen mit
204. Jan Laurenz	Holland	Ballast	215. J. Rosinsky.	Frankreich	Salz
205. Jonas Uberg	Schweden	Eisen	216. Mich. Kalff.	Schweden	Kalk
206. Var. Bergeson	dito	dito	217. D. Peterffen.	dito	dito
207. Ud. Harmens	Frankreich	Ballast	218. Weitendorff.	dito	Eisen
208. Gerr. Dirks.	dito	Wein	219. J. Hardmyk.	Frankreich	Salz
209. Alex. Reid.	Engelland	Ballast	220. J. J. Engel.	dito	dito
210. Carl Frey.	Schweden	Eisen	221. M. Buchen.	dito	dito
211. J. Ruberg.	dito	Kalk	222. D. Hanings.	Holland	Ballast
212. Mich. Haak.	dito	dito	223. M. Janzen.	Copenh.	dito
213. G. Schipper.	dito	dito	224. Meynderts.	Frankreich	Stückgut
214. G. Hessels.	Frankreich	Salz			

Ausgegangen:

	Geht nach	Geladen mit		Geht nach	Geladen mit
166. P. Petersen	Spanien	Stäbe	183. Ch. Staal.	Holland	Granen
167. Adrian Rooy.	Holland	Granen	184. Joch. Enles.	dito	dito
168. D. Schreiber	Engelland	Asche	185. An. Straus.	Reval	Salz
169. P. Claassen.	Frankreich	dito	186. T. Southern.	Riga	dito
170. H. H. Wolff.	Holland	dito	187. L. Hendrichs.	Bremen	Granen
171. H. Franken.	Schweden	Granen	188. George Hay.	Engelland	Holz
172. J. D. Fischer.	Holland	dito	189. J. Cornelis.	Holland	Granen
173. M. Walmoth	dito	dito	190. M. Domeke.	dito	dito
174. Jan Pieters.	dito	dito	191. B. Jansson.	Schweden	dito
175. W. Lucas.	dito	Asche	192. C. E. Boeff.	Holland	dito
176. H. Klebbe.	Lebe	Salz	193. S. Jacobs.	dito	dito
177. H. Stoffels.	Holland	Granen	194. J. Burrel.	Engelland	Stückgut
178. Ald. Piers.	dito	dito	195. Corn. Jelles.	Holland	Granen
179. J. Biorkman.	Schweden	dito	196. Simon Blas.	dito	dito
180. Dirck Back.	Holland	dito	197. F. Thomas.	dito	dito
181. B. Medcalff.	Engelland	Stückgut	198. J. C. Swart.	dito	dito
182. C. Depkes.	Holland	Granen	199. C. Hamilton.	Engelland	Asche

Die Zeitungs-Listen des Schiffsverkehrs gehen offenbar auf die in der Pfahlkammer geführten Register zurück. Das lehrt ein Vergleich der Liste von 1752 mit dem Pfahlkammerbuch von 1752. Beim einkommenden Verkehr stimmen beide in bezug auf Gesamtzahl, Namen der Schiffer und Daten genau überein. Beim ausgehenden Verkehr zeigen sich allerdings Abweichungen: im Pfahlkammerbuch sind 22 Schiffe verzeichnet, die in der Zeitungsliste fehlen, umgekehrt enthält diese 9 Schiffe, die im Pfahlkammerbuch nicht registriert sind. Ein Teil dieser Unstimmigkeiten erklärt sich offenbar durch Namensverwechslungen, besonders bei der Zeitung. Immerhin sind diese Abweichungen, gemessen an der Gesamtzahl der Eintragungen so gering, daß sie den Quellenwert der Zeitungsliste nicht wesentlich beeinträchtigen²¹. Der sachliche Wert der Zeitungslisten besteht hauptsächlich darin, daß sie die Herkunft und Bestimmung der Schiffe angeben. Denn diese Angabe fehlt in allen anderen Quellen, auch in den Sundzollregistern²². Insofern bilden die Danziger Schifffahrtslisten eine wertvolle Ergänzung, zugleich eine Kontrolle der aus den Sundzollregistern gewonnenen internationalen Schifffahrtsstatistik.

Das Material der vorstehend beschriebenen Quellen ist in den nachfolgend abgedruckten Tabellen übersichtlich verarbeitet und die beigefügten Kurvendiagramme mögen dazu beitragen, die Ergebnisse noch deutlicher vor Augen zu führen. Die Tabellen geben natürlich nicht alle Erkenntnisse wieder, die sich aus dem Stoff schöpfen lassen, sondern beschränken sich darauf, die wichtigsten Kennzeichen und Bewegungen des Schiffsverkehrs zu vermitteln. Der Warenverkehr läßt sich nur für das Jahr 1752 genauer bestimmen; doch genügt dieses Material, mit einigen Ergänzungen aus anderen Jahren, um ihn in seiner Beschaffenheit nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen zu charakterisieren. Ebenso

²¹ Eine andere Abweichung besteht darin, daß merkwürdigerweise die englischen Schiffe, die Holz nach England bringen, sehr oft, fast durchweg, in der Zeitung mit viel früheren Abgangsdaten angeführt sind als im Pfahlkammerbuch, oft zwei bis drei Monate früher.

²² S. oben S. 83, Anm. 18.

wird die nachfolgende Einzelbeschreibung allerhand Bezeichnendes für Art und Verlauf des Seeverkehrs bringen, was sich in den Tabellen nicht gut wiedergeben ließ. Die Verarbeitung des Stoffes zu den Tabellen hat an sich schon Mühe genug gemacht, handelt es sich doch bei den Zeitungslisten allein um das Zusammenzählen von rd. 110 000 Eintragungen²³.

Wenden wir uns nun dem Bilde des Danziger Seeverkehrs zu, das uns diese Tabellen, insbesondere die Zeitungslisten des 18. Jahrhunderts vermitteln. Deutlich heben sich drei Bereiche oder Zonen des Verkehrs voneinander ab: eine Nahverkehrszone, eine Zone des innerbaltischen Verkehrs und eine Fernverkehrszone.

Der Nahverkehr dient der örtlichen Versorgung von Danzig mit gewissen Waren, insbesondere mit Brennholz, das von Leba in Hinterpommern, durchweg auf kleinen oder mittelgroßen, dort beheimateten Schiffen nach Danzig gebracht und nach Faden bemessen wird, ferner mit Kalk, den ebenfalls kleine Küstensegler, teils Schweden, teils Danziger und andere, meist von Gotland heranzuführen.

Die Zone des innerbaltischen Verkehrs umfaßt den Verkehr mit den Küstenländern der Ostsee, also diesseits des Sundes. Sie ist gleichfalls gekennzeichnet durch die Kleinheit der Schiffe, deren Tragfähigkeit meist zwischen 25 bis 50 Last liegt, ferner durch einen sehr mannigfaltigen, aber meist wenig Raum füllenden Austausch von Sondererzeugnissen der beteiligten Länder, einkommend auch von Fremdwaren, für die der baltische Herkunftshafen (z. B. Lübeck) Vermittler ist. Außerdem fällt in diese Zone auch ein gewisser Verkehr großer Schiffe, die zum Suchen neuer Ladung oder zur Ergänzung ihrer Ladung für den Fernverkehr von einem baltischen Hafen zum andern segeln.

²³ Ich benutze die Gelegenheit, um der Leitung und den Beamten des Danziger Staatsarchivs für vielfach geleistete freundliche Unterstützung zu danken, ebenso Herrn B. v. Knorring, der mir bei der Auszählung der Zeitungslisten geholfen hat, und Herrn Mag. R. Seeberg-Elverfeldt, der einige Nachträge zu den Ladungsverzeichnissen aus dem Pfahlkammerbuch von 1752 lieferte.

Zur Fernverkehrszone gehören die Länder jenseits des Sundes und Großen Beltes, also hauptsächlich Norwegen, die britischen Inseln, die Niederlande, Frankreich, Spanien, Portugal und die Mittelmeerländer; ganz selten begegnen auch Schiffe, die Danzig direkt mit Island oder Amerika, besonders Westindien, verbinden. Im Verkehr mit allen diesen Ländern herrscht durchaus die raumfüllende Massenware aus dem Danziger Hinterland, also hauptsächlich Getreide und Holz, vor. Dementsprechend beschäftigt die Beförderung dieser Waren überwiegend Schiffe von großer Tragfähigkeit; am größten sind die holländischen Getreide- und Holzschiffe, sowie die entsprechenden Danziger Fahrzeuge. Der einkommende Verkehr befördert dagegen, abgesehen von gewissen Ausnahmen z. B. von Norwegen, meist Waren von verhältnismäßig hohem Werte, aber geringem Raumbedarf, und ist im ganzen von viel geringerem Gewicht, so daß die in Ballast gehenden Schiffe vorherrschen, aber auch die beladenen nur einen kleinen Teil ihrer Tragfähigkeit ausnutzen können. Alles dies sind übrigens Erscheinungen, die den näher Unterrichteten schon lange bekannt sind; doch wollen gewisse Wandlungen gegenüber den Verkehrsverhältnissen des 16. und der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts beachtet sein.

Wir wollen nun den Verkehr mit den einzelnen Ländern in seinen Eigentümlichkeiten etwas näher betrachten und schließen uns dabei an die vorstehende Einteilung an. Vorangeschickt sei jedoch die Bemerkung, daß es nicht immer ganz leicht fällt, die Heimats-, Herkunfts- und Bestimmungshäfen der Schiffe zu erklären. Die Danziger Register des 17. Jahrhunderts, die nur die Heimatshäfen der Schiffe angeben, gefallen sich oft in den wunderlichsten Verballhornungen der Ortsnamen. Und während z. B. Eckelfehr = Eckernförde, Liedt = Leith, Gleschkau oder Glaßkau = Glasgow, Grünack = Greenock, Brundteilandt = Burntisland (Schottland), Pavensee = Pevensey noch verhältnismäßig leicht zu identifizieren sind, fällt es schon schwerer, in Gewell oder Geuehl das schwedische Gefle, in Enster das schottische Anstruther, in Allowe das gleichfalls schottische Alloa (an der Mündung des R. Forth in den Firth of Forth), in Jarnsie Guernsey

(oder Jersey?), in Kirkewhl Kirkwall, in Kweysfery Queensferry, in Pottewien Pittenweem, in Dobbeln Dublin wiederzuerkennen. Und wer würde hinter Romansgaß so leicht Ramsgate, sonst auch Ramsgarten genannt, vermuten? Namentlich die zahlreichen kleinen holländischen und schottischen Schifferorte geben viele Rätsel auf²⁴. Die Schifffahrtslisten der Danziger Zeitungen bieten bis 1794 wenig Zweifel, weil sie ganz überwiegend die Herkunfts- und Bestimmungsländer verzeichnen. Erst von 1795 wird ihre Benutzung dadurch erschwert, daß statt dessen vorzugsweise die Häfen genannt werden, was an sich ja einen erwünschten noch genaueren Einblick bietet. Es gelingt aber nicht immer, die Namen einwandfrei zu deuten; so läßt sich ein ziemlich häufig begegnendes Niewenus, Niewhusen oder ähnlich auf verschiedene Orte beziehen²⁵. Wie der Pfahlgeldschreiber des 17., so verzeichnete auch der des ausgehenden 18. Jahrhunderts die fremden Hafennamen oft einfach nach dem Klang: Horritz = Harwich, Grönsmot = Grangemouth, Schatten = Chatham sind typische Beispiele. Am schlimmsten wird es, wenn die vielleicht undeutlich und abgekürzt geschriebenen Ortsnamen der Vorlage in der Zeitung noch durch Druckfehler entstellt werden. So hat mir der häufig vorkommende Name Croskiop (oder ähnlich) viel Kopfzerbrechen verursacht, bis ich herausfand, daß eine Vertauschung des in Fraktur ja ähnlichen E mit C stattgefunden hatte und daß Eroskiop, lies: Aeröskjöbing auf der dänischen Insel Aerö gemeint ist. Ebenso ist Eröe, lies Aerö, häufig in Croe verdruckt. Und daß das norwegische Mandal wiederholt durch einen Druckfehler in „Skandahl“ verwandelt ist, ist wirklich ein — Skandal.

Im Nahverkehr, also in der örtlichen Versorgung Danzigs mit gewissen Waren auf dem Seewege, ist vor allem die Anschaffung von Brennholz vom hinterpommerschen Leba zu

²⁴ Ein handschriftliches alphabetisches Verzeichnis der Ortsnamen mit Erklärungen habe ich den Danziger Feuergeldrechnungen von 1670 ff. (St. A. Danzig 300, 14 Nr. 30) beigelegt.

²⁵ Vielleicht ist Neuhaus a. d. Oste gemeint, vielleicht aber auch eine Oertlichkeit an der unteren Ems oberhalb von Papenburg oder in Ostfriesland.

nennen. Sie erfolgt fast durchweg auf Schiffen oder Schuten aus Leba von je 15 Last Tragfähigkeit, deren im Jahre 1752 14 zusammen 432 Faden Brennholz²⁶ (meist 46—50 Faden die Schute) und gewisse Mengen Krummholz (für Schiffbauzwecke) heranzuführen. Zurück gehen die Brennholz-Schuten meist in Ballast, oder bringen etwas Bergerhering oder Buchweizengrütze nach Leba. — Kalk für Bauzwecke wird von Gotland, insbesondere Wisby, herangeführt, ebenfalls auf kleinen Schiffen von 15—40 oder 50 Last. 1752 sind es 32 Schiffsladungen, am meisten (10) im Juli. Es wird unterschieden ungelöschter Kalk (in Tonnen) und sogenannter Schiffskalk, dieser vermutlich als Schüttladung. Dabei fällt auf, daß die angegebenen Mengen der Lastenzahl nach meist das zwei- bis dreifache der offiziellen Tragfähigkeit der Schiffe betragen (insgesamt 1413 Last Schiffskalk und 1163 Tonnen + 3½ Last = 100 Last ungelöschter Kalk, mit einigen Ladungen ohne genaue Maßangabe rd. 1750 Last bei 860 Last Tragfähigkeit der Schiffe). Entweder war also die Tragfähigkeit der Schiffe größer, als offiziell angegeben, eine Frage, auf die wir später zurückkommen, oder die Kalklasten waren kleiner als der üblichen Lastengröße entspricht, oder die Schiffe wurden, da Kalk als Schwergut wenig Raum beansprucht und die Reisedecke nur kurz war, über die normale Ladelinie bis an die Grenze der Schwimmfähigkeit belastet. Die Schiffer waren, außer einigen Danzigern und Schweden, meist Pommern (aus Stolpe) und Schleswig-Holsteiner (aus Apenrade). Zurück gingen die meisten dieser Schiffe in Ballast nach Schweden.

Im innerbaltischen Verkehr, der über die örtliche Versorgung hinausgeht, fällt zunächst der Verkehr mit dem benachbarten ostpreußischen Pillau, dem Vorhafen von Königsberg, und mit Memel, aus dem üblichen Rahmen heraus. Es handelt sich hier ausgehend fast ausschließlich um Schiffe des Fernverkehrs (schon die hohe Durchschnittstragfähigkeit von 100 Last beweist das), die mit Teilladungen

²⁶ 1 Faden Brennholz ist nach Leube, Handbuch f. d. Danz. Kaufmannschaft II, je 6 Fuß hoch und breit, 2 Fuß tief, enthält also 72 Kubikfuß. Auffallend ist, daß die Schuten viel mehr Holz laden, als ihrer angeblichen Tragfähigkeit entspricht.

von Holz oder in Ballast dorthin gehen, um ihre Ladung für die Ausreise zu ergänzen; auch einige aus Westeuropa in Danzig eingelaufene Schiffe gehen mit Restladungen (z. B. französischem Salz) dorthin weiter. Umgekehrt kommen Schiffe der gleichen Art von den ostpreußischen Häfen fast sämtlich leer in den Danziger Hafen, um Ladung für die Ausreise einzunehmen (1752: 12 mit 1190 Last, davon 10 von 1095 Last Tragfähigkeit in Ballast).

Von Preußisch-Pommern kommen, abgesehen von den Lebaer Holzschuten, gelegentlich einige Schiffe aus Stettin, die Tabak (1752: 1467 Stein), vermutlich aus der Uckermark, bringen. Der, 1752 geringfügige, Verkehr mit Pommern wächst zeitweise auffällig an. So gehen 1745: 54, 1755: 73, 1756: 140 Schiffe dorthin; nach einer Unterbrechung durch den Siebenjährigen Krieg zeigen die Jahre 1762 bis 1778 wieder sehr hohe Ziffern, die dann absinken. Es scheint sich vorwiegend um Getreidetransporte von Danzig nach Pommern, vielleicht im Zusammenhang mit der Magazinierungspolitik Friedrichs des Großen gehandelt zu haben. — Mit Schwedisch-Vorpommern besteht 1752 überhaupt fast kein Verkehr, und der mit den Mecklenburgischen Häfen ist gleichfalls ganz unbedeutend: es kommen einige Rostocker Schuten von 20—30 Last mit Bergerhering, Wismarschem Bier und dergleichen, die rückkehrend kleine Mengen meist höherwertiger Danziger Ausfuhrwaren (Leder, Pottasche usw.) dorthin bringen. Wenn zeitweilig auch auf dieser Strecke auffallend viele Schiffe einkommen, so 1763—65 und besonders um die Jahrhundertwende 1798—1805 (Höhepunkt 1803: 88 Schiffe), so handelt es sich vorzugsweise um frachtsuchende Fahrzeuge aus den schwedisch-pommerschen und mecklenburgischen Hafenorten Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth, Damgarten, Triebsees, Ribnitz u. a., besonders aber Rostock, die dann mit Getreide, auch Holz, beladen nach auswärtige Bestimmungshäfen segeln, z. T. aber auffallenderweise auch Getreide nach Rostock bringen.

Scharf hebt sich durch seine Eigenart der Verkehr mit Lübeck ab. Seine Träger sind ausschließlich Lübecker Schiffer, die mit ihren 35—50 Last großen Einmast-Galieten

oder Jachten drei- bis viermal im Jahr die Hin- und Rückreise zwischen Danzig und Lübeck machen, einkommend mit hochwertigen Kolonialwaren, besonders Kaffee, Zucker, Tabak, Südweinen, sowie sonstigem Stückgut (1752: 15 Ladungen), ausgehend mit sehr mannigfaltig zusammengesetzten Ladungen gleichfalls meist höherwertiger Waren, doch auch mit Getreide und Holz. Im einzelnen handelt es sich um Folgendes:

Einfuhr²⁷: 1. Koloniale Genußmittel, Gewürze, Südfrüchte: Brauner Zucker 19981½ St., Sukkade 30 St., Muskovade 223 St., Candit 229 St., Pfeffer 45 St., Rosinen 5142½ St., Korinthen 1100 St., Mandeln 442 St., Feigen 519 St., Pomeranzenschalen 645 St., Ingwer 94 St., Lorbeer 33 St., Rosmarin 34 St., Lakritzen 6 St., Reis 544 St., Kümmel 279½ St., Anis 158 St., Baumöl 725 St., Kastanien 3897 ₰, Tee 3577 ₰, Kaffee 16101 ₰, Oliven 21½ Oxhott, Limonen 15 Oxhott und 4½ Bott, Zitronensaft 3 Oxhott, Zitronen 68000 Stk, Pomeranzen 9200 Stk, Apfelsinen 10000 Stk, Prünellen 16 St., Kapern 76½ St., Blättertabak 527 St., Gekorbener Tabak 26 St., Rollltabak 33½ St. zusammen rd. 235 Last. — 2. Weine: Franzwein 172 Ox, Canari Sekt 1¾ Pipen, Serese Sekt 4¼ Bott, Petersemmi 9/10 Pipen, Neapolitaner 19⅘ Pipen, zus. rd. 28 Last. — 3. Färbemittel und Chemikalien: Blaußel 2873 St., Kraftmehl (Amidam) 1091 St., Galläpfel 17 St., Grünspan 21 St., Schmack 70½ C, Rote Brasil 183½ C, Gelbe do. 7 C, Braune do. 226 C, Alaun 66 C, Weinstein 67¾ C, Vitriol 33½ C, Terpentin ½ C, Bleiweiß 73 C, Leim 10 C, Brasilholz 2½ C, Weede 21¾ Faß (zu 2½ Sch₰) u. 1 Tonne; zus. rd. 43 Last. — 4. Heimische Nahrungs- und Genußmittel: Hopfen 48 Sch₰ u. 9 L₰, Bier 473 Faß u. 10 Tonnen, Käse 8 Sch₰ u. 17 L₰, Austern 20 Tonnen, Schollen 16868 Stk, Butter 4¼ To., Aepfel 10 To., lüneburg. Salz 24 To. u. 2 Faß; zus. rd. 64 Last. — 5. Metallwaren: Weißblech 358 Faß, Schwarzblech 63 Faß, Messing-Kessel 1½ C, Alteisen 5 Faß u. 15 To., Kupfer 17½ C, Stahl 4½ C, Eisendraht 7½ C, Messingdraht 50 C, Quecksilber ¾ C; zus. rd. 57 Last. — 6. Leder, Felle, Textilien: Kalbleder 15½ C, Juchten 2 C, Füchse 40 Stk, Marder 18 Stk, Seehundsfelle 480 Stk, Smaschen 13100 Stk, Lämmerfelle 700 Stk, Schaffelle 250 Stk; Heede

²⁷ Abkürzungen: St. = Stein (im Durchschnitt zu 22 ₰ = rd. 10 kg), C = Centner zu 110 ₰ Dz., Stk = Stück, Ox = Oxhott = ⅛ Last, Sch₰ = Schiffpfund zu 320 ₰, L₰ = Lispfund = 1/20 Sch₰, 1 ₰ Danz. = 0,431,4 kg. 1 Last hält meist 12 To[nnen] und bei Schwergut 12 Sch₰ oder 40 C. Bei Leicht- oder Maßgut rechnet man durchschnittlich 6 Sch₰ oder 100 Stein auf die Last. f = Danziger Gulden.

214 St., Akener Tuch 500 Ellen, Sarges 20 Stk, Sajet 3 Stk. — 7. Sonstiges: Mühlensteine $16\frac{1}{4}$ C, Krämerei f 62 292. 6 und 7 zus. schätzungsweise rd. 52 Last. Gesamtgewicht der Einfuhr geschätzt auf 480 Last.

Ausfuhr: Roggen 95 Last, Weizen 20 Last, Hirse $75\frac{1}{2}$ Last u. 24 Scheffel, Gerste 17 Last, Malz 5 Last, Erbsen 25 Last u. 30 Scheffel; zus. Getreide rd. 238 Last. — Gartenkümmel 1076 St., poln. Anis 3888 St., Buchweizengrütze 30 Scheffel, Käse 4 Sch f 2 L f , Butter 7 Viertel, Doppelbier 3 To., Ungarwein 1 Antal, Hausprovision f 30, Gekorbener Tabak 32 St., Rolltabak $7\frac{1}{2}$ St. — Ficht. Dielen $26\frac{1}{2}$ Schock, Wachs 126 Sch f 16 L f , Seife 208 To., Galmei 382 C, Weedasche 3 Last, Pottasche $70\frac{1}{2}$ Sch f . — Wolle 402 St., Borsten $224\frac{1}{2}$ St., Federn 4 St., Rindleder 1098 Decher, Corduan 10 Decher, Ziegenfelle 15 Decher, Bockfelle 25 Decher, Hasenfelle 107 Zimmer; Pomm. Laken 300 Ellen, Akener Tuch 60 Ellen, Kerntuch 200 Ellen, Packlaken 6700 Ellen, Calmanken 24 Stk, Sajet 571 Stk, Rasch 151 Stk, Kirboy (Kirsey?) 2 Stk, Droget 2 Stk, Duffel 6 Stk, Segeltuch 18 Rollen. — Gesamtgewicht der Ausfuhr schätzungsweise rd. 591 Last.

In der Einfuhr von Lübeck sind die Schiffe also zu rd. 82 % der Tragfähigkeit beladen, in der Ausfuhr dorthin vollbeladen (97 %).

Ähnlich wie Lübeck trägt auch Hamburg wesentlich zur Kolonialwarenversorgung Danzigs bei, doch muß die Reise von dort eigentlich schon zum Fernverkehr gerechnet werden, zumal die Frachtfahrer meist Holländer sind. 1752 kommen von Hamburg 18 Schiffe (1585 Last), davon 10 beladen, bis auf eines sämtlich mit Kolonialwaren und Stückgut:

1. Koloniale Genußmittel, Gewürze usw.: Brauner Zucker 2955 St., Sukkade 81 St., Muskovade 70 St., Candit $6\frac{1}{2}$ St., Schwarzer Syrup 200 St., Blanker Syrup 12 St.; Zuckerwaren insgesamt $3324\frac{1}{2}$ St. — Baumöl $4262\frac{1}{2}$ St., Rosinen $741\frac{1}{2}$ St., Korbrosinen 81 St., Korinthen 890 St., Feigen $176\frac{1}{2}$ St., Mandeln 15 St., Reis 279 St., Lorbeer $155\frac{1}{2}$ St., Rosmarin 1581 St., Pomeranzenschalen 1107 St., Anis 162 St., Kümmel $41\frac{1}{2}$ St., Zitronenschalen 10 St., Ingwer $379\frac{1}{2}$ St., Kapern 9 St., Prünellen 50 St., Pflaumen 42 St., Zitronen 16 000 Stk, Pomeranzen 1600 Stk, Oliven $24\frac{1}{2}$ Oxhoft, Limonen 3 Oxhoft, Kaffee 868 f , zus. rd. 121 Last. — 2. Weine usw.: Franzwein $200\frac{1}{3}$ Ox, Rheinwein $4\frac{1}{2}$ Ohm, Branntwein $10\frac{1}{4}$ Ohm, zus. rd. 26 Last. — 3. Färbemittel und Chemikalien: Blaußel 476 St., Galläpfel $12\frac{1}{2}$ St., Grünspan 8 St., Indigo 6 St., Schmack $384\frac{1}{2}$ C, Rote

Brasil 228 C, Braune do. 432 C, Gelbe do. 11 C, Mennige 10 C, Bleiweiß 16 C, Weinstein $172\frac{1}{2}$ C, Schwefel $20\frac{1}{2}$ C, Galmei 13 C. — 4. Fische: Holl. Heringe 10 To., Norsche Heringe 145 To., Schollen 383 Stk, Sardellen f 100. — 5. Sonstiges: Wolle 12 St., Kronrasch 28 Stk, Seehundsfelle 135 Decher, Krämerei f 4541, Bier $\frac{1}{4}$ To. Gesamtgewicht der Einfuhr schätzungsweise 205 Last.

Nach Hamburg geht 1752 kein Schiff. — Mit Schleswig-Holstein ist die Verbindung 1752 geringfügig: 8 Schiffe von 570 Last, sämtlich Schleswig-Holsteiner, meist aus Flensburg und Apenrade bringen kleine Mengen Austern (3 halbe To.), Muscheln (9 To. u. f 9 an gequ. Muscheln), ferner 210 Sch ® Rotscher, 300 Stk. Seehundsfelle, 800 Moppen und 18 000 Ziegelsteine; in umgekehrter Richtung geht nur 1 Flensburger mit Eichenholz.

Auch Dänemark ist an der Kolonialwareneinfuhr nach Danzig beteiligt. Bezeichnenderweise ist es der wichtigste Teeversorger Danzigs: 1752 kommen von Kopenhagen 45 217 ® Tee, die natürlich auf den Schiffen der Dänischen Asiatischen Kompagnie dorthin gelangt sind. Ebenso bezeichnend ist ein nordischer Einschlag: isländische Strümpfe (5800 Paar), Islandfisch (686 Sch ®), dazu Rotscher (61 Sch ®) und Dorsch (12 To.), norsche Füchse (132 Stk.), Marder (30 Stk.), Seehundsfelle (680 Stk.), Smaschen (5800 Stk.), Lämmerfelle (4400 Stk.), Hering (186 Tonnen) bilden Bestandteile der im übrigen der Menge nach recht geringfügigen Einfuhr²⁸, die schätzungsweise 180 Last von den 960 Last Tragfähigkeit der 22 beladenen Schiffe beansprucht; dazu kommen 12 Ballastschiffe (655 Last). Die Schiffer der durchschnittlich also 47 Last großen Schiffe sind meist Dänen, aber auch einige Schleswig-Holsteiner und Danziger. Von Danzig nach Dänemark ausgehend ist die Zahl der Schiffe kleiner (18 mit 670 Last), die Ladungsmenge aber er-

²⁸ Diese setzt sich außer den genannten Waren aus folgendem zusammen: Schwarzer Syrup 7587 St., Candit $18\frac{1}{4}$ St., Blanker Syrup 22 St., Galgant 15 St., Kaffee 234 ® , Rolltabak 13 St., Brasilholz 27 C, Zitronen 1200 Stk, Tran 141 Faß, Kupfer $35\frac{1}{2}$ C, Steinkohlen 17 Last 8 Tonnen, Krämerei f 8595, ferner aus kleinen Mengen Austern, Muscheln, Lachsen, Porzellan, Erdwerk, Povertain(?) und Ungarwein.

heblich größer, rd. 500 Last. Sie besteht zum größten Teil aus Holz (schätzungsweise rd. 400 Last), etwas Getreide, Wolle, Heeden Linnen u. a. Stoffen, im übrigen aus einer bunten Mischung kleiner Mengen des wertvolleren Danziger Ausfuhrsguts²⁹.

Der Verkehr mit Dänemark sowohl wie auch mit Schleswig-Holstein weist im Laufe des 18. Jahrhunderts, wie wir noch sehen werden, außerordentlich große und sehr bezeichnende Schwankungen auf.

Ein anderes Gesicht hat der Verkehr mit Schweden, der 1752 den mit Dänemark ganz erheblich übertrifft, was freilich nicht für das ganze Jahrhundert gilt. Schweden ist, abgesehen von dem schon erwähnten gotländischen Kalk, der wichtigste Eisenlieferant Danzigs. Meistens handelt es sich um „Eisen“ schlechthin (8953 Schiffspfund), d. h. Roheisen in Barren oder Knüppeln, außerdem um Alteisen, Eisenblech, Weiß- und Schwarzblech, Stahl (zusammen rd. 786 Last Eisen und Eisenwaren); ferner um geringere Mengen Kupfer, Kupferplatten, Messingdraht und Messingkessel, Vitriol, Alaun (1436 $\frac{1}{2}$ Centner), Fliesen (10 280 Centner), Teer (619 $\frac{1}{2}$ Tonnen), Tran (110 Faß und 137 Tonnen), Grab- und Schleifsteine, Felle, etwas Bier u. a. Die gesamte Ladungsmenge³⁰ macht schätzungsweise rd. 3000 Last aus, die auf

²⁹ Ausfuhr von Danzig nach Dänemark: Eichene Planken 6 Schock 26 Stk, eich. Dielen 11 $\frac{1}{2}$ Schock, ficht. Dielen 40 $\frac{1}{4}$ Schock, ficht. Bohlen 30 Stk, gr. Pipenstäbe 126 Schock, Hölz. Nägel 18 000 Stk, Flottholz 3500 Stk, verschiedene Holzsorten für f 3394; Wolle 1832 $\frac{1}{2}$ St., Flachs 103 St., Federn 59 St., Borsten 63 St., Heeden-Linnen 1033 Stk, Sajet 883 Stk, Rasch 142 Stk, Calmanken 2 Stk; Juchten 11 $\frac{1}{4}$ C, Saffian 9 St.; Pottasche 54 Sch ⊗ , Weedasche 2 To.; Galmei 80 C, Salpeter 1 C, Stahl 2 C; Roggen 32 Last, Weizenmehl 2 Last, Hirse 20 Scheffel, Erbsen 6 Scheffel, Fleisch 2 $\frac{1}{4}$ To., Honig 6 To., Met 2 To., Käse 14 Sch ⊗ 4 L ⊗ , Pflaumen 19 St., span. Salz 1 $\frac{1}{2}$ Last, Franzwein 18 $\frac{2}{3}$ Ox, Portug. Wein 9 Pipen, Ser. Sekt $\frac{1}{8}$ Bott, Bernstein-Rundwerk 40 ⊗ und Krämerei f 14 478.

³⁰ Die einzelnen Mengen sind, soweit nicht schon oben angeführt: Eisenblech 217 $\frac{1}{2}$ Sch ⊗ , Weißblech 27 Faß, Schwarzblech 20 Faß, Blech 10 Tonnen, Alteisen 64 $\frac{1}{2}$ To. u. 17 Oxhoft, Stahl 11 C, Draht 4 $\frac{1}{2}$ C, Kupfer 17 $\frac{3}{4}$ C, Altkupfer 6 $\frac{1}{2}$ C, Kupferplatten 22 $\frac{5}{8}$ C, Messingdraht 128 C, Messingkessel 2 $\frac{1}{4}$ C, Vitriol 32 $\frac{1}{2}$ C, Pech 1 Faß, Bier 36 To. u. 40 Faß, Füchse 303 Stk, Seehundsfelle 55 Stk, Marder 60 Stk, Wolfsfelle 8 Stk, Grab- und Schleifsteine für f 53 u. 1 Stein, Krämerei f 1932, außerdem kleine Mengen Segeltuch, Hausrat, Salz, Porzellan, Butter, Machandelbeeren und 3 Pferde.

128 meist kleinen Schiffen von insgesamt 3890 Last Tragfähigkeit (durchschnittlich also 30 Last groß) eingeht. Davon werden 114 Schiffe mit 3285 Last als beladen bezeichnet, 14 mit 605 Last kommen in Ballast; doch ist, wie oben erwähnt, zu beachten, daß die Kalkschiffe stark überladen sind, so daß der übrige Schiffsraum nicht so gut ausgenutzt wird, wie es scheint. Die von Danzig nach Schweden ausgehende Ladungsmenge entspricht wohl an Umfang annähernd drei Vierteln der einkommenden, und man kann annehmen, daß die 86 beladenen Schiffe mit 2485 Last Tragfähigkeit zu rd. 90 % beladen sind, während 31 Schiffe mit 870 Last in Ballast gehen. Die Schiffer sind zu etwa $\frac{3}{5}$ Schweden, zu $\frac{2}{5}$ Deutsche (Danziger, Vorpommern, preußische Pommern, Mecklenburger, Schleswig-Holsteiner), doch sind die schwedischen Schiffe durchschnittlich etwas kleiner. Die ausgehende Ladung besteht aus Roggen (613 Last), Weizen (769 Last), sonstigem Getreide, als Gerste, Hafer, Hirse, Buchweizen, Gersten- und Buchweizengrütze, ferner Malz und Erbsen (zus. 237 Last) insgesamt Getreide 1619 Last, außerdem hauptsächlich aus Wolle (17 048 Stein = rd. 250 Last)³¹ und Holz (geschätzte Menge rd. 180 Last); zu dieser Massenware kommen eine Unmenge kleiner Posten Stückgutware:

Flachs 707 St., Hanf 59 St., Heede 27 St., Federn 186 St., Borsten 30 $\frac{1}{2}$ St., Baumwolle 7 $\frac{1}{2}$ St., Rindleder 634 Decher, Wildleder 33 Decher, Kalbleder 4 Decher, Weißleder 200 Stein, Lämmerfelle 700 Stk; Bergerhering 153 To., Fleisch 192 $\frac{1}{2}$ To., Käse 119 Sch ⌘ , Rotscher 29 Sch ⌘ , Speck 22 Sch ⌘ , Honig 1 Tonne, Wachs 17 Sch ⌘ , Pottasche 139 $\frac{1}{2}$ Sch ⌘ , Glas 35 Kisten und 9 Kasten (z. T. Danziger Fabrikat), Galmei 818 C, Zinn 10 $\frac{3}{4}$ C, Pulver 11 $\frac{1}{2}$ C, Schrot 7 $\frac{1}{2}$ C; Gekorbener Tabak 312 St., Blättertabak 80 St., Gartenkümmel 59 St., poln. Anis 4 $\frac{1}{2}$ St., Kaffee 43 ⌘ , Leinöl 4 Ohm, Kornbranntwein 20 Ohm; Packlaken 8000 Ellen, Kronrasch 330 Stk, Sajet 153 Stk, Calmanken 26 Stk, Duffel 2 Stk; Pferdehaar für f 735, Garn und Dochtgarn f 435, Papier und Preßpapier f 384, Krämerei f 22 929;

³¹ Nach P. J. G. Leube, Handbuch für die Danziger Kaufmannschaft (Danzig 1799) II s. v. Woll-Gewicht, ist 1 Stein Danziger Woll-Gewicht = 34 ⌘ Danz. Da 1 ⌘ Dz. = 431,4 g wiegt, entspricht 1 Stein Wolle 14,66 kg. Bei Wolle als Leichtgut kann man die Last höchstens zu 1000 kg rechnen, was die obige Lastzahl ergibt. Rechnet man mit Leube 60 Stein Wolle auf die Last, so ergeben sich 284 Last.

endlich kleine Mengen Ungarwein, Neunaugen, Walnüsse, Linnen, poln. Salz und Stühle. Geschätzte Gesamtmenge der Ausfuhr 2270 Last.

Der Verkehr mit Est-, Liv- und Kurland, im ganzen unbedeutend, ist ausgehend z. T. von ähnlicher Art wie der mit den ostpreußischen Häfen. Schiffe des Fernverkehrs gehen mit Teil- und Restladungen (z. B. französischem und spanischem Salz, Pipenstäben u. dergl.) dorthin, dazu einige kleinere Schiffe, meist Danziger und Lübecker, mit Danziger Stückgut; insgesamt 15 Schiffe von 1000 Last, davon 4 mit 385 Last in Ballast:

Ausfuhr nach Est-, Liv-, Kurland: Salz, spanisches 41 Last 11 To., do. französisches 65 Last und 6 Kisten, franz. Glas 4 Körbe, Franzwein 12 Oxhoft, Gekorb. Tabak 4 St., Gr. Pipenstäbe 5 Schock, Pulver 42 C, Schrot 12½ C, Blei 2 C, Stahl 74 C, Seife 2 Achtel, Packlaken 7580 Ellen, Pomm. Laken 450 E., Kerntuch 300 E., Flaggentuch 3 Stk, Rasch 107 Stk, Sajet 31 Stk, Boy 3 Stk, Kirboy und Kalmanken je 1 Stk, Ungarwein 6 Antal u. 1 Faß, Branntwein f 300, Käse 11 L ⊗ , Krämerei f 9867. Dazu noch einiges sonstige Stückgut. Gesamtladung schätzungsweise 122 Last.

Einkommend bringen eben diese kleineren Schiffe (7 beladene mit 155 Last Tragfähigkeit, von insgesamt 11 mit 405 Last):

Butter (meist kurische) 226 Viertel und 3 Tonnen, Talg 307 St., Juchten 149½ C, Wolle 50 St., Schweinsborsten 50 St., Federn 7 St., Roggen 35 Last 7 Scheffel, Dorsch 5 Achtel, Seehundsspeck 2 To., Teer 28 To., Segeltuch 100 Rollen, Packlaken 50 E., Calmanken 4 Stk, Kupferplatten 107 C, Altkupfer 2½ C, Alteisen 15 Faß, Tee 180 ⊗ , Krämerei f 996, Möbel f 30.

Nach St. Petersburg laufen regelmäßig einige kleine (25—60 Last) Danziger und Lübecker Schiffe (1752 ausgehend: 5 Danziger mit 165 Last, einkommend 8 Schiffe mit 485 Last, wovon aber 4 größere frachtsuchende Holländer sind). Diese Schiffe führen zur russischen Reichshauptstadt Danziger Stückgut:

Galmei 400 C, Alaun 24 C, Pflaumen 1541 St., Packlaken 4600 Ellen, Sajet 7 Stk, Glas 50 Kisten, Hering 12 Last, Kaffee 274 ⊗ , Krämerei f 22940; ferner kleine Mengen Kraftmehl, Käse, Textilien, Ungar- und Franzwein. Zusammen rd. 60 Last.

Sie bringen dagegen von St. Petersburg nach Danzig:

Talg 2679 St., Kupfer u. Kupferplatten 418½ C, Eisen 24 Sch f , Alteisen 72 Faß, Juchten 15 C, Segeltuch 384 Stk u. 10 Rollen, Hanföl 397 Ohm, Schwarzer Syrup 518 St., Papier f 500, Krämerei f 1560, Oliven 2 Oxhoft, Tee 9 f .

Damit wäre der Kreis des innerbaltischen Verkehrs abge-
schritten, und wir wenden uns dem unvergleichlich bedeuten-
deren Fernverkehr zu. An der Spitze steht hier im Jahre
1752 noch unbestritten Holland. Amsterdam als der größte
Getreidemarkt Europas ist das Ziel der Hunderte von ge-
räumigen Frachtfahrern, die polnischen und preußischen
Roggen und Weizen im Danziger Hafen laden. Das Schwer-
gewicht liegt dabei immer noch auf dem Roggen, wenn diese
Getreideart auch nicht mehr so überwiegt wie im 16. und
Anfang des 17. Jahrhunderts. Insgesamt werden im Jahre
1752 nach Holland verschifft 19 819 Last Roggen, 13 169
Last Weizen sowie 598 Last andere Getreidearten und Hül-
senfrüchte, insgesamt also 33 586 Last Getreide; das ist
etwas mehr als die Hälfte der gesamten Danziger See-Aus-
fuhr überhaupt. An zweiter Stelle, doch in weitem Abstände,
folgt die Holzausfuhr (hauptsächlich Pipenstäbe und fichtene
Dielen), die man auf insgesamt 1377 Last schätzen kann³²,
an dritter die Ausfuhr von Asche (Weedasche und Pottasche)
mit rd. 1030 Last. Ueber Einzelheiten, sowie über die Aus-
fuhr an sonstigen, mit kleineren Mengen (insgesamt rd. 307
Last), aber z. T. natürlich mit verhältnismäßig höheren
Werten beteiligten Waren gibt die nachfolgende Uebersicht
Auskunft:

Große Pipenstäbe 2495 Schock, kleine do. 410 Schock,
Eichene Planken 6½ Schock, do. Dielen 3⅔ Schock, do. Bohlen
14 Stk, Fichtene Dielen 183 Schock, do. Bohlen 8 Schock, holl.
Klappholz 20 Schock, do. franz. 5 Schock, Flottholz 3500 Stk,
an Dielen und Balken außerdem für f 5880. — Wachs 1 Last
148 Sch f , 17 L f , Wolle 2812 St., Flachs 303 St., Federn
1046 St., Borsten 644½ St., Kraftmehl 226 St.; Heeden Linnen

³² Ueber die Umrechnung des in Zählmaßen angegebenen Holzes
in Gewichtmaß werde ich mich an anderer Stelle äußern. Hier sei
nur so viel bemerkt, daß man im Durchschnitt rechnen kann:
1 Schock eich. Planken = 8 Last, 1 do. Dielen 4 Last, 1 Schock
ficht. Dielen 3 Last, 1 do. Bohlen 4 Last, 5 Schock Pipenstäbe
1 Last, 5 Schock do. kleine $\frac{3}{4}$ Last, 5 Schock holl. Klappholz 2 Last,
1 Schock franz. Klappholz $\frac{3}{4}$ Last.

36 169 Stück, Rindleder 820 Decher, Corduan 415 Decher, Kalbleder 48 Decher, Hasenfelle 160 Zimmer, Bernstein-Rundwerk 207 St., 953 R u. für f 200; Bernstein-Abfall für f 555, Krämerei f 26 031, Schaufeln f 1032, Hinterländ. Linnen f 1580, Garn f 2300, Branntwein f 172, Machandelbeeren $1\frac{1}{2}$ Last, Fenchel 14 St., Pflaumen 580 St., Ungarwein $21\frac{1}{2}$ Antal, Franzwein rd. 24 Oxhoft; an Hüten f 500, Federposen f 430, Wagen f 220, Pelterei f 150, Bohnen f 330, Schwedengrütze (?) f 120, Fleisch 13 To., Käse 1 Sch R ; endlich kleine Mengen von Pappen, Erdenzeug, Sajet, Gummi, Schuhblättern usw. Geschätztes Gesamtgewicht der Ausfuhr 36 300 Last.

Die Einfuhr von Holland stand an Umfang außerordentlich hinter der Ausfuhr zurück. Man kann sie auf höchstens 3500 Lasten, d. h. etwas über $\frac{1}{10}$ der Ausfuhr schätzen, und auch dem Werte nach wird das Verhältnis wohl etwas, aber nicht sehr viel günstiger gewesen sein. Denn von jenen rd. 3500 Last entfiel nahezu die Hälfte auf Moppen d. h. Ziegelsteine (625 200 Stück, das Stück zu 4 kg gerechnet = 1250 Last) und Dachpfannen (431 000 Stück, das Stück zu 2 kg gerechnet = 431 Last), sonst war dem Gewicht nach noch erheblicher, wenn auch im ganzen gering, die Einfuhr von Heringen (3364 $\frac{5}{8}$ Tonnen und 3 Lasten = 283 Last) und von etwas Kalk (157 Last) und französischem Salz (55 $\frac{1}{2}$ Last). Die Zahlungsbilanz wurde aber zweifellos sehr verbessert durch Kolonialwaren, Gewürze und Südfrüchte (schätzungsweise 816 Last), Färbemittel und Chemikalien (rd. 106 Last); sowie durch Gewebe, deren Einfuhr gegen früher zwar sehr gesunken, aber wenigstens in Rasch und Trip immer noch nennenswert war. Im einzelnen setzte sich die Einfuhr, soweit nicht schon genannt, wie folgt zusammen:

1. Nahrungs- und Genußmittel europ. Herkunft: Kabeljau $26\frac{1}{4}$ To., Fleisch 3 To., Austern 1 To. u. f 200, Butter 5 Achtel, Käse 21 Sch R 14 L R , Perlgrütze 912 St. Gerstengrütze 438 Scheffel u. 1 Last, Pflaumen 508 St., Prünellen 16 St., Nüsse 12 St., Hopfen $10\frac{7}{10}$ Sch R . — 2. Weine usw.: Franzwein $191\frac{1}{6}$ Ox, Rheinwein $130\frac{2}{3}$ Ohm, feine Weine für f 1440, Barcelona-Wein $10\frac{1}{2}$ Bott, Serese Sekt 1 Bott, Petersemmi $4\frac{1}{2}$ Pipen, Neapolit. Wein $4\frac{4}{5}$ Pipen, Sement 3 Ox; Branntwein $160\frac{2}{3}$ Ohm und $66\frac{1}{2}$ Ox, Essig 238 Ox. — 3. Koloniale Genußmittel, Südfrüchte usw.: Brauner Zucker $21\ 496\frac{1}{2}$ St., Candit 10 740 St., Muskovade 1460 St., Sukkade 22 St., Blanker Syrup 2224 St., Pfeffer 4120 St., Kaneel $157\frac{1}{2}$ St., Mandeln 1580 St.,

Rosinen 2960 $\frac{1}{2}$ St., Korinthen 1412 St., Feigen 207 St., Pomeranzenschalen 762 $\frac{1}{2}$ St., Baumöl 5876 Stein, 11 Ohm u. 88 $\frac{1}{2}$ Tonnen, Zitronen 6600 Stk, Apfelsinen 1600 Stk, Pomeranzen 3200 Stk, Limonen 4 Ox, Tee 4611 ₤, Kaffee 8629 ₤, Rollltabak 24 947 $\frac{1}{2}$ St., Gekorbener Tabak 55 $\frac{1}{4}$ St., Blättertabak 31 $\frac{1}{2}$ St., Muskatnüsse 23 $\frac{1}{2}$ St., Koriander 1 St., Lorbeer 5 $\frac{1}{2}$ St., Lakritzen 87 $\frac{1}{2}$ St., Nägelein 18 $\frac{1}{2}$ St., (Muskat-)Blüten 43 St., Ingwer 134 St., Cardamon 8 $\frac{1}{2}$ St., Oliven 5 $\frac{1}{6}$ St., Reis 58 St., Poln. Anis 209 St., Kümmel 104 St., Kapern 81 $\frac{1}{2}$ St. — 4. Färbemittel und Chemikalien: Gelbe Brasil 45 $\frac{1}{2}$ C, Rote do. 39 C, Braune do. 8 C, Brasilholz 52 $\frac{1}{2}$ C, Galläpfel 22 $\frac{1}{2}$ St., Saffran 24 ₤, Platt-Indigo 45 $\frac{1}{2}$ St., Blaußel 302 St., Grünspan 5 St., Schmack 309 C, Gemeiner Krapp 109 $\frac{1}{2}$ C, Mullkrapp 101 C, Weede 10 Viertelfaß, Bleiweiß 322 C, Mennige 19 C, Glöte (wohl = Silberglätte) 17 C, Weinstein 38 C u. 7 $\frac{1}{2}$ St., Schwefel 348 C, Harz 71 $\frac{1}{2}$ C, Terpentin 7 $\frac{1}{2}$ C, Leim 14 $\frac{1}{2}$ C, Gummi 23 St., Seife 12 St., Tran 193 $\frac{1}{2}$ Faß, Fischbein 111 St., Rüböl 33 Ohm, Leinöl 385 Ohm, Gips für f 100. — 5. Textilrohstoffe, Gewebe, Felle u. Leder: Wolle 30 $\frac{1}{2}$ St., Baumwolle 459 St., Kamel-Garn u. -Haar 1272 ₤, Türk. Garn 382 ₤, Kronrasch 5102 Stk, Trip 254 Stk, Coujanten 54 Stk, Polmeten 35 Stk, (engl.) Sarges 140 Stk, Green 53 Stk, Laken 1219 Ellen, Ratin 268 E., Segeltuch 191 Rollen, Kattun für f 1800; Kalbleder 22 C, Sohlenleder 171 ₤, Smaschen 5000 Stk, Lämmerfelle 200 Stk. — 6. Metallwaren: Eisen 12 Sch₤ u. 11 Faß, Stahl 182 C, Alteisen 324 Faß, Ankereisen 13 $\frac{1}{2}$ C, Eis. Grapen 182 $\frac{1}{4}$ C, Eis. Pfannen 42 $\frac{1}{2}$ C, Eisendraht 68 C, Kupfer 1 $\frac{1}{2}$ C. — 7. Sonstiges: Ordinäres Papier 2081 Ries, Postpapier 262 Ries, Marmorsteine 3 Stk u. für f 500, Erdwerk für f 36, Bäume für f 95, Krämerei f 115 756.

Bei diesem Gewichtsverhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr ist es kein Wunder, daß nahezu $\frac{3}{4}$ der von Holland einkommenden Schiffe in Ballast gingen, nämlich von insgesamt 415 Schiffen mit 38 095 Last Tragfähigkeit (Durchschnitt rd. 92 Last) 299 Schiffe mit 26 815 Last; aber auch bei den 116 beladenen Schiffen von 11 280 Last war wohl nur knapp $\frac{1}{3}$ der Tragfähigkeit wirklich ausgenutzt. Im ausgehenden Verkehr waren dagegen die 402 nach Holland bestimmten Schiffe von 35 310 Last Tragfähigkeit (Durchschnitt rd. 88 Last) wohl so gut wie sämtlich vollbeladen.

Der Verkehr nach Holland wird zum weitaus größten Teil von der holländischen Schifffahrt selbst besorgt. Nahezu 90 Prozent geht nämlich unter holländischer Flagge: ausgehend

346 Schiffe (86 %) von 31 485 Lasten Tragfähigkeit (89,1 %), einkommend 367 Schiffe (88,4 %) von 34 340 Lasten (90 %). Das restliche Zehntel geht unter den verschiedenen deutschen Flaggen: ausgehend 29 Ostfriesen (1750 Last), 5 Schleswig-Holsteiner (185 Last), 1 Pommer (75 Last), 11 Danziger (1265 Last), insgesamt 46 deutsche Schiffe (11,4 %) von 3275 Last (9,2 %), einkommend 30 Ostfriesen (1845 Last), 2 Schleswig-Holsteiner (80 Last), 1 Hamburger (95 Last), 12 Danziger (1550 Last), insgesamt 45 deutsche (10,8 %) von 3570 Last (9 %). Schließlich sind noch ein paar Dänen (ausgehend 6 von 330 Last, einkommend 2 von 125 Last) und Norweger (aus 4 von 220 Last, ein 1 von 60 Last) beteiligt.

Der Natur der Hauptladung, des Getreides, und ihres Verbrauchs, sowie dem klimatischen Charakter des Ostseegebiets entsprechend zeigt der Verkehr mit Holland einen ausgeprägten jahreszeitlichen Rhythmus. Gleich nach dem Eisfreiwerden des Hafens und der Eröffnung der Schifffahrt (i. J. 1752: 14. März) laufen die von Holland kommenden Schiffe in großen Scharen ein. Im April, noch mehr im Mai flaut dann der einkommende Verkehr ab, um im Juli seinen Tiefstand zu erreichen. Im August folgt ein neues Ansteigen, das in der zweiten Hälfte des Septembers seinen Höhepunkt erreicht; im Oktober ist die Zahl der einkommenden Schiffe immer noch beträchtlich, im November und Dezember folgen nur noch wenige Nachzügler. Die Hoch- und Tiefpunkte des ausgehenden Verkehrs liegen naturgemäß etwas später als die des einkommenden. Während des Frühjahrs erreichen die Verladungen im April ihre Höchstmenge, im Herbst in der zweiten Hälfte des September und im Oktober, dazwischen liegt die Mindestmenge in der ersten Augushälfte. Die beifolgende Kurve (Bild 1) veranschaulicht das deutlich.

Mit den damals österreichischen südlichen Niederlanden, genauer gesagt mit Ostende, bestehen im Jahre 1752 nur ganz unbedeutende Verbindungen. Es kommen von dort lediglich im Oktober 3 Danziger Schiffe von zus. 525 Last in Ballast. Und das ist bezeichnend für fast die ganze hier behandelte Periode. Erst 1782 belebt sich dieser Verkehr für

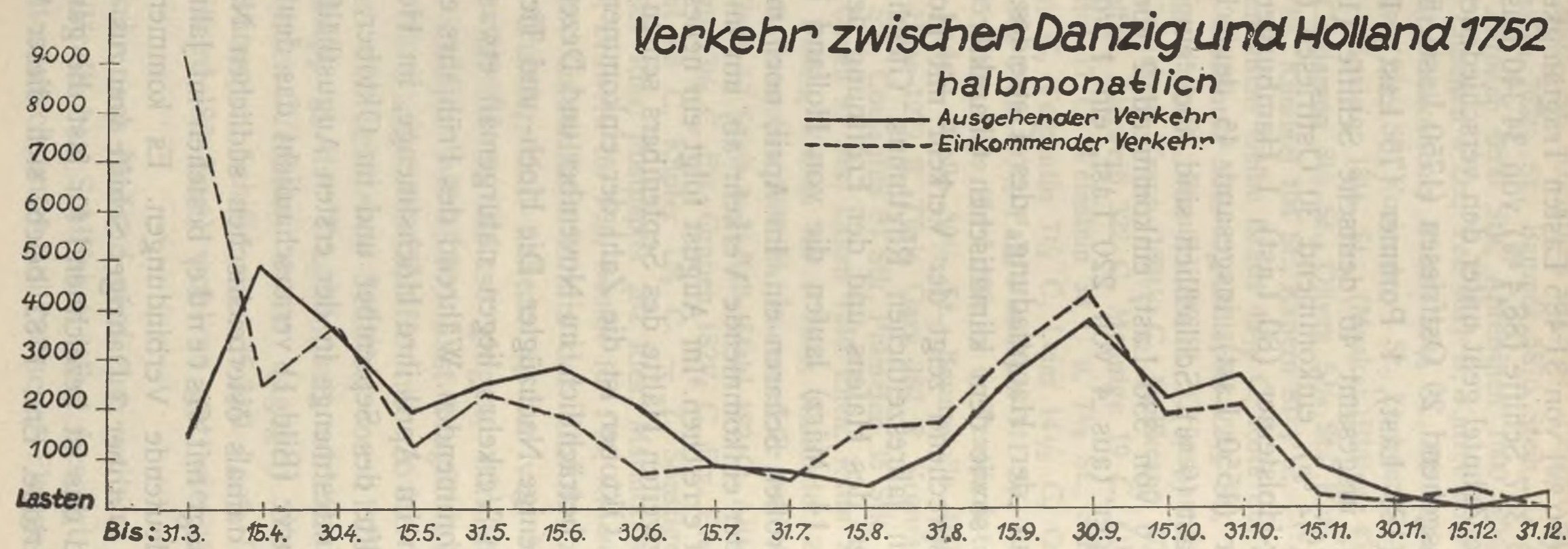


Bild 1

wenige Jahre, vielleicht im Zusammenhang mit den Kolonialunternehmungen Josephs II., und dann nochmals 1795—1805 infolge der Einverleibung des Landes in Frankreich und Napoleons Rüstungen in Antwerpen.

Norwegen kommt im aus- und eingehenden Schiffsverkehr Danzigs erst an 7. bzw. 6. Stelle (wenn man den Verkehr mit den deutschen Häfen der Ost- und Nordsee als Ganzes zusammenfaßt), aber er zeichnet sich durch ein ungewöhnlich günstiges Verhältnis der Ladungsmenge zum Schiffsraum aus. Norwegen ist im Jahre 1752 das einzige Land, wo im einkommenden Verkehr Danzigs die Ladungsmenge (rd. 3400 Last) die offizielle Tragfähigkeit der Schiffe (55 mit 2710 Last) nicht nur erreicht, sondern um $\frac{1}{4}$ übersteigt. Es ist der Bergerhering, der das bewirkt. Er wurde wegen seiner Billigkeit in den Ostseeländern geschätzt, obwohl man ihn sonst wegen seines etwas tranigen Geschmacks dem holländischen nachstellte. Die 39 337 $\frac{1}{2}$ Tonnen Hering (= 3278 Last, die Last zu 12 Tonnen gerechnet) machen bei weitem den Hauptteil der Ladung aus; dazu kommen noch 813 $\frac{1}{2}$ Schiffspfund Rotscher, 329 $\frac{1}{2}$ Tonnen Dorsch und 7 $\frac{1}{2}$ Tonnen Say, zusammen etwa 94 Last Dörrfisch, 298 $\frac{1}{2}$ Tonnen (= 25 Last) Tran, endlich kleine Mengen von isländischen Strümpfen, Fellen, Kupfer u. a. Waren. Die Hauptzufuhr des Herings erfolgt im April bis August. — Im ausgehenden Verkehr (41 Schiffe mit 1560 Last), der schon durch seine niedrigere Zahl zeigt, daß der ausgehende Ladungsbedarf nicht so groß war, sind die Schiffe, im Gegensatz zu der sonst im ausgehenden Fernverkehr Danzigs herrschenden Regel, nicht immer vollbeladen (geschätzte Menge 1230 Last = rd. 80 % der Tragfähigkeit). Ausgeführt wird hauptsächlich Getreide (584 $\frac{1}{2}$ Last Roggen, 128 Last Weizen, 219 Last sonstiges Getreide, namentlich Gerste und Malz), demnächst Holz (rd. 120 Last), Asche (40 Last), endlich kleinere Mengen Flachs, Hanf, Wolle, Gewebe (bes. Sajet), Krämerei und allerhand sonstiges Stückgut. Der Verkehr wird einkommend etwa zur Hälfte, ausgehend zu $\frac{2}{3}$ von Norwegern besorgt, der Rest entfällt auf Holländer, Schotten, Deutsche und Dänen.

Der Verkehr mit England, genauer gesagt mit den Britischen Inseln, steht im Jahre 1752 noch weit hinter dem holländischen zurück, ein Verhältnis, das sich, wie wir noch sehen werden, später änderte. Er zeigt aber auch einen ganz anderen Charakter, vor allem darin, daß die Getreideausfuhr (140 Last) damals noch so gut wie gar keine Rolle spielt. Dagegen ist Holz diejenige Ladung, die in der Ausfuhr nach England vorherrscht; die Holzausfuhr, schätzungsweise mindestens 6466 Last, übertrifft die nach Holland um das vier- bis fünffache. Ausgeführt werden hauptsächlich große und kleine Pipenstäbe, fichtene Dielen und Bohlen, eichene Planken und Dielen.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Mengen: Große Pipenstäbe 8919 Schock, Kleine do. 2584 $\frac{1}{4}$ Schock, Eichene Planken 202 $\frac{1}{5}$ Schock, do. Dielen 67 $\frac{1}{2}$ Schock, Fichtene Dielen 611 Schock, do. Bohlen 96 $\frac{1}{2}$ Schock, Holl. Klappholz 238 $\frac{2}{3}$ Schock, franz. do. 5 Schock, eichene Riemen 12 Schock, eschene do. 20 $\frac{1}{2}$ Schock, Hölzerne Nägel 69 000 Stk, verschiedenes Holzwerk für f 1818.

Auffallend ist dabei, daß die englischen Schiffe in der Regel viel mehr Holz laden, als ihre offizielle Tragfähigkeit erwarten läßt, manchmal rd. 50 % mehr, bisweilen aber sogar 100 % und selbst darüber. Da sich diese Erscheinung bei fremden Schiffen, die nach England gehen, nicht im gleichen Maße wiederholt, so muß man vermuten, daß die englische Schiffsvermessung die Tragfähigkeit der Schiffe niedriger erscheinen ließ, als sie tatsächlich war, was allerdings voraussetzt, daß die englische Vermessungsregel in Danzig anerkannt wurde³³.

³³ Einige Beispiele für diese „Ueberladung“ englischer Schiffe, die in Wirklichkeit wohl keine war:

Thomas Wichermann von Scarborough
Schiff 100 Last, 7. Juli aus nach England

	Geschätztes Gewicht in Lasten
Ladung: 14 Schock eich. Dielen	56
2 $\frac{1}{4}$ Schock ficht. Bohlen	10
16 $\frac{5}{6}$ Schock ficht. Dielen	50
180 Schock gr. Pipenstäbe	36
(ferner 200 Achtel Störe, 49 fl. an eich. Enden)	<u>zus. 152</u>

Fortsetzung von Anm. 33)

Geschätztes Gewicht
in Lasten

Thomas Hinderwal von Scarborough

Schiff 100 Last, 14. Juli aus nach England

Ladung:	41½ Schock eich. Planken	36
	1 Schock eich. Dielen	4
	3 Schock ficht. Bohlen	12
	310 Schock gr. Pipenstäbe }	66,5
	30 Schock kl. Pipenstäbe }	
	14 Schock ficht. Dielen	42
	(ferner 100 Achtel Störe, 66 fl. an Rahmen)	<u>zus. 160,5</u>

Thomas Grayson von London

Schiff 100 Last, 14. Juli aus nach England

Ladung:	140 Schock gr. Pipenstäbe }	31
	20 Schock kl. Pipenstäbe }	
	29 Schock ficht. Dielen	87
	5 Schock ficht. Bohlen	20
		<u>zus. 138</u>

Derselbe Schiffer geht aus nach England

am 9. August mit 152 Last, am 2. September
153 Last Ladung!

Israel Blackbourne von London

Schiff 150 Last, 19. Juli aus nach England

Ladung:	246 Schock gr. Pipenstäbe }	50,7
	10 Schock kl. Pipenstäbe }	
	15¾ Schock eich. Planken	126
	11½ Schock ficht. Dielen	34,5
	2 Schock ficht. Bohlen	8
		<u>zus. 219,2</u>

William Tingey von London

Schiff 100 Last, 26. Juli aus nach England

Ladung:	9 Schock 29 Stück eich. Planken	76
	200 Schock gr. Pipenstäbe }	47,5
	50 Schock kl. Pipenstäbe }	
	23½ Schock ficht. Dielen	70,5
	5 Schock 5 Stück ficht. Bohlen	20
	148 Schiffspfund Pottasche	12
	(ferner 6000 eich. Nägel)	<u>zus. 226</u>

John Clarkson von Whitby

Schiff 60 Last, 13. Oktober aus nach England

Ladung:	525 Schock gr. Pipenstäbe }	114,3
	62 Schock kl. Pipenstäbe }	
	(ferner Pottasche, Wachs, Krämerei, Störe, Salpeter, Bernstein-Rundwerk).	

Mag man auch zugeben, daß in der hier für die Umrechnung in Lasten angewandten Schätzungsmethode allerhand Fehlerquellen stecken, so kann die regelmäßige Wiederkehr dieser Erscheinung doch kein Zufall sein, zumal sie sich bei den Danziger Schiffen die nach England gehen, nicht zeigt (z. B. Jochim Höpner von Danzig, Schiff 200 Last, 2. August aus nach England, mit eich. Planken, Pipenstäben, ficht. Bohlen und Dielen, geschätztes Ladungsgewicht 186½ Last), ebensowenig bei den holländischen, mit Getreide oder Holz nach Holland bestimmten Schiffen.

Sonst werden nach England noch ausgeführt: Asche 965 Last, bedeutende Mengen an Heeden Linnen, nämlich 92 989 Stk, Flachs 1962 St., Hanf 825 St., Federn 198 St., Schweineborsten 74 St, Wachs 291½ Sch R , Kraftmehl 524 St., Störe 2503 Achtel, Seife 289½ To., Antimon 601 C, Eisen 172 Sch R , Salpeter 464½ C, Garn für f 5870, Linnen f 5100, Krämerei f 32 177; ferner kleine Mengen an folgenden Waren³⁴:

Pulver 10½ C, Wolle 27 St., Honig 10¼ To., Branntwein für f 594, Doppelbier 14 Viertel, Franzwein 4 Ox, Hasenfelle 60 Zimmer, Pelterei f 60.

Die Ladung der umgekehrt von England nach Danzig gehenden Schiffe setzt sich dem Gewicht oder Raumbedarf nach zu $\frac{3}{5}$ aus Steinkohlen (331½ Last und 64 Tonnen = zus. 337 Last) und, meist schottischem, Salz (526½ Last und 118 Tonnen = zus. 536 Last) zusammen. Der Rest besteht aus Bier (mit einigen Nahrungsmitteln engl. Herkunft rd. 40 Last), Metallwaren (rd. 140 Last), Geweben (rd. 22 Last), Leder und Fellen (6 Last), sonstigen Manufakturen und Krämereien, Wein (50 Last), namentlich aber einer nicht ganz unbeträchtlichen Menge von Kolonialwaren (rd. 182 Last), unter denen Tabak, Ingwer und Reis voranstehen, wie die folgende Zusammenstellung ausweist:

1. Nahrungsmittel als: Bier 217⅙ Ox und 10 Last, Käse 12 Sch R und 13 L R , Bücklinge 2 To., Austern ½ To., Essig 1 Ox, Tran 30 Faß, engl. Gewürz f 480. — 2. Metallwaren: Blei 2457 C, Zinn 924½ C, Schrot 1221½ C, Mennige 94 C, Bleiweiß 15 C, Silberglätte 18 C, Kupferwasser oder Vitriol 760 C, Grünspan 13 St., Weißblech 15 Faß. — 3. Gewebe: Nordertuch 68 207 Ellen, Platting 700 E., Londoner Tuch 140 E., Span. Tuch 320 E., Kirsey 207 Stk, Drogut 397 Stk, Sarges 128 Stk, Boy 52 Stk, Trip 12 Stk, Kronrasch 11 Stk, Coujanten 5 Stk. — 4. Manufakturen usw.: Flaschen („Bottelgen“) 54 500 Stk, Schleifsteine 502 Schalen, Seid. Schmallen(?) 9½ St., Krämerei f 137 485, Erdwerk f 210, Strümpfe f 450, Hüte f 25, Hausrat f 40, „Wasser“ (wohl Riechwasser) f 120. — 5. Wein und Kolonialwaren: Wein 401 Ox, Gekorbener Tabak 3465½ St., Blättertabak 2490½ St., Rolltabak 900½ St., Baumöl 369 St., Pfeffer 853 St., Ingwer 3010½ St., Farin (= Puderzucker) 1205 St., Muskovade 754 St.,

³⁴ Da versehentlich einige Ladungsverzeichnisse nicht vollständig abgeschrieben wurden, sind die Angaben nicht ganz vollständig.

Brauner Zucker 5 St., Candit $14\frac{1}{2}$ St., Rosinen 19 St., Mandeln $20\frac{1}{2}$ St., Blanker Syrup 70 St., Pflaumen $1\frac{1}{2}$ St., Reis 5901 St., Zitronen 1000 Stk, Kaffee 1706 R , Kastanien 150 R , Gelbe Brasil $30\frac{1}{2}$ C.

Die gesamte von England nach Danzig kommende Ladung, schätzungsweise 1440 Last, nahm schwerlich mehr als $\frac{2}{5}$ der Tragfähigkeit der beladenen Schiffe (61 mit 3760 Last) und $\frac{1}{6}$ der Tragfähigkeit aller einkommenden Schiffe (116 mit 8555 Last) in Anspruch; 54 Schiffe mit 4795 Last liefen in Ballast ein. Ausgehend sind es 102 Schiffe von 6710 Last Tragfähigkeit, also das Schiff im Durchschnitt 66 Last groß. Der Flagge nach sind es hauptsächlich Engländer (ein: 95 mit 5850 Last, aus: 93 mit 5795 Last) und Danziger (ein: 18 mit 2525 Last, also im Durchschnitt 140 Last, aus: 7 mit 810 Last) beteiligt, sonst noch ein paar Dänen, 1 Holländer, 1 Pommer. Die größte Zahl der Schiffs-Ankünfte von England liegt im April und Mai (17 mit 1360 Last, 23 mit 1290 Last), die größte Zahl der Abfahrten findet im Juli statt (30 mit 1805 Last).

Der Verkehr Danzigs mit Frankreich steht im Jahre 1752 unbestritten an zweiter Stelle, hinter Holland, er übertrifft den Verkehr mit England erheblich, besonders ausgehend, wo er 195 Schiffe mit 18 363 Last Tragfähigkeit beansprucht, aber auch einkommend mit 119 Schiffen von 11 385 Last Tragfähigkeit. Von der Ausfuhr nach Holland und England unterscheidet sich die nach Frankreich dadurch, daß sowohl erhebliche Mengen Getreide (8887 Last Roggen, 2553 Last Weizen, 108 Last sonstiges Getreide) als auch Holz (4489 Schock große und 1265 Schock kleine Pipenstäbe, $49\frac{1}{4}$ Schock eich. Planken, $8\frac{1}{2}$ Schock eich. Dielen, $601\frac{1}{2}$ Schock ficht. Dielen, $171\frac{1}{4}$ Schock ficht. Bohlen, 60 Schock holländisches und $42\frac{1}{2}$ Schock französisches Klappholz, ferner ziemlich große nur in Geldwert angegebene Beträge, nämlich für f 28 214, zusammen schätzungsweise rd. 5200 Last) ausgeführt werden. Die Verladungen beschränken sich also nicht so einseitig wie bei den beiden anderen Ländern auf eine der beiden Warengruppen. An Asche werden rd. 467 Last nach Frankreich verschifft, sonst noch folgende kleine Beträge an Danziger Stückgut:

Hanf 210 St., Flachs 27 St., Wolle 9 St., Federn 195 St., Schweinsborsten 96 St., Heeden Linnen 714 Stk, Kraftmehl 50 St., Wachs 112½ Sch B , Rindleder 21 Decher, Corduan 18 Decher, Störe 100 Achtel, Ungarwein 26 Antal, Krämerei f 12892, Garn f 1530, Linnen f 60, Posen und Federn f 145, Branntwein f 546; zusammen schätzungsweise etwa 40 Last.

Das meiste Holz wird in den Monaten Mai bis Oktober verschifft, dagegen finden die Getreideverladungen in zwei deutlich geschiedenen Jahreszeiten statt, zuerst im März und April, dann wieder von Mitte Oktober ab; im November gehen noch über 40 Getreideladungen mit 3129 Last Roggen und 603 Last Weizen ab. — Der einkommende Verkehr beansprucht wie bei den meisten Ländern jenseits des Sundes nur einen geringen Teil (etwa $\frac{1}{7}$) der Tragfähigkeit der Schiffe; daher kommt etwa die Hälfte der Schiffe, 55 von 5640 Last, in Ballast, und von den 64 beladenen wird nur etwa 30 % ihrer auf 5745 Last bemessenen Tragfähigkeit ausgenutzt. Die alten maßgebenden Waren der französischen Ausfuhr stehen dabei immer noch voran: Wein mit 6857 $\frac{1}{6}$ Oxhoft (= rd. 857 Last) und Salz mit rd. 395 Last; dazu kommen 551½ Ohm Branntwein, 39½ Ohm Essig, 3894½ Stein Pflaumen, an gewerblichen Erzeugnissen, Färbemitteln und Chemikalien: Glas (180 Kasten und 14 Körbe), eiserne Grapen (860 Centner), 53½ C Harz, 76 C Terpentin, 697 Stein Färbekraut und Wau, 115 St. Blaussel, 94 St. Grünspan und für 28 476 Gulden Krämerei, ferner kleine Mengen an Postpapier, Saffian, Walnüssen, Aepfeln, Käse, Schinken, Konfitüren, Weinstein, Gips, Steinen u. a. Hauptsächlich ist aber Frankreich einer der wichtigsten, nächst Holland und neben Lübeck der wichtigste Kolonialwaren-Lieferant Danzigs, vor allem in Kaffee und Syrup. Es kommen von Frankreich nicht weniger als 253 421 B Kaffee und 36 140 Stein (schwarzer) Syrup, ferner 6011½ Stein Zucker verschiedener Art (hauptsächlich Muskovade, auch etwas Farin, Candit, brauner Zucker), 1397 Stein Indigo, 23 Stein Ingwer, 54 St. Mandeln, 316 St. Feigen, 136 St. Rosinen, 153 St. Rolltabak, 4½ St. Baumöl, 1 C Rote Brasil. Die gesamte einkommende Ladung kann man auf 1758 Last, die ausgehende auf über 17 000 Last, also etwa das Zehnfache, schätzen. — Der Ver-

kehr mit Frankreich zeichnet sich ferner dadurch aus, daß die Flagge des Bestimmungslandes in ihm gar keine Rolle spielt: nur ein Franzose mit einem kleinen Schiff von 30 Last beteiligt sich daran. Die oft wiederholte Behauptung, daß der Ostseeverkehr Frankreichs noch im 18. Jahrhundert sogar wie ausschließlich von Holländern und Engländern besorgt worden sei, wird durch die Danziger Register widerlegt: im ausgehenden Verkehr mit Getreide und Holz stehen vielmehr die Deutschen, jedenfalls der Tragfähigkeit nach, voran mit 83 Schiffen und 9278 Last, darunter überwiegen die Danziger mit 71 Schiffen von 8318 Last (sonst fahren noch Hamburger, Bremer, Ostfriesen und Schleswig-Holsteiner), erst dann kommen die Holländer mit 103 Schiffen und 8495 Last; sonst sind noch ein paar Dänen, Norweger, und je 1 Schwede, Flandrer (Ostende), Spanier beteiligt, einkommend auch 2 Engländer. Die Danziger Schiffe zeichnen sich durch besonders große Tragfähigkeit (im Durchschnitt 116 Last) aus, einzelne sind über 200 Last groß.

Daß die Spanienfahrt bereits in der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts ihren Höhepunkt überschritten hatte, ist seit langem bekannt. Im Jahre 1752 gehen von Danzig nach Spanien 32 Schiffe mit 3455 Last (Durchschnitt: 108 Last), die sich auf 15 Holländer (1925 Last, Durchschnitt: 135 Last), 5 Deutsche (2 Danziger, je 1 Bremer, 1 Stralsunder, 1 Schleswig-Holsteiner, zus. 655 Last, Durchschnitt 131 Last), 2 Dänen (130 Last), 4 Schweden (395 Last), 4 Engländer (270 Last), 2 Spanier (80 Last) verteilen. Die Ladung besteht zum größeren Teil aus Holz (Pipenstäben, ficht. Dielen und Bohlen, ficht. Balken, Eichenplanken und Klappholz, zus. rd. 2130 Last), zum kleineren aus Getreide (220 Last Roggen, 543 Last Weizen, 130 Last Gerste), ferner aus etwas Flachs (672 St.), Hanf (570 St.), Heeden Linnen (3428 Stk) und „hinterländischer“ Leinwand, Wachs ($45\frac{3}{4}$ Sch ⊗), Pottasche, Juchten, Leinsaat, Krämerei u. a. mehr. Nach Portugal gehen 3 Schiffe (295 Last), und zwar 2 Holländer und 1 Däne, mit 328 Last Getreide, etwas Flachs und Bohnen. Zurück von Spanien und Portugal kommen nur 16 Schiffe (1485 Last), und zwar 1 Engländer mit 60 Last aus Portugal, aus Spanien

3 Spanier, 8 Holländer, 4 Engländer, 1 Schwede, davon 2 (290 Last) in Ballast, 14 (1195 Last) beladen, und zwar mit 926 Last 6 Tonnen Salz, $63\frac{1}{2}$ Pipen und $38\frac{2}{3}$ Botten (zus. = 25 Last) Wein, ferner mit 1669 Stein und für f 1000 Baumöl, 689 St. Südfrüchten (456 St. Feigen, 133 St. Rosinen, $92\frac{1}{2}$ St. Mandeln, $7\frac{1}{2}$ St. Capern), 10 800 Apfelsinen, 2000 Pomeranzen, 800 Citronen, 2 Oxhoft Limonen, kleinen Posten Fliesen, Branntwein, Haselnüssen, Essig, Kaffee, Indigo u. a. Stückgut. Die Tragfähigkeit wird also zu über 80 % ausgenutzt. Die nach Spanien ausgehenden Danziger u. a. Deutschen haben offenbar auf der Rückkehr England, Frankreich oder die Niederlande (auch Ostende!) angelaufen und sind unter diesen Ländern verbucht.

Damit sind die Länder aufgezählt, mit denen Danzig einen regelmäßigen Fernverkehr unterhält. Die beifolgenden Kartenbilder veranschaulichen die Verteilung der Warenausfuhr und -einfuhr nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen im Jahre 1752 noch deutlicher, und die Tabellen 2—6 ermöglichen einen bequemen Vergleich des Warenverkehrs mit den einzelnen Ländern für einige der wichtigsten Waren. Der Vergleich würde noch lehrreicher und in mancher Hinsicht richtiger durchgeführt werden können, wenn es möglich wäre, außer dem Gewicht bzw. Raumbedarf in Lasten auch die Werte zu ermitteln; dazu fehlen mir jedoch, einstweilen wenigstens, ausreichende Unterlagen.

Abgesehen von dem geschilderten Bereiche des regelmäßigen Verkehrs tauchen aber, wie schon bemerkt, in den Listen ab und zu noch andere Herkunfts- und Bestimmungsländer auf. Im Jahre 1752 geht ein Holländer von 100 Last mit ficht. Dielen, Teer, Pech, Harz, Tran, Wachs, Erbsen, Hanf, Heeden Linnen und Segeltuch (zus. rd. 48 Last) nach Genua. Nach Italien gehen sonst noch direkt Schiffe 1766 (15 Schiffe!), 1779 und 1780 (je 2), 1791 (1), 1794 (3 nach Livorno), 1797 (8, davon 1 nach Genua, 4 nach Livorno), 1802 (2 nach Livorno), 1803 (9 nach Livorno); es kommen solche von dort 1765 (1), 1768 (1), und von 1787 wird der Verkehr einkommend nahezu regelmäßig, wobei fast immer Livorno als Herkunftshafen genannt wird. An anderen

Mittelmeerhäfen werden (abgesehen von Cette) noch genannt ausgehend 1802 Korsika (1), Tripolis (1), einkommend 1796 Kreta (1 „Cretta“) und Dalmatien (1). Von Island kommen Schiffe 1756 (2) und 1799 (1), es gehen dorthin solche 1756 (1), 1785 (1). Nach Archangel geht 1773 1 Schiff, nach Madeira 1779 1 (mit Getreide) und vielleicht 1798 2 („Mandera“?). Ein seltener Gelegenheitsverkehr ist auch der mit Westindien (ein: 1763 1 Schiff, aus: 1764 und 1765 je 1, 1769: 2). Nach „Amerika“ geht zum ersten Mal ein Schiff 1760, dann nochmals je eines 1798 und 1802 (Philadelphia); es kommt von dort je 1 Schiff 1792, 1795 (G. A. Hallowell von Providence³⁵, in Ballast), 1796 (Providence), 1801 (Charleston), 1803 (New York). 1796 kommt ein Schiff von „Kunkord“ und läuft ebendorthin wieder aus; wenn aber damit Concord, New Hampshire USA., gemeint sein sollte, so käme dieses wohl höchstens als Heimats-, nicht als Herkunfts- oder Bestimmungshafen in Frage. 1774 und 1778 kommt je 1 Schiff von Terrenef, worunter man zunächst Terreneuve, d. h. Neufundland verstehen möchte. Da aber beide Schiffe Wein geladen haben, so liegt vielleicht ein Schreibfehler für Teneriff(e) vor.

Wie schon oben bei verschiedenen Ländern angedeutet, kommen die meisten Schiffe von eben den Ländern, wohin sie, nach Einnahme einer Ladung in Danzig, ausgehend wieder bestimmt sind. Daß dies durchaus der Regelfall ist, lehrt folgende Uebersicht: Von 402 nach Holland bestimmten Schiffen sind gekommen von Holland 302, von Frankreich 52, von Spanien 5, von England 2, von Norwegen 8, von Dänemark 8, von Bremen 2, von Hamburg 10, von St. Petersburg 4, von anderen Häfen 9; von 102 nach England bestimmten Schiffen sind gekommen von England 80, von Frankreich 4, von Spanien 3, von Holland 2, von Norwegen 4, von Dänemark 1, von Schweden 2, von deutschen Ostseehäfen 6; von 41 nach Norwegen bestimmten Schiffen sind gekommen von Norwegen 32, von England 3, von Schweden 3, von deut-

³⁵ Er fuhr in Diensten der Firma Brown & Ives. Sein Schiff „Eliza“ ist abgebildet in Ships and Shipmasters of old Providence (Prov. R. J. 1919) S. 19.

schen Ostseehäfen 2, unbekannter Herkunft 1; von 120 nach Schweden bestimmten Schiffen sind gekommen von Schweden 110, von Norwegen und Bremen je 2, von England, Frankreich, Rostock, Königsberg, St. Petersburg je 1. Ebenso gehen fast durchweg dieselben Schiffe hin und her im Verkehr mit Lübeck, Pommern (Leba), St. Petersburg. Ausnahmen bilden hauptsächlich Frankreich und Spanien, was damit zusammenhängen wird, daß am Verkehr mit diesen Ländern die nationale Flagge wenig oder gar nicht beteiligt war; dieser Verkehr lag vielmehr vorwiegend in den Händen der Holländer und Deutschen. Von den 195 nach Frankreich bestimmten Schiffen waren dementsprechend gekommen von Frankreich nur 44, von Holland 90 (meist Holländer, auch einige Danziger), von England 13 (sämtlich Danziger), von Spanien 1, von Hamburg 5, von Bremen 4, von Ostende 2, von Norwegen 5, von Dänemark 7, von Schweden 2, von Schleswig-Holstein 6, von Livland 5, von sonstigen (meist Ostsee-) Häfen 11. Von 32 nach Spanien bestimmten Schiffen waren gekommen von Spanien 5, von Portugal 1, von Holland 11, von England 3, von Frankreich, Norwegen, Bremen, Schleswig-Holstein, Lübeck, Pommern je 1, von Hamburg, Dänemark und Schweden je 2.

Ueber die Beteiligung der verschiedenen Nationalitäten am Verkehr mit den einzelnen Ländern im Jahre 1752 ist im übrigen oben schon das Nötige gesagt. Lehrreich ist aber auch ein Vergleich der Nationalitätenanteile am Gesamtverkehr, für den 1670, 1679, 1688, 1729, 1739, 1752 die Unterlagen gegeben sind. Legt man dabei die Zahl der Schiffseinheiten zugrunde, so ergibt sich folgendes Bild (Bild 2, oben). Noch richtigere Vorstellungen aber vermittelt ein Vergleich nicht der Schiffseinheiten, sondern der gesamten Schiffsräume (Lasten Tragfähigkeit), der 1688, 1729 und 1752 möglich ist (Bild 2, unten). Vgl. dazu auch Tab. 1.

Man erkennt hier noch viel deutlicher die überragende Bedeutung der Holländer im Seeverkehr Danzigs. Wegen der größeren Tragfähigkeit ihrer Schiffe geht 1688 über 72 %, 1729 und 1752 immer noch 57—58 % des Verkehrs unter ihrer Flagge. Außer ihnen sind überhaupt nur noch Deutsche,

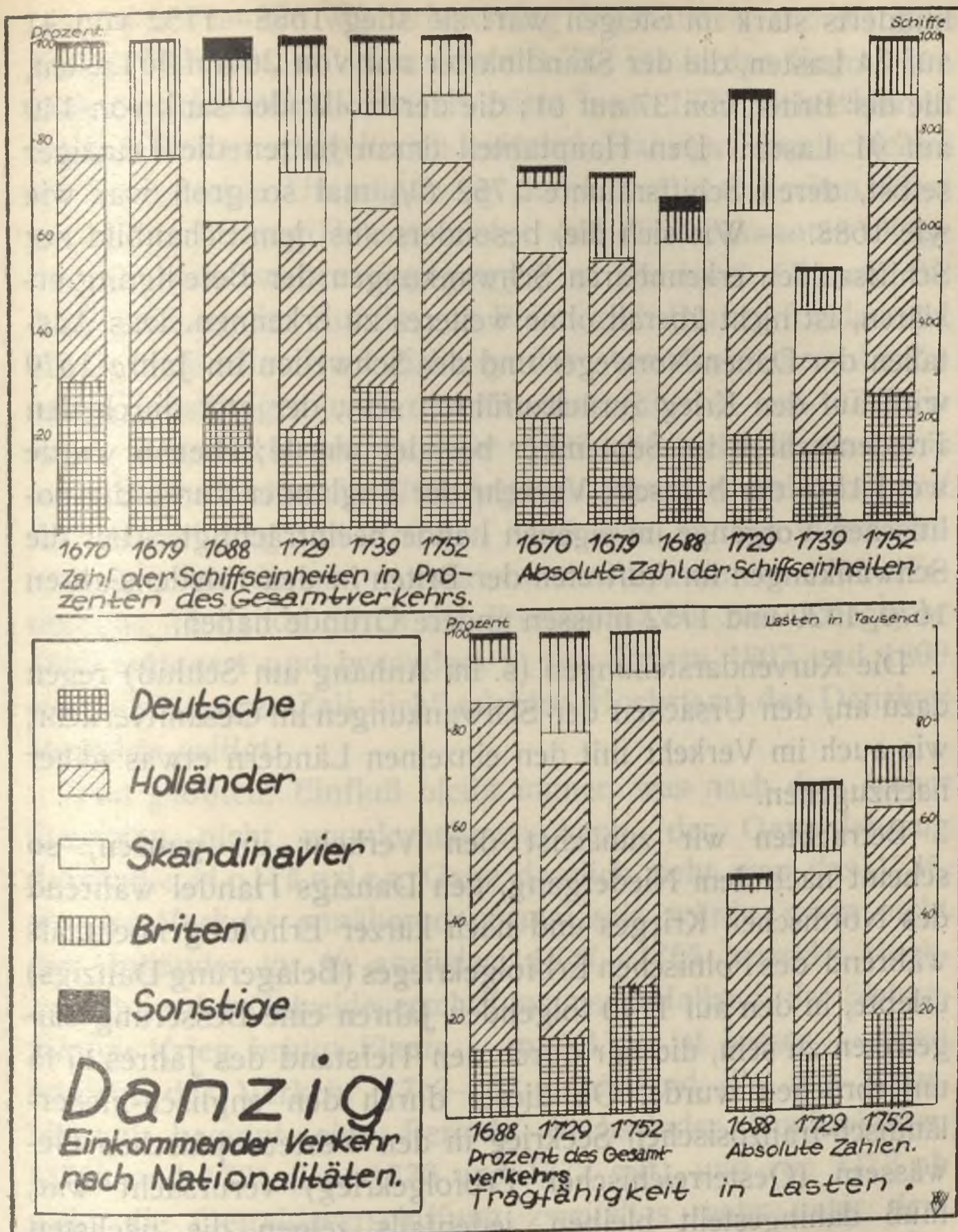


Bild 2

Briten und Skandinavier (Schweden und Dänen-Norweger) in nennenswertem Maße beteiligt, diese letzteren aber wegen der Kleinheit ihrer Schiffe weniger, als es zunächst nach den Schiffszahlen den Anschein hat. Die deutsche Beteiligung ist, dem Prozentsatz nach, verhältnismäßig stetig. Aus dem unteren Schaubild geht aber hervor, daß die Durchschnittsgröße der deutschen Schiffe seit dem Ende des 17. Jahr-

hunderts stark im Steigen war: sie stieg 1688—1752 von 41 auf 74 Lasten, die der Skandinavier nur von 26 auf 36 Lasten, die der Briten von 37 auf 61; die der Holländer sank von 140 auf 91 Lasten! Den Hauptanteil daran hatten die Danziger selbst, deren Schiffsräume 1752 $6\frac{1}{2}$ mal so groß war wie wie 1688. — Wie sich die, besonders aus dem Schaubild der Schiffszahlen erkennbaren Schwankungen der Beteiligung erklären, ist nicht überall ohne weiteres zu erkennen. Das Ausfallen der Dänen-Norweger und der Schweden im Jahre 1679 wird auf den Krieg zurückzuführen sein, der erst durch den Friedensschluß im September beendet wurde; ebenso wurde wohl 1688 der baltische Verkehr der Engländer durch die politischen Vorgänge im eigenen Lande beeinträchtigt. Aber die Schwankungen im Auftreten der Briten in den Friedensjahren 1670, 1729 und 1752 müssen andere Gründe haben.

Die Kurvendarstellungen (s. im Anhang am Schluß) regen dazu an, den Ursachen der Schwankungen im Gesamtverkehr, wie auch im Verkehr mit den einzelnen Ländern etwas näher nachzugehen.

Betrachten wir zunächst den Verkehr im ganzen, so scheint nach dem Niedergang, den Danzigs Handel während des Nordischen Krieges und nach kurzer Erholung nochmals während des Polnischen Erbfolgekrieges (Belagerung Danzigs) erlebte, in den auf 1740 folgenden Jahren eine Besserung eingetreten zu sein, die nur durch den Tiefstand des Jahres 1745 unterbrochen wurde. Ob dieser durch den englisch-niederländisch-französischen Seekrieg in den westeuropäischen Gewässern (Oesterreichischer Erbfolgekrieg) verursacht war, muß dahingestellt bleiben, jedenfalls zeigen die nächsten Jahre, trotz des bis 1748 andauernden Krieges, eine kräftige Hebung des Verkehrs. Diese Hochkonjunktur, die ihren Gipfel 1752 erreicht, dauert etwa bis 1755. Dann prägt sich der Siebenjährige Krieg 1756—63 deutlich in absteigenden Kurven aus. Wahrscheinlich war diesmal nicht nur der erneute Seekrieg im Westen, sondern auch die Besetzung Polens durch die Russen, die Kämpfe in Ost- und Westpreußen und die dadurch verursachte Behinderung der polnisch-preußischen Getreideausfuhr schuld daran. Schon 1763

zeigt sich aber die Wiederbelebung des Handels und die gute Konjunktur hält, mit dem Gipfel 1770, bis in den Beginn des nächsten Jahrzehnts an. In dem seit 1773 bemerkbaren starken Sinken spiegelt sich natürlich Danzigs Einzelschicksal als Stadt, seine Umschnürung durch den preußischen Staat seit der 1. Teilung Polens wieder. Auf diese bekannten Dinge braucht nicht weiter eingegangen zu werden³⁶. Obwohl die Abdrosselung der Zufuhr von Polen nach Danzig fort dauerte, macht sich die Nachwirkung des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges und des Friedensschlusses von 1783 in einer kurzen Hochkonjunktur 1783—86 geltend, der eine neue Depression, seit 1790 dagegen, hauptsächlich aber seit der Vereinigung mit Preußen 1793 eine kräftige Wiederbelebung folgt, die mit Ausnahme des Einschnitts 1795 (Eroberung Hollands durch die Franzosen) bis zum Kriegsjahr 1806 andauert und besonders in den Jahren 1802 und 1803 einen seit langer Zeit nicht erlebten Hochstand des Danziger Verkehrs zeitigt.

Von größtem Einfluß bleibt immer, was nach dem früher Gesagten nicht wundernehmen kann, der Getreidebezug durch die Holländer. Ganz deutlich sieht man das 1745, wo der Verkehr annähernd normal sein würde, wenn nicht die Holländer zu $\frac{2}{3}$ ausfielen. 1747—1755 herrscht Hochbetrieb in der Getreideverschiffung nach Holland, der Siebenjährige Krieg bringt Flaute — nur 1760 ist besser — dann erreicht der Verkehr 1763—67 annähernd die alte Höhe. Hierauf beginnt eine Periode wechselnder Konjunkturen (1768 und 1771 flau, 1770 und 1772 gut), und von 1773 ab steht die Getreideverschiffung zweifellos mehr unter dem Einfluß der Danziger Verhältnisse als des holländischen Bedarfs. Deutlich ist aber die Beeinträchtigung Hollands durch die Verwicklung in den englisch-französischen Seekrieg, seit 1778, und besonders 1781 und 1782, zu bemerken. Die Rolle Amsterdams als des großen internationalen Getreidemarktes ist seitdem so ziemlich ausgespielt. Nach einer kurzen Wieder-

³⁶ Vgl. dazu R. Damus, Die Stadt Danzig gegenüber der Politik Friedrichs d. Gr. u. Friedr. Wilhelms II. (Z. d. Westpr. Gesch.-Ver. H. 20, 1887).

belebung des Geschäfts 1792—94 erfolgt 1795 mit der Besetzung Hollands durch die Franzosen ein neuer Zusammenbruch. Nur in den Jahren 1802—1803 tritt Holland noch einmal in großem Maßstab als Kunde der Danziger Getreidelieferungen auf.

Der glücklichere Wettbewerber Hollands ist England. Der Verkehr mit England zeigt Jahrzehnte hindurch keine großen Sprünge, er bleibt auffallend gleichmäßig, wenn sich auch der Oesterreichische Erbfolgekrieg 1744—1748 als merkliche Depression abzeichnet, während der Siebenjährige Krieg — entgegen der allgemeinen Entwicklung — eine Belebung des Geschäfts, besonders 1757 und 1758, bringt. Nach dem Krieg zeigt der Verkehr mit England weiter steigende Ziffern; vielleicht hat sich damals schon die Wandlung vom fast ausschließlichen Holz- zu stärkerem Getreidebezug angebahnt, auf die wir noch zu sprechen kommen. In auffallendem Gegensatz zu der guten Konjunktur der 1760er steht die Depression der 1770er Jahre, deren Grund wie bei Holland wohl nur in den besonderen Danziger Schicksalen zu suchen ist. Seit dem Ende des Amerikanischen Kriegs aber setzt ein andauerndes Steigen des Verkehrs mit England ein, das nunmehr sichtlich auf Kosten Hollands geht. England beginnt jetzt Holland als Getreidekäufer zu überflügeln. Seit 1781 ist es ihm in der Schiffszahl (und sicher meist auch in der Räumte) dauernd überlegen, 1796 um das Zehnfache (419 nach England, 42 nach Holland), und nur 1803 kommt Holland ihm nochmals nahe. Der Hochbetrieb des englischen Verkehrs hält bis zum Ende der hier behandelten Zeit an, mit Gipfelpunkten 1800 und 1805.

In einem gewissen Wechselverhältnis zueinander steht auch der Verkehr mit Schweden und Norwegen. Der schwedische Verkehr hält sich, wenn auch nicht ohne Schwankungen auf ziemlich gleichmäßiger Höhe bis 1754, er verstärkt sich von da ab bedeutend, hält sich auch während des Siebenjährigen Krieges gut — nur die Jahre 1759—61 sind schwach — und erreicht 1764 mit 478 Schiffen eine im ganzen Jahrhundert unübertroffene Höhe. Er bleibt weiter gut bis 1772, schrumpft dann mit Danzigs allgemeinem Ver-

kehr ein, belebt sich etwas 1783—87, sinkt aber seit 1788 bis 1800, mit einziger Ausnahme des Jahres 1798, sogar unter das Niveau der 1740er Jahre; erst 1801—1804 ist er wieder etwas besser. Der einkommende Verkehr (auf diesen kommt es an) von Norwegen, an sich geringfügiger als der von Schweden, hält sich ziemlich gleichmäßig bis 1760; dann setzt ein sichtlicher Rückgang ein, ja von 1770 etwa bis 1795 verschwindet die Einfuhr von Norwegen mit Ausnahme weniger Jahre (1771, 1774—76, 1784) fast völlig. Erst von 1796 ab nähert sie sich wieder dem Umfang der Zeit um 1750. Wie wir früher sahen, war der Hauptgegenstand der norwegischen Einfuhr der Bergerhering. Dieser ist offenbar seit etwa der Mitte der 1750er Jahre auf dem Danziger Markt durch den schwedischen Hering von der Bohuslän-Küste verdrängt worden. Nach Tomfohrde³⁷ dauerte diese (zweite) Blütezeit der Bohuslän-Fischerei von 1746 bis in die 1790er Jahre; seit 1799 hatte Schweden wieder selbst Einfuhrbedarf an Heringen. Wie man sieht, entspricht dem die eben geschilderte Entwicklung des Verkehrs mit Norwegen und Schweden ziemlich gut. Während 1752 nach Ausweis des Pfahlkammerbuchs noch kein schwedischer Hering in Danzig eingeführt wurde, kamen 1798 von Schweden 68 Heringsladungen, von Norwegen dagegen nur 2. — Andere Umstände sind bei der Entwicklung des Verkehrs mit Dänemark wirksam. Bei dessen auffälligem Aufstieg nach dem Siebenjährigen Krieg — 1761 kommen zum ersten Male mehr Schiffe von Dänemark als von Norwegen und 1763 sind es bereits viermal mehr — spricht zweifellos das Aufkommen der Trampschifffahrt³⁸ der kleinen dänischen Küstenplätze stark mit. Aber auch die Holz- und vor allem die Getreideversorgung Dänemarks selbst haben wohl Anlaß gegeben, daß in manchen Jahren, besonders 1765, 1786³⁹, 1793—94,

³⁷ Die Heringsfischereiperiode an der Bohus-Len-Küste von 1556 bis 1589 (Archiv f. Fischereigeschichte Heft 3, 1914) S. 188.

³⁸ Ich meine damit hier die Frachtfahrt zwischen fremden Häfen und Ländern, unabhängig vom Handel des eigenen Landes. Vgl. darüber E. Kroman, *Marstals Søfart indtil 1925* (København 1928) passim, bes. S. 66 f.

³⁹ 1785 wurde ein seit 1735 bestehendes Verbot, ausländisches Korn nach Dänemark einzuführen, für Roggen aufgehoben, 1788

1802—4, ganz ungewöhnlich viel Schiffe nach Dänemark gehen.

Für den Verkehr mit Frankreich ist der oft sehr große Unterschied zwischen der Zahl der einkommenden und der ausgehenden Schiffe bezeichnend. Obwohl stets viele einkommende Schiffe in Ballast fahren, gibt dieser Wechsel doch wohl einen Hinweis darauf, ob die Einfuhr oder die Ausfuhr bedeutsamer war. 1739—1750 ist die Zahl der einkommenden Schiffe fast durchweg größer, als die der ausgehenden, oft zwei- bis dreimal so groß (z. B. 1742: 103 ein, 31 aus). Von 1751 an kehrt sich für einige Jahre das Verhältnis vollständig um (1751: 53 ein, 158 aus); wahrscheinlich waren dies Jahre großen Getreide- oder Holzbedarfs in Frankreich. Die oben S. 107 geschilderten Verhältnisse des Jahres 1752 sind also keineswegs typisch; im allgemeinen ist schon seit Beginn der hier erforschten Zeit der Verkehr mit England größer als der mit Frankreich. Im Siebenjährigen Krieg und bis 1767 überwiegt wieder erheblich die einkommende Schiffszahl, 1768 bis 1770 die ausgehende, 1771—74 die einkommende, 1775 bis 1792 fast durchweg die ausgehende. Die Revolutionskriege spiegeln sich in der dann einsetzenden fast völligen Stockung des Verkehrs; nur das Friedensjahr 1802 macht eine Ausnahme.

Der Verkehr mit Spanien und Portugal endlich überschreitet bis 1777 selten einen mäßigen Umfang. Auffällig lebhaft ist er auch 1750—1753, dann wieder während des Amerikanischen Krieges und nach ihm (1778—1786), abermals, wenn auch mit starken Schwankungen, 1796 bis 1805. Für den ausgehenden Verkehr nach Portugal sind 1798 mit 77 und 1804 mit 85 Schiffen Rekordjahre; es handelt sich dabei vorwiegend um Getreideladungen.

Für die Schwankungen im Verkehr mit den deutschen Ostsee- und Nordseehäfen ist hauptsächlich der mit Pommern maßgebend, worüber oben S. 91 schon Einiges gesagt ist. Die Ursache der großen Steigerung 1797—1805

auch für andere Getreidearten. Kroman a. a. O. S. 65. Daher wohl der ganz auffällige Zustrom von Dänemark kommender Schiffe nach Danzig: 1785: 197, 1786: 412 (ausgehend sogar 456)!

ist dagegen darin zu suchen, daß zeitweise plötzlich die Ausfuhr nach Hamburg, 1799 auch die nach Ostfriesland einen großen Umfang annimmt; es hängt das mit der Verdrängung Amsterdams als Getreide- und Kolonialwarenmarkt⁴⁰ zusammen. Die Ostfriesen ersetzen auch zum guten Teil seit 1795 die Holländer als Frachtfahrer, soweit es sich nicht um verkappte Holländer⁴¹ handelt, die unter eine der ostfriesischen Flaggen⁴² flüchteten, stieg doch die Zahl der von Ostfriesland einlaufenden Schiffe von 0 i. J. 1794 (und ebenso schon seit 1786) auf 37 im nächsten und auf 382 im Jahre 1802!

Es wäre natürlich lehrreich, wenn sich, ebenso wie die Schwankungen des Schiffsverkehrs, so auch die des Warenverkehrs nach den einzelnen Ländern Jahr für Jahr verfolgen ließen. Scheinbar liefern die Zeitungslisten 1739—1805 auch dazu Stoff, da sie ja auch zu jedem Schiff eine Angabe über die Ladung machen. Ein Vergleich der Eintragungen des Pfahlkammerbuchs von 1752 mit den entsprechenden Angaben der „Danziger Nachrichten“ dieses Jahres zeigt aber, daß die letzteren viel zu summarisch und ungenau, bisweilen auch geradezu falsch sind, um als Unterlagen für eine Statistik zu dienen. Sie geben jedenfalls nur in ganz groben Zügen einen Anhalt für Art und Verteilung der Ladungen; am brauchbarsten sind wohl ihre Angaben für die Massenladungen, Holz und Getreide, weil auch das Pfahlkammerbuch von 1752 zeigt, daß diese beiden Haupt-Warenarten meist getrennt verschifft wurden und sehr oft den gesamten oder fast den gesamten Ladungsraum eines Schiffes einnahmen; ebenso sind die Angaben über Ballastschiffe als zuverlässig anzusehen. Mit diesem Vorbehalt können aus den Ladungsangaben der Zeitungen immerhin einige Schlüsse gezogen werden. Ich habe die Ladungsangaben der Jahre 1739

⁴⁰ J. G. Büsch, Versuch e. Gesch. d. hamb. Handlung (Hbg. 1801) S. 181 f., E. Wiskemann, Hamburg u. d. Welthandelspolitik (Hbg. 1929) S. 129. Annemarie Müller, Emdens Seeschifffahrt u. Seehandel 1744—1899, Hans. Gbl. 1930 S. 112, 114, 119 f.

⁴¹ Vgl. dazu Ann. Müller a. a. O. S. 115.

⁴² Außer der preußischen Flagge kommen die Papenburger (münstersche), Kniephäuser, sowie die oldenburgische und hannöversche in Betracht.

und 1798 verarbeitet. Ein Vergleich zeigt nun folgendes Bild, wobei zu berücksichtigen ist, daß 1798 der Verkehr der Schiffszahl nach mehr als doppelt so groß als 1739, und auch noch etwas größer als 1752 war (1739: E[ingang] 510, A[usgang] 500, 1752: E 1014, A 1004, 1798: E 1101, A 1104)⁴³):

E i n g a n g				
	Zahl der Schiffsladungen		% des Gesamteingangs	
	1739	1798	1739	1798
Salz	45	37	8,8	3,3
Heringe	37	73	7,3	6,6
Stückgut	94	100	18,4	9,1
Sonstiges	173	135	33,9	12,2
In Ballast	161	756	31,9	68,8
Insgesamt	510	1101	100,0	100,0

A u s g a n g				
	Zahl der Schiffsladungen		% des Gesamtausgangs	
	1739	1798	1739	1798
Getreide	197	556	39,3	50,6
Holz	101	268	20,3	24,1
Sonstiges	155	176	31,0	15,9
In Ballast	47	104	9,4	9,4
Insgesamt	500	1104	100,0	100,0

Die gewaltige Zunahme der einkommenden Ballastschiffe 1798 verglichen mit 1739 zeigt, daß dem verdoppelten Schiffs-
eingang kein entsprechendes Einfuhr-Angebot entsprach. Umgekehrt zeigt der gestiegene Prozentsatz der Getreide-
ladungen wie auch der Holzladungen 1798, daß die Zunahme des Verkehrs hauptsächlich auf diesen Massenladungen be-
ruhte. In Wirklichkeit war natürlich der Prozentanteil der Getreideladungen an der bewegten Schiffsräume, vielleicht
auch der Holzladungen, noch weit größer, weil zur Getreide- und Holzverschiffung im Durchschnitt größere Schiffe ver-
wandt wurden. 1752 entfiel vom gesamten ausgehenden Schiffsraum auf Getreideladung ungefähr 69,7 %, auf Holz-

⁴³ Kleine Abweichungen der Gesamtzahlen von denen in den unten folgenden Tabellen erklären sich aus stellenweise fehlenden Ladungsangaben.

ladung 22,6 %, auf den Rest, einschl. Ballastschiffe 7,7 %. Aus den Ladungsangaben der Zeitungslisten läßt sich ferner entnehmen, daß Großbritannien und Irland, dessen Getreidebezug aus Danzig 1739 (2 Ladungen) und, wie wir oben (S. 104) sahen, auch noch 1752 ganz geringfügig war, 1798 der Hauptbezieher von Getreide geworden war (139 von 556 Ladungen, also 25 % der Schiffszahl nach, der Räumte nach ungefähr das Doppelte⁴⁴. Bemerkenswert ist auch, in welchem Umfang damals das Ostseegebiet selbst, insbesondere Schleswig-Holstein, Dänemark und Schweden, Getreidekäufer geworden war; 1739 gingen dorthin nur 6, 1798 dagegen 237 Getreideladungen = 42 % aller Getreideladungen, allerdings meist kleine Schiffe (1752: 2733 von insgesamt 50 000 Last = 5,4 %). Auch der Wettbewerb zwischen Norwegen und Schweden in der Heringsbelieferung Danzigs, wovon oben die Rede war, ist aus den Zeitungslisten zu entnehmen.

Die Zeitungslisten der Jahre von 1795 ab sind ferner deswegen wertvoll, weil sie überwiegend die Herkunfts- und Bestimmungshäfen (nicht mehr nur, wie bisher, die Länder) nennen, und so einen genaueren Einblick ermöglichen, mit welchen Plätzen Danzig damals in Verbindung stand. Ich lasse deshalb ein nach Ländern und Häfen geordnetes Verzeichnis der Schiffsein- und -ausgänge des Jahres 1798 folgen, indem ich die Ladungsangaben der Zeitungslisten — etwas vereinfacht — beifüge.

Einkommender und ausgehender Verkehr Danzigs 1798.

(Die Gesamtzahlen, soweit sie Ladungen verschiedener Art umfassen, folgen hinter dem betreffenden Hafen und Land in Klammern.)

Abkürzungen für die Ladungsangabe: Asche A, Ballast B, Dach- und Ziegelsteine (Moppen) D, Eisen E, Fliesen F, Ge-

⁴⁴ 1798 wurden aus Danzig 39 836 Last Getreide aller Art seewärts ausgeführt (durchschnittlich also 71 Last je Schiffsladung), davon 19 807 Last (142 Last je Schiffsladung) nach Großbritannien u. Irland, also 49,75 % der gesamten Getreideausfuhr. Die Getreideausfuhr nach den Britischen Inseln betrug also 1798 mehr als die gesamte Getreideausfuhr 1739 = 19 574 Last. J. J. Oddy, European Commerce S. 252, 263.

treide G, Hanf Ha, Heringe He, Holz Ho, Kalk K, Leinen L, Salz Sa, Steinkohle Stk, Stückgut Stg, Teer (und Pech) T, Wein W, Sonstiges Sonst.

Von Westpreußen (5): Danzig 3 Neubauten, Elbing (2) 1 B, 1 G.

Nach Westpreußen: keine.

Von Ostpreußen (36): Pillau 16 B, Königsberg (20) 19 B, 1 G.

Nach Ostpreußen (86: 55 B, 26 Sa, 1 He, 4 Stg): Pillau (75) 48 B, 22 Sa, 1 He, 4 Stg, Königsberg 4 Sa, Memel 7 B.

Von Pommern (44: 24 B, 4 Sa, 4 Ho, 11 Stg, 1 Sonst.): Leba 3 Ho, Wittenberg⁴⁵ 1 Ho, Kolberg (2) 1 B, 1 Sodasche, Stolpe 4 B, Stettin (26) 11 B, 4 Sa, 11 Stg, Swinemünde 1 B, Cammin 1 B, Wollin 1 B, Altwarp 1 B, Neuwarp 2 B, Uckermünde 1 B, Anklam 1 B.

Nach Pommern (9: 3 B, 3 Sa, 1 L, 1 Stg, 1 Ho): Leba 1 Sa, Stolpe (4) 2 B, 2 Sa, Rügenwalde 1 Ho, Stettin (3) 1 B, 1 L, 1 Stg.

Von Schwedisch-Vorpommern (15 B): Wolgast 5 B, Greifswald 1 B, Stralsund 5 B, Barth 2 B, Tribsees 1 B.

Nach Schwedisch-Vorpommern: keine.

Von Mecklenburg (20: 19 B, 1 He): Rostock (15) 14 B, 1 He, Ribnitz 5 B.

Nach Mecklenburg (8): Rostock 8 G.

Von Lübeck (u. Travemünde) (16): 13 Stg, 1 Früchte, 2 B.

Nach Lübeck (14): 11 Stg, 3 Ho.

Von Schleswig-Holstein (90: 86 B, 3 He, 1 Sonst.): Apenrade 5 B, Sonderburg (Alsen) 14 B, Flensburg (44) 42 B, 2 He, Kappeln 7 B, Eckernförde 2 B, Rendsburg 2 B, Kiel 1 He, Fehmarn 2 B, Husum 1 B, Friedrich-

⁴⁵ Dorf an der Küste zw. Leba und Rixhöft, dicht an der jetzigen poln. Korridorgrenze.

⁴⁶ Offenbar identisch mit dem 1799 mehrfach begegnenden „Steinhoff“ oder „Steinbgh“ = Steinberghaff an der Geltinger Bucht (südlich der Ausmündung der Flensburger Förde), wo damals etwas Schiffbau getrieben wurde, vgl. J. J. Oddy, European Commerce (1805) S. 387. Die abgekürzte Ladungsangabe: S.W.Stg. kann ich nicht sicher erklären (vielleicht = Salz, Wein, Stückgut?).

stadt 2 B, Tönning 2 B, Steinh.⁴⁶ 1 Sonst., Wewelsfleth 1 B, Altona 6 B.

Nach Schleswig-Holstein (35: 30 G, 4 Ho, 1 B): Apenrade 1 G, Sonderburg (9) 8 G, 1 Ho, Flensburg (17) 15 G, 1 Ho, 1 B, Kappeln 3 G, Tönningen 2 Ho, Altona 3 G.

Von Hamburg (16): 8 B, 6 Stg, 1 Essig, 1 Früchte.

Nach Hamburg (54): 26 G, 23 Ho, 1 Stg, 2 Stg u. G, 1 Ho u. A, 1 G u. A.

Von Bremen (3): 2 B, 1 Stg.

Nach Bremen (4): 2 G, 1 Ho, 1 Stg.

Von Oldenburg (15 B): Oldenburg 6 B, Elsfleth 9 B.

Nach Oldenburg: keine.

Von Ostfriesland (u. Münsterland) (114: 112 B, 1 Stg, 1 E u. T): Emden (59) 58 B, 1 E u. T (?), Norden 10 B, Karolinensiel 2 B, (Wester-)Ackumersiel 1 B, Dornumersiel 1 B, Neßmersiel 2 B, Spiekeroog 1 B, Baltrum 2 B, Norderney 2 B, Juist 1 B, Borkum 2 B, Leer 6 B, Papenburg (18) 17 B, 1 Stg, Weener 5 B, Pr. Poller⁴⁷ 2 B.

Nach Ostfriesland (13: 6 G, 4 A, 1 Ho, 2 G. u. A) Emden (12) 6 G, 4 A, 2 G u. A, Leer 1 Ho.

Von Est-, Liv- und Kurland (5: 1 B, 2 Ha, 1 K, 1 Sonst.): Libau 1 K, Riga (3) 2 Ha, 1 Leinsaat, Pernau 1 B.

Nach Est-, Liv- und Kurland (17: 13 B, 1 Sa, 1 He, 2 Stg): Libau (6) 4 B, 2 Stg, Riga (10) 9 B, 1 Sa, Reval 1 He.

Von Rußland (11): St. Petersburg (11) 1 Ha, 10 Stg.

Nach Rußland (15): St. Petersburg (15) 1 B, 14 Stg.

Von Finnland (1): Wiborg 1 B.

Nach Finnland (5: 3 G, 2 B): Åbo⁴⁸ (4) 3 G, 1 B, Wiborg 1 B.

⁴⁷ Pr.-Poller = Prinse-Polder? Weder in Ostfriesland noch in den Niederlanden zu ermitteln.

⁴⁸ Torrokow, Toroko = Turku, finn. Name für Åbo.

Von Schweden⁴⁹ (182: 65 He, 41 K, 7 E, 14 T, 9 E u. T, 2 F, 2 T u. F, 1 Grabsteine, 2 Ho, 3 He u. F, 36 B): Stockholm (16) 6 E, 3 T, 4 E u. T, 1 K, 2 B, Luleå 1 T, Piteå 1 T, Norrkiöping 1 E, Westerwik 1 E u. T, Kalmar (4) 3 T, 1 E u. T, Wisby (42) 40 K, 2 B, Karlskrona (28) 5 T, 2 E u. T, 2 F, 1 T u. F, 1 Ho, 17 B, Karlshamn (16) 4 He, 1 T, 1 T u. F, 1 Ho, 3 He u. F, 6 B, Åhus (2) 1 Grabsteine, 1 B, Ystad 1 B, Klagshamn⁵⁰ 1 He, Malmö 1 B, Landskrona 1 B, Helsingborg 1 B, Kullen 1 E u. T, Gotenburg (42) 40 He, 2 B, Kungälv 1 He, Marstrand (10) 9 He, 1 B, Uddewalla (7) 6 He, 1 B, Strömstad 3 He, Masterland⁵¹ 1 He.

Nach Schweden (158: 114 G., 1 Ho, 15 Stg, 28 B): Stockholm (18) 10 G, 8 Stg, Luleå 1 G, Piteå 1 G, Westerwik 1 Stg, Kalmar (4) 3 G, 1 Ho, Wisby (38)⁵² 9 G, 4 Stg, 25 B, Karlskrona 31 G, Karlshamn 18 G, Åhus 2 G, Ystad 2 G, Malmö 1 G, Landskrona 1 G, Kullen 3 G, Båstad 1 G, Gotenburg (26) 23 G, 3 B, Uddewalla (6) 4 G, 2 Stg, Lysekil 1 G, Strömstad 2 G, Masterland 1 G.

Von Dänemark⁵³ (134: 1 D, 1 He, 1 Früchte, 25 Stg, 106 B): Kopenhagen (54) 25 Stg, 1 D, 1 He, 1 Früchte, 26 B, Helsingör 2 B, Svinöby⁵⁴ 1 B, Bornholm (und Rønne) 4 B, Nykjöbing (Falster) 3 B; Laaland: Saxkjöbing 2 B, Nakskov 3 B; Fünen: Bogense 1 B, Kerteminde 1 B, Nyborg 15 B, Svendborg 13 B, Faaborg 5 B;

⁴⁹ Die Häfen sind, unter Vorwegnahme von Stockholm, in der Reihenfolge vom Bottn. Meerbusen nach S, dann vom Sund längs der W.-Küste nach N geordnet.

⁵⁰ „Kleishelm“ vermutlich so zu deuten; am Sund, südl. von Malmö.

⁵¹ Oertlichkeit in Bohuslän, deren Lage ich nicht feststellen konnte, vermutlich nicht gleichbedeutend mit Marstrand, vgl. Tabeller over Skibsfart usw. gennem Oeresund 1497—1660 Bd. I (1914) z. J. 1606.

⁵² 3 in den Listen mit „Wisby“ bezeichnete Schiffe gingen in Wirklichkeit mit Holz nach Whitby (England). Andererseits gingen 2 unter „Whitby“ gebuchte Schiffe tatsächlich nach Wisby.

⁵³ Die Häfen sind so geordnet, daß zuerst die Inseln (in der Reihenfolge Seeland, Bornholm, Falster, Laaland, Fünen, Aerö) kommen, dann die Plätze an der W.-Küste Jütlands von S nach N folgen.

⁵⁴ „Swincer“ wohl = Svinöby, an d. SW.-Küste Seelands.

Aerö⁵⁵ 9 B, Aeröskjöbing 6 B; Jütland: Kolding 2 B, Horsens 6 B, Falling⁵⁶ 1 B, Randers 2 B, Aalborg 3 B, Frederikshavn⁵⁷ 1 B.

Nach Dänemark (130: 82 G, 30 Ho, 18 Stg): „Dänemark“ 9 G, Kopenhagen (86) 42 G, 26 Ho, 18 Stg, Dragör 1 G, Svinöby 1 Ho; Nykjöbing 1 G; Nakskov 1 G; Nyborg (11) 8 G, 3 Ho, Svendborg 9 G, Faaborg 1 G, Aerö 1 G, Aeröskjöbing 1 G, Horsens 4 G, Randers 1 G, Aalborg 1 G, Frederikshavn 2 G.

Von Norwegen⁵⁸ (29: 24 B, 2 He, 1 Ho u. Fisch, 1 Sonst⁵⁹, 1 Stg): Dröbak 1 B, Drammen 1 B, Tönsberg 1 B, Kragerö 2 B, Kristiansand 2 B, Mandal⁶⁰ 2 B, Flekkefjord 6 B, Stavanger 2 B, Bergen (8) 4 B, 2 He, 1 Ho u. Fisch, 1 Sonst⁵⁹, Sognedal 1 B, Drontheim 2 B.

Nach Norwegen (63: 58 G, 2 Ho, 1 G u. Ho, 1 Stg, 1 B): „Norwegen“ 45 G, Drammen 1 G, Flekkefjord 1 G, Stavanger (2) 1 G, 1 Ho, Bergen (8) 6 G, 1 Ho, 1 Stg, Nordfjord 1 B, Hitteren 1 G, Drontheim (4) 3 G, 1 G u. Ho.

Von Holland (12: 5 D, 5 Stg, 1 Tonnen, 1 B): Amsterdam (9) 5 Stg, 3 D, 1 B, Workum 1 Tonnen, Harlingen 1 D, Delfzijl 1 D.

Nach Holland (63: 20 G, 7 A, 4 G u. A, 23 Ho, 3 Ho u. A, 1 A u. L, 5 Stg): „Holland“ (5) 2 A, 1 Ho u. A, 2 Stg, Amsterdam (56) 19 G, 4 G u. A, 5 A, 22 Ho, 2 Ho u. A, 1 A u. L, 3 Stg, Rotterdam 1 G, Dordrecht 1 Ho.

⁵⁵ Da „Aerö“ gesondert von Aeröskjöbing aufgeführt wird, so ist hierbei wohl in erster Linie an den anderen Hauptort der Insel Marstal zu denken.

⁵⁶ Vielleicht Falling nördl. der Ausmündung des Horsens-Fjords.

⁵⁷ Mit dem „Friedrichsh.“ der Zeitungslisten ist wohl dieser jütländische Hafen nahe bei Skagen gemeint. Weniger wahrscheinlich ist an Fredrikshamn in Finnland (nahe Wiborg) zu denken.

⁵⁸ Geographische Reihenfolge der Häfen vom Oslofjord nach S u. W, dann an der W.-Küste von S nach N.

⁵⁹ Die Ladungsangabe „Bdw. u. F.“ bedeutet vielleicht „Brandewein und Fisch“.

⁶⁰ In den Listen steht beide Male der Druckfehler „Skandahl“ statt „Mandal“. S. oben S. 89.

Von Belgien: keine.

Nach Belgien (3): Ostende (3) 1 A, 2 Ho.

Von Großbritannien und Irland⁶¹ insgesamt: 328
(20 Sa, 13 Stk, 1 He, 24 Stg, 2 Sa u. Stg, 268 B).

England (268: 20 Sa, 12 Stk, 24 Stg, 2 Sa u. Stg, 210 B):

London (29) 9 Stg, 20 B, Newcastle (50) 12 Stk, 1 Stg,
37 B, Shields 32 B, Sunderland 16 B, Whitby 21 B,
Scarborough 9 B, Bridlington 2 B, Hull (16) 9 Stg, 7 B,
Boston 3 B, Lynn 11 B, Yarmouth (14) 1 Sa, 13 B,
Ipswich 1 B, Chatham⁶² 1 B, Rochester 1 B, Ports-
mouth 1 B, Plymouth 1 B, Liverpool (57) 19 Sa, 5 Stg,
2 Sa u. Stg, 31 B, Workington 1 B, Maryport 2 B.

Schottland (54: 1 Stk, 1 He, 52 B): Leith 11 B,
Boness⁶³ 2 B, Carron⁶⁴ 1 B, Kincardine 1 B, Torryburn
1 B, Kirkcaldy (9) 1 Stk, 1 He, 7 B, Dysart 2 B,
Wemyss 5 B, Leven 1 B, Anstruther 3 B, Dundee 4 B,
Montrose 2 B, Aberdeen 3 B, Peterhead 4 B, Banff 1 B,
Greenock 2 B, Ayr 2 B.

Irland (6 B): Londonderry 4 B, Belfast 1 B, Newry 1 B.

Nach Großbritannien und Irland insgesamt: 320
(139 G, 146 Ho, 3 A, 15 G u. Ho, 7 A u. Ho, 2 G u. A,
8 Stg).

England (265: 123 G, 121 Ho, 14 G u. Ho, 1 A u. Ho,
6 Stg): „England“ (42) 21 G, 21 Ho, London 47 G,
44 Ho, 1 G u. Ho, 2 Stg, Newcastle (18) 9 G, 6 Ho,
3 G u. Ho, Shields 2 Ho, Sunderland 1 G, Whitby⁶⁵ 12 Ho,

⁶¹ Die geographische Reihenfolge der Häfen ist: in England, London vorweggenommen, längs der O.-Küste von N nach S, längs der S.-Küste von O nach W, längs der W.-Küste von S nach N; in Schottland mit dem Firth of Forth (zuerst dessen S.-Ufer, dann das N.-Ufer) beginnend, dann längs der O.-Küste nordwärts hinauf und an der W.-Küste nach S hinunter; in Irland längs der O.-Küste von N nach S. — Ein brauchbares alphabetisches Verzeichnis der britischen Häfen um 1800 mit kurzen Angaben über Handelszweige und Verkehrsstärke findet man bei Macpherson, *Annals of Commerce*, Bd. IV (London 1805) im Appendix Nr. IV: „A commercial and manufactural Gazetteer of the U. K. of Great Britain and Ireland.“

⁶² „Schalem“ vielleicht Druckfehler für „Schattem“ = Chatham.

⁶³ In den Listen: „Bonest“ oder „Borowst“ = Borrowstounness, abgekürzt Bo'ness, am S.-Ufer des Forth, nördl. v. Linlithgow.

⁶⁴ Carron Works am River Carron, der bei Grangemouth in den Forth mündet, mit den damals größten Eisenwerken Europas.

⁶⁵ S. oben S. 124, Anm. 52.

Scarborough 1 G, Hull (11) 1 G, 5 Ho, 1 A u. Ho, 4 Stg, Boston (2) 1 G, 1 Ho, Lynn 3 G, Yarmouth 1 Ho; Portsmouth 3 Ho, (Insel) Jersey 1 Ho, Plymouth 2 Ho; Bristol 2 Ho, Liverpool (69) 39 G, 20 Ho, 10 G u. Ho, Maryport 1 Ho.

Schottland (41: 15 G, 21 Ho, 1 G u. Ho, 1 G u. A, 1 A u. Ho, 2 Stg): „Schottland“ 2 Ho, Leith (16) 10 G, 4 Ho, 1 G u. Ho, 1 A u. Ho, Boness 1 Ho, Grangemouth⁶⁶ (2) 1 G, 1 G u. A, Kirkcaldy 6 Ho, Anstruther 2 G, Perth 1 Ho, Dundee 2 G, Montrose 2 Ho, Aberdeen 2 Ho, Peterhead 2 Ho, Banff 1 Ho.

Irland (14: 1 G, 4 Ho, 3 A, 5 Ho u. A, 1 G u. A): Londonderry (6) 1 Ho, 3 A, 1 Ho u. A, 1 G u. A, Belfast (3) 1 G, 2 Ho u. A, Newry 2 Ho u. A, Dublin 1 Ho, Cork 2 Ho.

Von Frankreich (5: 4 W, 1 B): Dünkirchen 1 B, Bordeaux 3 W, Cette 1 W.

Nach Frankreich (20: 1 G, 15 Ho, 3 A, 1 Ho u. A): „Frankreich“ (11) 1 G, 8 Ho, 2 A, Dünkirchen 1 Ho u. A, St. Valéry 1 A, Brest 1 Ho, Nantes 3 Ho, Bordeaux 3 Ho.

Von Spanien (3): Malaga (3) 1 W, 1 Stg, 1 W u. Stg.

Nach Spanien (7: 3 G, 1 L, 1 G u. L, 2 Ho): „Spanien“ 1 Ho, Bilbao (2) 1 L, 1 G u. L, Ferrol 1 Ho, Barcelona 3 G.

Von Portugal (14): „Portugal“ 1 Sa, Setubal 12 Sa, 1 Stg u. Sa.

Nach Portugal (77: 62 G, 1 G u. Ho, 14 Ho [„Stäbe“]): „Portugal“ 1 G, Lissabon 50 G, Oporto (26) 11 G, 1 G u. Ho, 14 Ho.

Von Italien (2): Livorno (2) 1 W, 1 Stg.

Nach Italien: keine.

Nach Madeira⁶⁷: 2 G.

Nach Amerika: 1 L.

Von See beschädigt zurück: 2 G.

⁶⁶ S. oben S. 126, Anm. 64.

⁶⁷ „Mandera“.

Insgesamt: Ein 1101 (99 Stg, 73 He, 42 K, 37 Sa, 14 T, 13 Stk, 7 E, 6 D, 6 W, 6 Ho, 39 sonstige Ladungen und Mischladungen, 756 B, 3 neue Schiffe).

Aus 1104 (556 G, 268 Ho, 83 Stg, 30 Sa, 18 A, 17 G u. Ho, 12 A u. Ho, 10 G u. A, 4 L, 2 He, 104 B).

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß ein direkter Vergleich mit den Angaben der Sundzollregister sich aus den oben (S. 83 Anm. 18) dargelegten Gründen verbietet. Eine gewisse Vergleichbarkeit der Zahlen läßt sich aber in der Weise erzielen, daß man die nach den nordwestdeutschen Häfen, Norwegen, Großbritannien, Niederland, Frankreich, Spanien, Portugal und allen sonstigen westlichen Gebieten bestimmten Schiffe der Danziger Listen zusammenzählt und ihre Summe mit der Zahl der von Danzig kommenden, westwärts bestimmten Schiffe im Sund vergleicht. Daß dabei Abweichungen vorkommen, kann an sich nicht wundernehmen, weil z. B. manche gegen Jahresende von Danzig absegelnde Schiffe den Sund erst nach Neujahr passiert haben mögen, also in den Sundzollregistern zum nächsten Jahr gerechnet sind, hauptsächlich aber, weil sich die Zahl der Schiffe nicht genauer bestimmen läßt, die nach jenseits des Sundes gelegenen schwedischen (auch dänischen und schleswig-holsteinischen Häfen) bestimmt sind. Von 1739—62 halten sich die Abweichungen in mäßigen Grenzen, so daß eine durchaus befriedigende Uebereinstimmung festzustellen ist. Von 1763—1773 sind dagegen die Abweichungen auffallend groß, die Danziger Zahlen bleiben mehrmals um über 100 (1765: 144) hinter den Sundzollregistern zurück. Dies sind aber gleichzeitig die Jahre des stärksten Verkehrs mit Schweden (s. o. S. 116—117), infolge des Aufblühens der Bohuslänfischei, und in diesem Umstand dürften die Unterschiede ihre ausreichende Erklärung finden. Von 1774 an werden die Unterschiede wieder ziemlich gering und immer bleiben die Danziger Zahlen etwas hinter den Sundzoll-Zahlen zurück, was zweifellos auf den Verkehr mit den westschwedischen Häfen zurückzuführen ist.

Tabelle 1

Einkommender Schiffsverkehr in Danzig nach der Nationalität der Schiffe

Nationalität	1670				1679				1688				1729				1739		1752			
	Schiffe	%	gr.	kl.	Schiffe	%	gr.	kl.	Schiffe	%	Tragfähig- keit Lasten	%	Schiffe	%	Tragfähig- keit Lasten	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Tragfähig- keit Lasten	%
a) Danziger .	47	.	17	30	101	.	18	83	39	.	1995	.	70	.	6000	.	61	.	120	.	13060	.
b) Deutsche insgesamt	222	30.6	61	161	162	22.8	20	142	129	.	6165	.	176	20.0	10515	15.5	146	28.3	261	26.3	19340	26.0
c) Holländer .	335	46.2	277	58	374	52.6	229	145	—	.	—	.	331	37.9	38065	57.6	186	36.2	473	47.7	43095	57.7
d) Schweden .	85	.	6	79	1	.	—	1	46	.	1490	.	69	.	2285	.	43	.	77	.	2365	.
e) Dänen . .	31	.	4	27	4	.	—	4	25	.	820	.	35	.	1405	.	24	.	30	.	1290	.
f) Norweger .	19	.	2	17	1	.	—	1	27	.	1030	.	22	.	830	.	32	.	34	.	1425	.
d - f) Skandinavier insgesamt	135	18.6	12	123	6	0.8	—	6	98	.	3340	.	126	14.3	4520	6.5	99	19.3	141	14.2	5080	6.8
g) Briten (Engländer u. Schotten)	27	3.8	12	15	166	23.2	52	114	50	.	2115	.	231	26.3	13345	20.0	79	15.4	112	11.3	6850	9.2
h) Franzosen .	4	.	2	2	—	.	—	—	11	.	385	.	3	.	180	.	3	.	1	.	30	.
i) Spanier . .	—	.	—	—	—	.	—	—	14	.	421	.	—	—	—	.	—	.	3	.	140	.
k) Sonstige . .	2	.	—	2	4	.	—	4	—	.	—	.	11	.	500	.	1	.	1	.	60	.
h - k) insgesamt	6	0.8	2	4	4	0.6	—	4	11	.	385	.	14	1.5	680	1.0	4	0.8	5	0.5	230	0.3
Insgesamt . .	725	100	364	361	712	100	301	411	537	100	46975	100	878	100	66725	100	514	100	992	100	74595	100

Bemerkung: Bei den Angaben für 1688 bezeichnet die obere Zahl jeweils die in den Tief- und Paßgeld-Rechnungen mit ihrer Tragfähigkeit vermerkten Schiffe, die untere die eben- dort verzeichnete Gesamtzahl aller Schiffe. Die Tragfähigkeit der kleinen Schiffe, die keine Abgabe entrichteten, ist dabei zu 12 Last im Durchschnitt angenommen, und die so ge- schätzte Gesamt-Tragfähigkeit in *kursiven* Ziffern neben die Gesamtzahl gesetzt.

Tabelle 2

Ausgehender Schiffs- und Warenverkehr und Getreideausfuhr
aus Danzig 1752

Bestimmungs- land	Schiffe		Geschätzter Umfang der Gesamt- ladung Lasten	Roggen Lasten	Weizen Lasten	Sonst. Getreide und Hülsen- früchte Lasten	Getreide insgesamt Lasten
	Zahl	Lasten					
Holland	402	35310	36300	19818	13169	598	33586
England	102	6710	8500	25	77	38	140
Frankreich	195	18363	17250	8887	2553	108	11548
Spanien, Portugal, Italien	36	3850	3450	371	617	233	1221
Schweden	119	3405	2270	613	769	237	1619
Norwegen	41	1560	1115	584	128	219	931
Dänemark	18	670	500	32	2	—	34
Est-, Liv-, Kurland	15	1000	122	—	—	—	—
St. Petersburg . . .	5	165	60	—	—	—	—
Deutsche Häfen	49	2300	876	96	41	127	264
Bestimmungshäfen nicht angegeben	24	1875	1277	502	281	—	783
Insgesamt	1006	75208	71670	30928	17637	1560	50125

Bestimmung: Bei dem Angaben für 1752 bezieht sich die obere Zahl jeweils die in Danzig
und Längel-Bezeichnungen mit ihrer Tragfähigkeit vermerkten Schiffe, die unter die obere
den verzeichneten Gesamtzahl aller Schiffe. Die Tragfähigkeit der letzten Schiffe, die keine
Angabe enthalten, ist dabei in 12 Last im Durchschnitt angenommen, und die so ge-
schätzte Gesamt-Tragfähigkeit in Anwesenheit dieser Schiffe ist die Gesamtzahl ergibt.

Tabelle 3

Seewärtige Ausfuhr von Holz aus Danzig 1752

Bestimmungs- land	Gr. Pipen- stäbe Schock	Kl. Pipen- stäbe Schock	Eich. Planken Schock	Eich. Dielen Schock	Ficht. Dielen Schock	Ficht. Bohien Schock	Klappholz holländ. Schock	Klappholz französ. Schock	Flott- holz Stück	Holz in Geldwert Gulden	Geschätzt. Gesamt- gewicht Lasten
Holland	2495	410	6 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{2}{3}$	183	8	20	5	3500	5880	1377
England	8919	2584 $\frac{1}{4}$	202 $\frac{1}{5}$	67 $\frac{1}{2}$	611	96 $\frac{1}{2}$	283 $\frac{2}{3}$	5	—	1818	6466
Frankreich	4489	1265	49 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	601 $\frac{1}{2}$	171 $\frac{1}{4}$	60	42 $\frac{1}{2}$	—	28214	5200
Spanien, Portugal, Italien	5780	1241	3 $\frac{1}{2}$	—	151 $\frac{1}{3}$	75 $\frac{1}{6}$	—	10	—	810	2127
Norwegen	50	128	7	4 $\frac{1}{4}$	6	—	—	—	—	—	120
Dänemark	126	—	6 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	40 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	—	20	3500	3394	400
Schweden	1	—	5 $\frac{1}{6}$	8 $\frac{2}{3}$	13 $\frac{1}{6}$	—	—	—	3800	4416	180
St. Petersburg, Liv-, Est-, Kurland	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Deutsche Häfen .	698	49	1 $\frac{1}{2}$	—	33 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	15	—	—	108	275
Bestimmungshafen nicht angegeben .	330	75	9 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{5}$	17	2	4	22	—	3706	381
Insgesamt	22893	5752 $\frac{1}{4}$	291 $\frac{1}{3}$	104 $\frac{1}{4}$	1656 $\frac{3}{4}$	355	322 $\frac{2}{3}$	104 $\frac{1}{2}$	10800	48346	16527

Tabelle 4 Seewärtige Ausfuhr verschiedener Waren aus Danzig 1752

Bestimmungsland	Weed- und Pottasche Last	Wachs Sch $\frac{1}{2}$	Wolle Stein	Flachs Stein	Hanf Stein	Federn Stein	Heeden Linnen Stück	Rindleder Dech.	Krämerei Guld.
Holland . .	1030	161	2812	303	—	1046	36169	820	26031
England . .	965	291 $\frac{1}{2}$	27	1962	825	198	92989	—	32177
Frankreich .	467	112 $\frac{1}{2}$	9	27	210	195	714	21	12892
Spanien, Portugal, Italien . .	—	45 $\frac{3}{4}$	—	717	570	—	3428	—	5959
Norwegen .	40	—	600	754	470	—	432	—	3052
Dänemark .	4 $\frac{3}{4}$	—	1832 $\frac{1}{2}$	103	—	59	1033	—	14478
Schweden .	11 $\frac{2}{3}$	17	17048	707	59	186	—	634	22929
St. Petersburg Est-, Liv-, Kurland .	—	—	—	—	—	—	—	—	32807
Deutsche Häfen . .	8 $\frac{5}{6}$	126 $\frac{3}{4}$	402	—	—	5	321	1098	11055
Bestimmungshafen nicht angeg.	30	8	82	2219	44	8	7691	—	450
Insgesamt .	2557 $\frac{1}{4}$	762 $\frac{1}{2}$	22812 $\frac{1}{2}$	6792	2178	1697	142777	2573	161830

Tabelle 5 Einfuhr der wichtigsten Kolonialwaren nach Danzig 1752

Herkunftshafen oder -land	Zucker Stein	Syrup Stein	Taback Stein	Kaffee Pfund	Tee Pfund	Reis Stein	Ingwer Stein	Geschätzter Umfang der ges. Kolonialwareneinfuhr Last
Lübeck .	20463 $\frac{1}{2}$	—	586 $\frac{1}{2}$	16101	3577	544	94	235
Hamburg	3112 $\frac{1}{2}$	212	—	868	—	279	379 $\frac{1}{2}$	121
Dänemark	18 $\frac{1}{4}$	7609	13	234	45217	—	—	61
Holland .	33718 $\frac{1}{2}$	2224	25034 $\frac{1}{4}$	8629	4611	58	134	816
England .	1978 $\frac{1}{2}$	70	6856 $\frac{1}{2}$	1706	—	5901	3010 $\frac{1}{2}$	182
Frankreich	6011	36140	153	253421	—	—	23	358
Zusammen	65302 $\frac{3}{4}$	46255	32643 $\frac{1}{4}$	280959	53405	6782	3641	1773

Tabelle 6

 Einkommender Seeverkehr in Danzig 1752
 (Schiffe, Tragfähigkeit, Ladung)

Herkunfts- land	Sämtliche Schiffe		davon beladen		in Ballast		Geschätzt. Gewicht d. Ladung Lasten	Die Ladung bildet % der Tragfähigkeit sämtlicher Schiffe	
	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten		der belad. Schiffe	der Schiffe
Holland . . .	415	38095	116	11280	299	26815	3500	9,2	31,0
England . . .	116	8555	61	3760	55	4795	1440	16,8	38,1
Frankreich . .	119	11385	64	5745	55	5640	1758	15,4	30,6
Spanien und Portugal . .	16	1485	14	1195	2	290	1008	67,9	84,0
Belgien . . .	3	525	—	—	3	525	—	—	—
Dänemark . .	34	1615	22	960	12	655	190	11,7	19,8
Norwegen . .	55	2710	55	2710	—	—	3400	125,9	125,9
Schweden . .	128	3890	114	3285	14	605	3000	77,4	91,2
Est-, Liv- und Kurland . .	11	405	7	155	4	250	50	12,3	32,3
St. Petersburg .	8	485	4	165	4	320	60	12,3	36,3
Bremen und Hamburg . .	28	2245	17	1300	11	945	225	10,0	17,3
Schleswig- Holstein . .	8	570	5	310	3	260	50	8,8	16,1
Lübeck . . .	17	945	16	765	1	180	480	50,8	62,6
Mecklenburg u. Schwed.Pomm.	5	115	4	90	1	25	30	26,1	33,3
Preuß.Pommern	17	380	16	310	1	70	587	154,4	189,1
Ostpreußen .	12	1190	2	95	10	1095	2	0,16	0,18
Insgesamt . .	992	74595	517	32125	475	42470	15820	21,2	49,3

Außerdem als einkommend verzeichnet: 6 Schiffs-Neubauten mit 635 Last und 14 mit Seeschaden zurückkehrende Schiffe mit 1100 Last.

Tabelle 7

Seeverkehr im Danziger Hafen 1739

Jahr	A West- preußen	B Ost- preußen	C Preußisch Pommern	D Schwed Vor- pommern u. Mecklenbg.	E Lübeck	F Schleswig- Holstein	G Dänemark	H Schweden	I Est-, Liv-, Kurland	K Finnland u. Rußland	L Hamburg
1739	—	10	13	2	11	—	29	77	12	6	—
1741	1	17	24	—	10	3	24	97	33	3	1
1742	3	7	17	1	13	1	21	100	26	5	—
1743	2	6	12	1	15	1	41	116	33	5	—
1744	3	6	14	3	22	1	24	127	9	6	—
1745	2	8	54	7	16	3	22	90	12	4	—
1746	1	9	29	4	12	2	23	129	12	7	—
1747	1	14	20	1	14	5	26	98	24	4	2
1748	1	11	13	14	37	1	24	153	30	6	—
1749	2	8	14	8	21	7	20	178	12	7	1
1750	1	8	12	5	13	4	26	104	14	4	—
1751	—	12	21	4	13	2	18	94	15	5	1
1752	1	13	17	2	15	1	20	121	15	5	—
1753	1	17	11	4	12	1	30	113	17	4	—
1754	—	13	14	11	13	3	21	164	23	3	—
1755	1	8	73	10	17	3	22	284	24	6	1
1756	5	5	140	24	13	13	29	302	31	7	3
1757	3	11	4	12	19	7	27	240	12	5	25
1758	—	9	9	7	16	5	51	220	9	7	1
1759	1	5	12	12	13	5	34	137	15	8	—
1760	1	7	10	10	17	5	49	142	15	9	12
1761	2	14	31	9	8	1	36	133	23	4	2
1762	3	11	147	13	21	3	53	184	31	6	22
1763	1	6	70	39	14	4	100	242	16	11	5
1764	2	1	20	15	30	—	162	478	11	5	15
1765	—	—	46	41	22	1	254	359	13	7	9
1766	1	2	51	16	29	—	136	318	17	6	5
1767	3	6	59	17	20	—	124	259	8	8	11
1768	11	5	53	3	13	—	141	372	10	13	5
1769	—	1	88	2	14	1	90	276	11	5	1
1770	—	8	83	6	16	—	120	267	10	6	7
1771	—	8	106	6	15	—	158	189	18	8	4
1772	—	11	91	5	17	—	140	250	37	5	3
1773	—	10	74	—	11	—	88	200	15	9	—
1774	—	3	74	3	10	1	44	147	13	8	—
1775	—	11	79	—	7	—	51	116	16	4	3

bis 1805. Ausgehender Verkehr nach:

M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
Bremen	Ost- friesland	Holland	Belgien	Norwegen	Brit. Inseln	Frankreich	Spanien	Portugal	Sonstige	Gesamt- zahl	Winter- lieger am Ende des Jahres
1	10	162	1	30	79	55	2	1	—	501	.
3	—	247	—	32	110	46	—	—	10	673	35
3	—	140	—	56	94	31	1	—	6	525	24
3	—	146	—	52	90	61	5	—	9	598	32
2	—	197	—	28	67	50	6	—	—	565	28
2	—	54	—	23	70	41	1	—	10	419	26
—	—	115	—	25	65	29	9	—	—	471	29
2	—	161	—	31	81	18	12	—	—	514	(35)
10	—	198	—	64	69	33	4	1	—	669	22
9	—	247	—	56	99	32	11	—	26	758	38
4	—	297	—	33	99	29	18	1	13	685	35
3	—	396	—	52	81	158	51	—	26	952	25
1	—	405	—	40	104	198	33	3	10	1004	35
5	—	375	1	25	100	71	34	22	2	845	40
33	—	346	—	32	128	85	16	3	8	916	46
9	—	251	—	30	130	90	5	—	7	971	53
10	—	160	—	24	104	23	19	15	7	934	43
14	—	219	—	46	183	59	10	—	7	903	31
3	—	188	—	34	145	37	12	—	12	765	37
2	—	171	—	37	122	13	15	1	—	603	56
—	—	224	—	53	131	32	10	—	8	735	52
12	—	154	—	31	101	32	4	1	—	598	67
13	—	156	—	39	109	11	10	1	—	833	50
12	—	269	—	27	142	22	18	4	4	1006	60
8	—	353	—	8	145	14	8	—	1	1276	56
11	—	279	—	34	127	44	17	—	9	1273	78
12	—	330	—	14	158	13	7	—	15	1130	79
5	6	305	—	20	209	32	20	—	7	1119	88
3	—	188	—	25	212	107	17	—	7	1185	54
4	1	224	—	3	130	166	4	1	12	1034	57
29	—	368	—	—	123	171	26	—	—	1240	68
20	1	167	—	—	114	50	10	—	—	874	68
7	—	256	—	—	141	61	7	—	22	1052	41
2	—	191	—	—	100	52	4	—	—	756	70
2	—	192	—	17	121	39	1	—	—	675	69
2	—	145	—	11	123	37	16	—	4	625	61

(Noch: ausgehender

Jahr	A West- preußen	B Ost- preußen	C Preufisch Pommern	D Schwed. Vor- pommern u. Mecklenbg.	E Lübeck	F Schleswig- Holstein	G Dänemark	H Schweden	I Est-, Liv-, Kurland	K Finnland u. Rußland	L Hamburg
1776	—	6	83	—	7	1	33	131	13	5	—
1777	—	14	74	—	6	—	36	114	10	5	—
1778	—	4	67	—	7	1	27	96	13	2	2
1779	—	11	37	—	9	—	58	108	10	5	—
1780	1	11	32	1	8	—	35	58	7	4	—
1781	—	9	11	—	17	1	66	105	5	2	—
1782	1	5	7	1	15	—	84	64	6	7	—
1783	—	3	7	1	15	1	109	129	7	4	12
1784	—	6	10	6	19	3	138	147	6	7	13
1785	—	3	11	15	17	3	189	154	5	8	18
1786	—	3	7	19	14	—	456	206	3	11	3
1787	—	9	7	3	14	—	94	176	3	14	2
1788	—	6	5	—	6	—	33	57	5	10	—
1789	—	6	6	—	7	—	39	91	2	11	1
1790	—	5	11	—	5	—	62	92	5	8	1
1791	—	4	9	—	6	—	55	75	5	8	10
1792	—	7	9	1	7	—	107	71	2	7	34
1793	—	3	14	4	12	—	210	91	5	7	12
1794	—	2	20	1	11	—	230	76	6	12	2
1795	—	35	6	2	9	2	121	50	26	7	13
1796	—	78	6	3	10	6	43	65	11	14	10
1797	—	59	8	—	16	20	73	70	7	14	25
1798	—	86	9	8	14	35	130	158	17	20	54
1799	—	17	10	4	13	34	111	79	4	9	48
1800	—	58	13	—	12	3	42	54	2	5	6
1801	—	144	8	2	20	6	89	113	14	20	20
1802	—	28	19	10	24	10	238	122	11	12	81
1803	—	70	93	12	46	66	334	125	55	16	140
1804	—	60	50	—	49	17	205	122	44	13	1
1805	—	83	91	5	29	7	103	57	79	12	45

Verkehr nach:)

M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
Bremen	Ost- friesland	Holland	Belgien	Norwegen	Brit. Inseln	Frankreich	Spanien	Portugal	Sonstige	Gesamt- zahl	Winter- lieger am Ende des Jahres
2	—	129	—	16	126	40	11	1	—	604	59
2	—	127	1	5	157	41	23	—	—	615	56
2	—	91	—	6	141	26	44	3	15	547	57
2	—	78	2	4	117	12	53	10	18	534	57
2	—	113	8	4	113	22	22	3	5	449	44
—	—	51	5	19	146	35	13	4	—	489	57
—	—	15	4	17	130	62	27	4	—	449	54
3	—	57	2	20	258	28	24	1	4	685	63
3	—	59	3	31	275	61	41	4	—	832	70
7	—	73	2	10	220	69	44	8	6	862	52
5	—	43	—	—	142	65	29	5	2	1013	64
3	—	39	—	—	196	87	11	—	—	658	64
—	—	40	—	—	156	78	21	2	—	419	53
—	—	102	—	—	152	74	20	—	2	513	64
—	—	40	—	—	188	67	19	—	—	503	53
—	—	55	—	—	286	68	15	—	3	599	54
1	—	154	—	—	208	27	16	3	1	655	52
5	—	137	2	—	270	—	1	—	10	783	55
3	—	218	—	—	208	—	14	8	3	814	74
—	8	79	3	3	193	—	4	5	44	610	—
4	5	112	9	18	402	12	18	19	1	846	—
9	6	99	13	32	259	24	19	33	8	794	—
4	13	63	3	63	320	20	7	77	3	1104	—
12	92	2	2	88	362	10	21	41	30	989	—
1	3	60	7	3	629	12	2	37	1	950	—
2	3	101	6	61	575	14	6	58	—	1262	—
13	10	457	17	30	521	137	51	30	7	1828	—
14	24	272	9	72	487	15	21	50	11	1932	—
—	9	147	14	16	548	21	68	85	1	1470	—
9	16	122	6	6	582	19	10	36	—	1317	—

Tabelle 8

Seeverkehr im Danziger Hafen 1739

Jahr	A West- preußen	B Ost- preußen	C Preußisch Pommern	D Schwed. Vor- pommern u. Mecklenbg.	E Lübeck	F Schleswig- Holstein	G Dänemark	H Schweden	I Est-, Liv-, Kurland	K Finnland u. Rußland	L Hamburg
1739	5	11	11	4	12	1	26	84	3	5	7
1741	9	5	30	2	10	10	29	98	10	3	8
1742	11	13	10	3	11	2	29	117	9	6	6
1743	9	12	14	3	18	6	27	134	13	16	9
1744	8	9	17	4	20	1	34	142	6	8	9
1745	13	2	43	8	15	3	18	103	7	8	4
1746	10	9	21	9	17	3	35	125	7	5	10
1747	11	2	30	4	13	9	27	111	17	7	6
1748	5	2	24	22	30	15	32	162	14	5	8
1749	11	5	28	17	18	13	23	201	10	6	13
1750	4	4	18	5	14	8	26	111	4	10	15
1751	4	11	26	4	17	7	30	115	11	10	12
1752	6	12	17	5	17	8	34	130	11	8	18
1753	10	13	17	6	16	8	33	120	4	7	22
1754	4	4	15	17	16	5	26	170	3	4	25
1755	7	11	53	10	16	9	27	292	7	4	17
1756	9	15	89	25	13	19	46	310	13	8	12
1757	14	12	11	11	19	13	30	236	14	7	33
1758	13	15	17	4	21	16	47	229	19	2	26
1759	17	14	22	11	19	10	38	135	3	8	24
1760	13	11	24	8	20	11	41	157	4	9	15
1761	14	33	31	8	11	6	35	153	10	8	16
1762	14	4	128	10	18	11	67	207	13	11	26
1763	14	12	110	43	33	15	120	248	7	7	19
1764	6	2	48	16	27	9	162	492	3	10	29
1765	10	2	70	49	40	8	232	362	5	9	21
1766	2	—	68	17	27	—	129	325	3	9	19
1767	1	—	77	12	20	2	95	261	5	19	21
1768	1	4	72	3	15	2	138	367	6	9	17
1769	4	1	108	—	18	2	57	302	2	9	20
1770	1	5	107	6	25	—	130	278	2	7	25
1771	1	3	105	5	17	—	109	220	10	7	19
1772	5	7	99	6	20	—	109	291	8	5	28
1773	3	—	80	—	15	—	58	241	4	7	13
1774	—	2	82	—	10	6	34	168	4	7	16
1775	2	6	87	—	11	5	40	111	3	7	11

bis 1805. Einkommender Verkehr von:

M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
Bremen	Ost- friesland	Holland	Belgien	Norwegen	Brit. Inseln	Frankreich	Spanien	Portugal	Sonstige	Ge- samtzahl	Winter- lieger am Anfang des Jahres
2	14	169	1	31	75	51	2	—	1	515	.
4	2	193	—	47	99	94	1	—	26	680	28
6	—	70	—	52	67	103	—	—	—	515	34
3	—	114	—	49	82	89	4	—	3	605	25
3	—	135	—	27	55	79	4	—	—	561	32
5	5	50	1	30	46	51	4	—	—	416	29
3	—	79	—	36	41	60	4	—	—	474	26
3	4	115	—	35	63	57	3	2	—	519	(29)
11	5	134	—	66	57	58	2	3	1	656	35
9	—	237	—	53	86	37	3	1	3	774	22
6	—	282	—	35	81	54	4	—	—	682	38
8	—	461	1	71	83	53	9	3	6	942	35
10	—	416	3	55	116	120	15	1	12	1014	25
6	—	315	1	43	110	107	14	1	2	855	30
34	1	338	—	55	111	80	12	—	3	923	39
8	1	257	3	56	102	91	2	—	5	978	46
9	—	125	1	51	80	90	3	3	4	925	52
23	—	207	2	66	140	47	5	—	1	891	43
6	—	142	1	50	81	77	1	—	4	771	51
6	—	124	7	38	80	61	1	—	4	622	37
9	—	159	—	70	80	95	4	—	2	732	56
10	—	120	—	25	63	79	—	—	—	622	43
19	1	108	1	34	66	75	2	—	2	817	67
11	—	164	—	28	104	78	14	2	4	1033	34
8	—	300	—	16	83	55	7	—	7	1280	60
10	—	242	—	30	115	84	1	—	3	1293	58
14	1	295	2	16	131	61	5	—	4	1128	80
10	20	287	1	28	188	75	2	—	3	1127	80
6	—	219	—	21	192	75	2	—	2	1151	88
11	9	260	2	10	132	82	5	—	3	1037	54
29	9	337	—	9	124	147	4	—	5	1250	58
14	1	147	—	22	100	71	11	—	9	872	67
8	1	197	—	1	144	72	12	—	12	1025	68
3	—	214	—	—	84	53	5	—	5	785	42
2	1	154	—	21	126	46	3	—	1	683	70
7	—	141	—	8	142	33	1	—	—	615	71

(Noch: einkommender

Jahr	A West- preußen	B Ost- preußen	C Preußisch Pommern	D Schwed. Vor- pommern u. Mecklenbg.	E Lübeck	F Schleswig- Holstein	G Dänemark	H Schweden	I Est-, Liv-, Kurland	K Finnland u. Rußland	L Hamburg
1776	2	—	91	—	9	2	32	142	5	7	6
1777	—	1	103	—	8	—	32	130	7	4	4
1778	4	4	79	—	9	—	19	113	8	4	2
1779	2	5	67	—	11	—	34	140	6	3	4
1780	4	3	52	—	11	—	28	86	5	5	2
1781	7	3	40	3	14	14	67	113	4	6	1
1782	16	5	33	—	17	4	71	65	4	4	3
1783	10	9	33	1	11	3	126	133	4	5	2
1784	1	1	45	5	12	10	161	149	8	10	5
1785	1	1	19	9	11	8	197	180	7	7	6
1786	2	—	15	20	12	2	412	254	4	3	8
1787	2	1	8	7	14	—	79	191	3	10	8
1788	1	4	17	1	6	1	18	51	5	7	3
1789	—	3	21	1	10	—	31	70	2	5	2
1790	1	6	12	4	5	—	89	61	3	6	8
1791	3	1	20	—	8	—	48	84	3	11	12
1792	1	—	27	3	8	—	103	83	3	6	17
1793	1	1	12	10	18	—	205	107	4	14	19
1794	—	—	33	8	13	—	213	105	5	14	16
1795	2	4	29	21	11	12	83	73	7	8	16
1796	5	11	40	4	9	41	51	107	6	18	11
1797	4	7	26	17	13	59	73	83	2	10	11
1798	5	36	43	34	16	90	134	182	5	12	16
1799	6	10	56	39	12	102	146	110	1	11	11
1800	9	31	63	37	11	35	51	73	—	8	9
1801	13	106	62	26	17	65	114	148	2	16	5
1802	2	27	67	72	24	84	231	145	8	8	17
1803	3	6	114	88	63	152	366	138	1	13	116
1804	2	4	93	66	73	129	246	138	2	10	6
1805	—	13	109	42	43	90	159	69	11	10	20

Verkehr von:)

M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
Bremen	Ost- friesland	Holland	Belgien	Norwegen	Brit. Inseln	Frankreich	Spanien	Portugal	Sonstige	Ge- samtzahl	Winter- lieger am Anfang des Jahres
5	1	141	-	13	108	27	6	-	5	602	61
4	-	148	-	3	171	37	-	-	-	652	51
5	-	135	-	-	142	21	1	1	1	548	56
4	-	124	1	1	108	19	1	-	7	537	56
4	-	117	2	-	100	20	3	-	4	446	57
6	16	30	8	4	146	12	1	1	6	502	44
1	-	56	10	11	123	18	-	1	5	447	57
14	2	70	2	7	231	23	-	-	8	694	54
8	-	106	-	21	271	21	4	-	1	839	63
16	24	100	1	6	221	18	6	1	5	844	70
5	-	91	-	-	153	28	3	-	13	1025	52
11	-	92	-	-	198	27	3	1	3	658	64
10	-	105	-	-	152	17	5	1	5	409	64
13	-	147	1	1	165	35	5	-	12	524	53
9	-	66	-	-	192	22	2	-	6	492	64
4	-	94	-	-	282	20	4	-	6	600	53
18	-	133	-	-	219	23	5	-	4	653	54
5	-	104	2	-	254	3	1	-	26	786	52
24	-	163	-	-	234	-	-	-	5	833	55
5	37	24	-	6	181	3	-	-	72	594	
6	74	42	2	17	419	9	2	-	13	887	
9	112	29	-	36	247	14	3	11	13	779	
3	129	12	-	29	328	5	3	14	4	1101	
8	95	10	-	29	314	12	1	6	15	994	
13	130	27	-	14	446	13	2	-	3	975	
14	179	35	-	15	404	12	3	-	11	1247	
40	382	154	2	23	499	33	1	6	11	1836	
43	113	299	5	30	311	42	8	3	5	1919	
11	81	109	9	28	425	34	5	2	5	1478	
6	97	147	6	12	483	17	5	2	-	1341	

Anmerkungen zu Tab. 7

Ausgehender Verkehr:

NB.: In allen Jahren: K (soweit nicht anders angegeben): stets sämtliche Schiffe nach St. Petersburg. Ausnahmen: 1743, 1773.

- 1739: D: 1 Rostock, 1 Wismar.
1741: V: 9 ohne nähere Angaben, 1 als Wrack verkauft.
1742: D: 1 Stralsund. V: 6 ohne nähere Angaben.
1743: D: 1 Rostock. K: 4 St. Petersburg, 1 Finnland, V: 9 ohne nähere Angaben.
1744: D: 2 Rostock, 1 Wismar.
1745: D: 5 Rostock, 2 Wismar. V: 10 ohne nähere Angaben.
1746: D: 1 Stralsund, 3 Rostock.
1747: D: 1 Rostock.
1748: D: 9 Rostock, 5 Wismar.
1749: D: 8 Rostock. V: 26 ohne nähere Angaben.
1750: D: 5 Rostock. V: 13 ohne nähere Angaben.
1751: D: 4 Rostock. V: 26 ohne nähere Angaben.
1752: D: 2 Rostock. V: 1 nach Italien (Genua), 9 ohne nähere Angaben.
1753: D: 3 Rostock, 1 Wismar. V: 2 ohne nähere Angaben.
1754: D: 11 Rostock. V: 8 ohne nähere Angaben.
1755: D: 10 Rostock. V: 7 ohne nähere Angaben.
1756: D: 23 Rostock, 1 Wismar. V: 1 Island, 5 ohne nähere Angaben, 1 nach „Foir“ (= Färöer, od. Fowey-Cornwall, od. Faesund-Norwegen?).
1757: D: 1 Greifswald, 11 Rostock. V: 7 ohne nähere Angaben.
1758: D: 6 Rostock, 1 Wismar. V: 12 ohne nähere Angaben.
1759: D: 1 Stralsund, 11 Rostock.
1760: D: 10 Rostock. V: 1 Amerika, 7 ohne nähere Angaben. X: davon 11 in Ladung befindlich.
1761: D: 3 Stralsund, 6 Rostock.
1762: D: 11 Rostock, 2 Wismar.
1763: D: 39 Rostock. V: 4 ohne nähere Angaben.
1764: D: 15 Rostock. V: 1 Westindien.
1765: D: 38 Rostock, 3 Wismar. V: 1 Westindien, 8 ohne nähere Angaben.
1766: D: 16 Rostock. V: 15 Italien.
1767: D: 1 Wolgast, 11 Rostock, 5 Wismar. V: 7 ohne nähere Angaben.
1768: D: 3 Rostock. V: 7 ohne nähere Angaben.
1769: D: 2 Rostock. V: 2 Westindien, 10 ohne nähere Angaben.
1770: D: 6 Rostock.
1771: D: 6 Rostock.
1772: D: 5 Rostock. V: 21 ohne nähere Angaben.
1773: K: 7 St. Petersburg, 1 Archangel, 1 Finnland.
1774: D: 1 Stralsund, 2 Rostock.
1775: V: 4 ohne nähere Angaben.
1778: V: 15 ohne nähere Angaben.

- 1779: U: Davon 1 nach Madeira (mit Getreide). V: 2 nach Italien, 16 ohne nähere Angaben.
- 1780: D: 1 Rostock. P: 7 Ostende, 1 Brabant. V: 2 Italien, 3 ohne nähere Angaben.
- 1781: P: Sämtliche Ostende.
- 1782: D: 1 Rostock. P: Sämtlich Ostende.
- 1783: D: 1 Rostock. P: Beide Ostende. V: 4 ohne nähere Angaben.
- 1784: D: 5 Rostock, 1 Wismar.
- 1785: D: 2 Stralsund, 9 Rostock, 4 Wismar. V: 1 Island, 5 ohne nähere Angaben.
- 1786: D: 1 Wolgast, 17 Rostock, 1 Wismar. V: 2 ohne nähere Angaben.
- 1787: D: 3 Rostock.
- 1789: V: 2 ohne nähere Angaben.
- 1791: V: 1 Italien, 2 ohne nähere Angaben.
- 1792: D: 1 Rostock (?). V: 1 Italien.
- 1793: D: 4 Rostock. V: 10 ohne nähere Angaben.
- 1794: D: 1 Rostock. V: 3 Italien (Livorno).
- 1795: D: 1 Greifswald, 1 Rostock. V: 1 Wügere (?), 43 (in der Zeit vom 1.1.—16.5.) ohne Angabe der Herkunftsländer.
- 1796: D: 1 Wolgast, 1 Stralsund, 1 Rostock. V: 1 Kunkord (= Concord, New Hampshire, USA.).
- 1797: V: 8 Italien (davon: 1 Genua, 4 Livorno).
- 1798: D: 8 Rostock. V: 2 Manderia (Madeira?), 1 Amerika.
- 1799: D: 2 Barth, 2 Rostock. N: 91 Ostfriesland, 1 Hocksiel in Oldenburg. V: 29 Nummern in einer anscheinend fehlenden Tabelle (Nr. 40 oder 41 der Danz. Nachr.), 1 „Ballast“.
- 1800: V: 1 Pieten (?).
- 1801: D: 2 Wolgast.
- 1802: D: 1 Barth, 8 Rostock, 1 Wismar. N: 9 Ostfriesland, 1 Elsfleth, 1 Niewhusen. V: 2 Italien (Livorno), 1 Korsika, 1 Tripolis, 1 Amerika (Philadelphia), 2 Swolm (?).
- 1803: D: 1 Schwedisch-Vorpommern, 11 Mecklenburg. N: 22 Ostfriesland, 2 Oldenburg. V: 9 Italien (Livorno), 1 Löwenga (? vielleicht Loënga bei Sneek, Prov. Friesland), 1 Meyersdorf (?).
- 1804: N: 5 Ostfriesland, 4 Oldenburg. V: 1 „nach der Ostsee“.
- 1805: D: 5 Schwedisch-Vorpommern. N: 7 Ostfriesland, 9 Oldenburg.

Einkommender Verkehr:

- 1741: A: Sämtliche 9 Neubauten. D: 2 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg. X: 1 in der 52. Woche nachgetragen ohne Angabe des Herkunftshafens, 15 in der 41. Woche eingelaufen, ohne nähere Angaben, 10 Ueberschuß der Gesamtzahl über die Einzelposten.
- 1742: A: 8 Neubauten, 3 Gestrandete beschädigt zurück. D: 2 Rostock, 1 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg.
- 1743: A: 8 Neubauten, 1 Gestrandetes zurück. D: 3 Rostock. K: 8 St. Petersburg, 8 Finnland. V: 3 laufen Danzig als Nothafen an.
- 1744: A: 7 Neubauten, 1 Gestrandetes zurück. D: 1 Stralsund, 2 Rostock, 1 Wismar. K: 7 St. Petersburg, 1 Finnland.
- 1745: A: 11 Neubauten, 1 Gestrandetes zurück, 1 mit Seeschaden zurück. D: 1 Stralsund, 4 Rostock, 3 Wismar.

- 1746: A: 10 Neubauten. D: 2 Stralsund, 1 Wolgast, 2 Rostock, 4 Wismar. K: 4 St. Petersburg, 1 Finnland.
- 1747: A: 11 Neubauten. D: 1 Rostock, 3 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg.
- 1748: A: 5 Neubauten. D: 1 Stralsund, 15 Rostock, 6 Wismar. V: 1 Holländer, vom Strande abgebracht. K: Sämtlich St. Petersburg.
- 1749: A: 10 Neubauten, 1 vom Strande bei Hela. D: 3 Stralsund, 1 Greifswald, 2 Wolgast, 10 Rostock, 1 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg. V: 3 leck oder beschädigt zurückgekommen.
- 1750: A: 4 Neubauten. D: 3 Rostock, 2 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg.
- 1751: A: 3 Neubauten. D: 2 Rostock, 2 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg. V: 4 beschädigt zurückgekommen oder vom Strande abgeschleppt, 2 ohne nähere Angaben.
- 1752: A: 6 Neubauten. D: 3 Rostock, 1 Wismar, 1 Wolgast. K: Sämtlich St. Petersburg. V: Beschädigt zurückgekommen.
- 1753: A: 10 Neubauten. D: 4 Rostock, 2 Wismar. K: Sämtlich St. Petersburg. V: Beschädigt zurückgekommen.
- 1754: A: 4 Neubauten. D: 2 Stralsund, 1 Greifswald, 1 Wolgast, 9 Rostock, 4 Wismar. V: Beschädigt zurückgekommen. K: 3 St. Petersburg, 1 Kola.
- 1755: A: 7 Neubauten. D: 1 Stralsund, 1 Wolgast, 5 Rostock, 3 Wismar. K: 3 St. Petersburg, 1 Kola. V: 4 beschädigt zurückgekommen, 1 gestrandet.
- 1756: A: 4 Neubauten. D: 2 Wolgast, 21 Rostock, 2 Wismar. V: 2 Island, 1 vom Strande abgebracht, 1 beschädigt zurückgekommen.
- 1757: A: 11 Neubauten. D: 3 Wolgast, 1 Stralsund, 6 Rostock, 1 Wismar. V: Beschädigt zurückgekommen.
- 1758: A: 13 Neubauten. D: 2 Rostock, 2 Wismar. V: 4 beschädigt zurückgekommen.
- 1759: A: 16 Neubauten. D: 10 Rostock, 1 Wismar. V: 4 beschädigt zurückgekommen.
- 1760: A: 11 Neubauten. D: 1 Stralsund, 7 Rostock. V: 2 beschädigt zurückgekommen.
- 1761: A: 12 Neubauten. D: 7 Rostock, 1 Wismar.
- 1762: A: 14 Neubauten. D: Sämtlich Rostock. V: 1 vom Strande abgebracht, 1 beschädigt zurückgekommen.
- 1763: A: 14 Neubauten. D: 1 Wolgast, 42 Rostock. V: 1 Westindien, 3 beschädigt zurückgekommen.
- 1764: A: 6 Neubauten. D: 13 Rostock, 3 Wismar. V: 7 beschädigt zurückgekommen oder vom Strande abgebracht.
- 1765: A: 10 Neubauten. D: 2 Stralsund, 39 Rostock, 8 Wismar. V: 1 Italien, 2 beschädigt zurückgekommen.
- 1766: A: 2 Neubauten. D: 1 Wolgast, 13 Rostock, 3 Wismar. V: 4 beschädigt zurückgekommen.
- 1767: A: 1 Neubau. D: 1 Wolgast, 8 Rostock, 3 Wismar. K: 10 St. Petersburg, 8 Rußland, 1 Finnland. V: 1 Italien, 2 beschädigt von See eingekommen.
- 1768: A: 1 Neubau. D: 3 Rostock. K: 7 St. Petersburg, 2 Finnland. V: 1 Italien, 1 beschädigt eingekommen.
- 1769: A: 4 Neubauten, darunter 1 Schute. K: 7 St. Petersburg, 1 Rußland, 1 Finnland. V: 3 beschädigt eingekommen.
- 1770: A: 1 Neubau. D: 6 Rostock. V: 3 beschädigt eingekommen, 2 ohne nähere Angaben.

- 1771: A: 1 Neubau. D: 1 Wolgast, 4 Rostock. V: 5 beschädigt zurückgekommen, 2 haben Danzig als Nothafen angelaufen, 2 ohne nähere Angaben.
- 1772: A: 5 Neubauten. D: 6 Rostock. V: 4 mit Seeschaden eingekommen, 1 zum Zuladen eingelaufen, 7 ohne nähere Angaben.
- 1773: A: 3 Neubauten. V: 5 beschädigt zurückgekommen.
- 1774: V: 1 Terrenef mit Wein, T. = Terreneuve, Neufundland. Wegen der Weinladung aber vielleicht Schreibfehler für Teneriff (Canarische Inseln)?
- 1775: A: 2 Neubauten.
- 1776: A: 2 Neubauten. V: 5 beschädigt zurückgekommen oder vom Strande abgebracht.
- 1778: A: 3 Neubauten. V: 1 von Terrenew mit Wein (s. oben zu 1774).
- 1779: A: 2 Neubauten. V: 6 beschädigt eingekommen, 1 ledige Schmack.
- 1780: A: 4 Neubauten. V: 4 beschädigt eingekommen.
- 1781: A: 7 Neubauten. D: 1 Wolgast, 2 Rostock (?). V: 6 beschädigt zurückgekommen.
- 1782: A: 15 Neubauten. V: 2 beschädigt zurückgekommen, 1 vom Strande abgebracht, 1 Holzschute, 1 ledige Schute.
- 1783: A: 10 Neubauten. D: 1 Rostock. V: 4 beschädigt zurückgekommen, 1 läuft Nothafen an, 3 vom Strande abgebracht.
- 1784: A: 1 Neubau. D: 4 Rostock, 1 Wismar. V: 1 beschädigt zurückgekommen.
- 1785: A: 1 Neubau. D: 3 Stralsund, 6 Rostock. V: 5 beschädigt zurückgekommen.
- 1786: A: 1 Neubau. D: 1 Wolgast, 18 Rostock, 1 Wismar. V: 2 beschädigt zurückgekommen, 11 ohne nähere Angaben.
- 1787: A: 2 Neubauten. D: 7 Rostock. V: 2 Italien, 1 beschädigt zurückgekommen.
- 1788: A: 1 Neubau. D: 1 Rostock. V: 2 Italien (Livorno), 3 beschädigt zurückgekommen.
- 1789: D: 1 Rostock. V: 2 Italien (Livorno), 4 beschädigt zurück, 6 ohne nähere Angaben.
- 1790: A: 1 Neubau. D: 4 Rostock. V: 2 Italien (1 Livorno), 3 beschädigt zurückgekommen, 1 ohne nähere Angaben.
- 1791: A: 3 Neubauten. V: 3 Italien (Livorno), 3 beschädigt zurückgekommen.
- 1792: A: 1 Neubau. D: 3 Rostock. V: 3 Italien (Livorno), 1 Amerika.
- 1793: A: 1 Neubau. D: 1 Stralsund, 1 Ribnitz, 8 Rostock. V: 26 ohne nähere Angaben.
- 1794: D: 4 Stralsund, 4 Rostock. V: 1 Italien (Livorno), 1 beschädigt zurückgekommen, 3 ohne nähere Angaben.
- 1795: A: 2 Neubauten. D: 13 Wolgast, 2 Greifswald, 2 Stralsund, 1 Barth, 2 Damgarten, 1 Rostock. N: Darunter 3 Oldenburg. V: 1 Italien (Livorno), 1 Monten (= Mentone?), 1 Bockelshet(?), 1 Amerika (Providence), 1 Name des Herkunftshafens unleserlich, 9 beschädigt zurückgekommen, 58 ohne nähere Angaben (1. Jan. bis 16. Mai).
- 1796: A: 4 Neubauten. D: 2 Stralsund, 2 Barth. N: Darunter 1 Oldenburg. V: 1 Cretta (= Kreta?), 1 Dalmatien, 2 Italien (Livorno), 1 Plouen(?), 1 Hilftrac(?), 1 Kunkort(?), 1 Amerika (Providence), 5 beschädigt zurückgekommen.

- 1797: A: 3 Neubauten. D: 7 Stralsund, 3 Barth, 1 Ribnitz, 3 Damgarten, 2 Rostock, 1 Kirchdorf (Insel Poel). N: 100 Ostfriesland, 12 Oldenburg. V: 2 Italien (Livorno), 1 Dordrecht (vielleicht Dierhagen, Schwed. Vorpommern), 10 beschädigt zurückgekommen.
- 1798: A: 3 Neubauten. D: 6 Wolgast, 1 Greifswald, 5 Stralsund, 2 Barth, 1 Triebsees, 5 Ribnitz, 15 Rostock. N: 114 Ostfriesland, 15 Oldenburg. V: 2 Italien (Livorno), 2 beschädigt zurückgekommen.
- 1799: A: 5 Neubauten. D: 12 Wolgast, 8 Stralsund, 8 Barth, 2 Ribnitz, 9 Rostock. N: 85 Ostfriesland, 1 Stade, 7 Oldenburg, 1 Hooksiel in Oldenburg, 1 Niewenhus. V: 1 Island, 1 Italien (Livorno), 1 beschädigt zurückgekommen, 12 ohne nähere Angaben.
- 1800: A: 8 Neubauten. D: 7 Wolgast, 1 Greifswald, 15 Stralsund, 8 Barth, 6 Rostock. N: 121 Ostfriesland, 9 Oldenburg, 1 Stade. V: 3 beschädigt zurückgekommen.
- 1801: A: 5 Neubauten. D: 11 Wolgast, 4 Greifswald, 2 Stralsund; 1 Ribnitz, 8 Rostock. N: 154 Ostfriesland, 4 Niewhusen, 13 Oldenburg, 2 Elsfleth, 2 von der Beck, 4 Stade. V: 1 Amerika (Charleston), 1 Matteredga (?), 1 Sessien (?), 8 beschädigt zurückgekommen.
- 1802: A: 2 Neubauten. D: 8 Wolgast, 3 Greifswald, 10 Stralsund, 15 Barth, 2 Damgarten (zus. 38 Vorpommern); 27 Rostock, 2 Ribnitz, 3 Kirchdorf (Insel Poel), 1 Dendorf, 1 Wismar (zus. 34 Mecklenburg). N: 321 Ostfriesland, 3 Emsland, 10 Niewhusen, 1 Alshusen, 1 Kniephausen, 3 Jever, 11 Elsfleth, 15 Oldenburg, 17 Stade. V: 1 Italien (Livorno), 1 Stromnes(?), 1 Lemkiel(?), 1 Hooden(?), 1 Osthamn(?), 1 Metingen(?), 1 Neubakow(?), 1 Hunsen(?), 1 Hodgow(?), 1 Groun (viell. = Grouw, nö. v. Sneek, Prov. Friesland), 1 beschädigt zurückgekommen.
- 1803: A: Keine Neubauten. D: 42 Schwedisch-Vorpommern, 46 Mecklenburg. N: 85 Ostfriesland, 22 Oldenburg, 2 Kniephausen, 1 Niewhusen, 3 Stade. V: 1 Amerika (New York), 2 Italien (Livorno), 1 Heveing(?), 1 Maydorf(?).
- 1804: A: Keine Neubauten. D: 32 Schwedisch-Vorpommern, 34 Mecklenburg. N: 59 Ostfriesland, 20 Oldenburg, 2 Stade. 1 Italien (Livorno), 1 Gaue(?), 1 Friedrichsee(?), 1 Trale(?), 1 Mettinga (viell. = Makkinga, Prov. Friesland).
- 1805: D: 22 Schwedisch-Vorpommern, 20 Mecklenburg. N: 76 Ostfriesland, 21 Oldenburg.

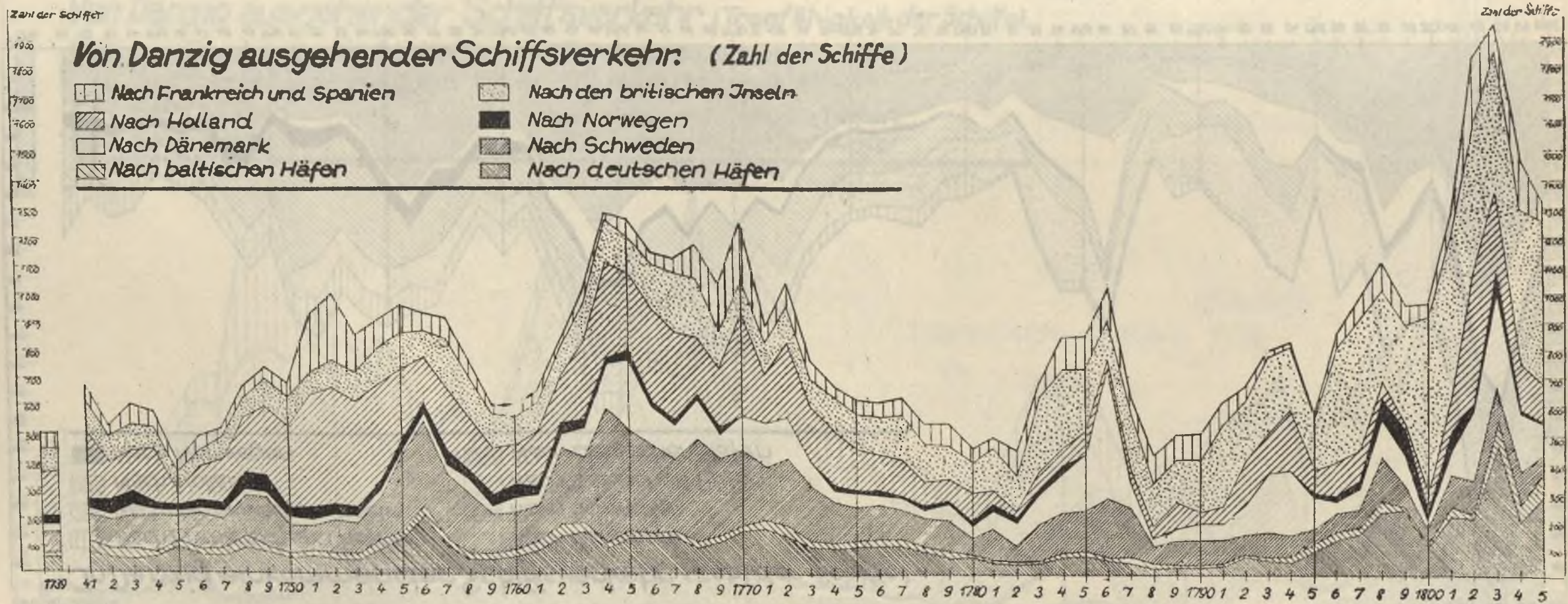


Bild 3

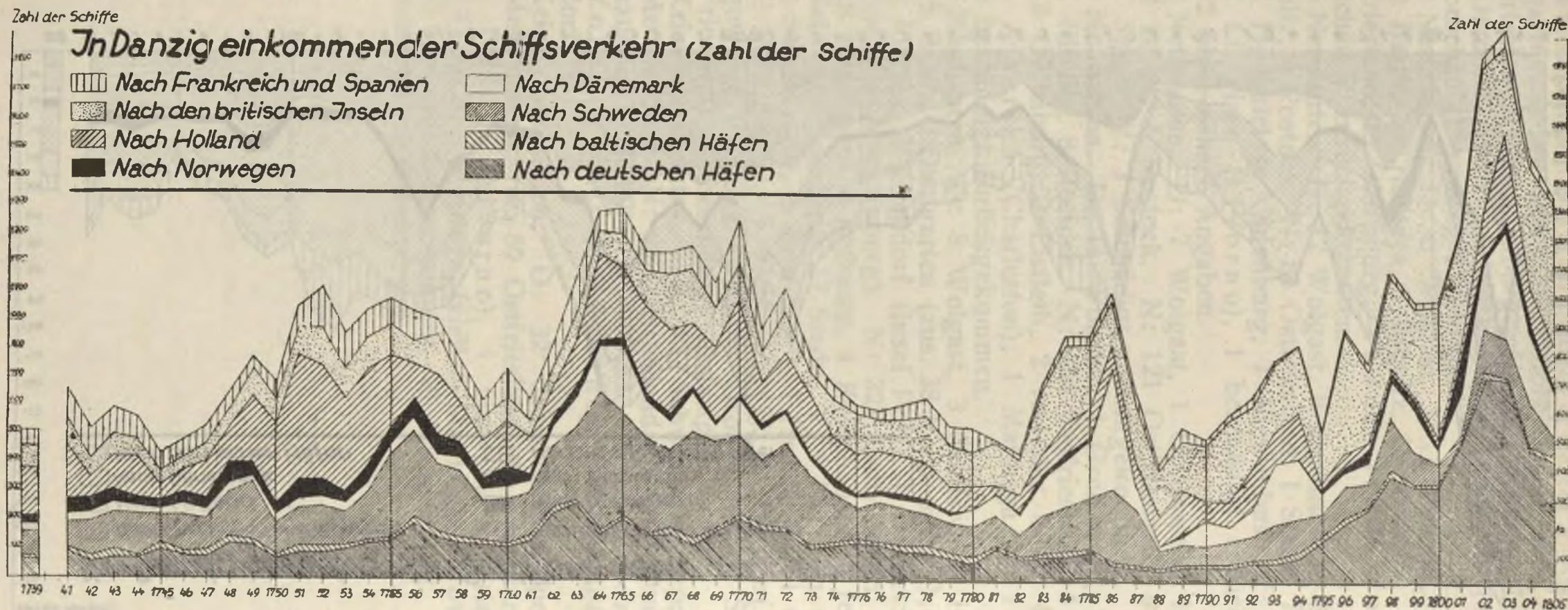










Bild 4

Lasten:
Tausend

Von Danzig ausgehender Schiffsverkehr (Tragfähigkeit der Schiffe).

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----------------------|
|  | Nach Frankreich und Spanien |  | Nach Dänemark |
|  | Nach den britischen Inseln |  | Nach Schweden |
|  | Nach Holland |  | Nach baltischen Häfen |
|  | Nach Norwegen |  | Nach deutschen Häfen |

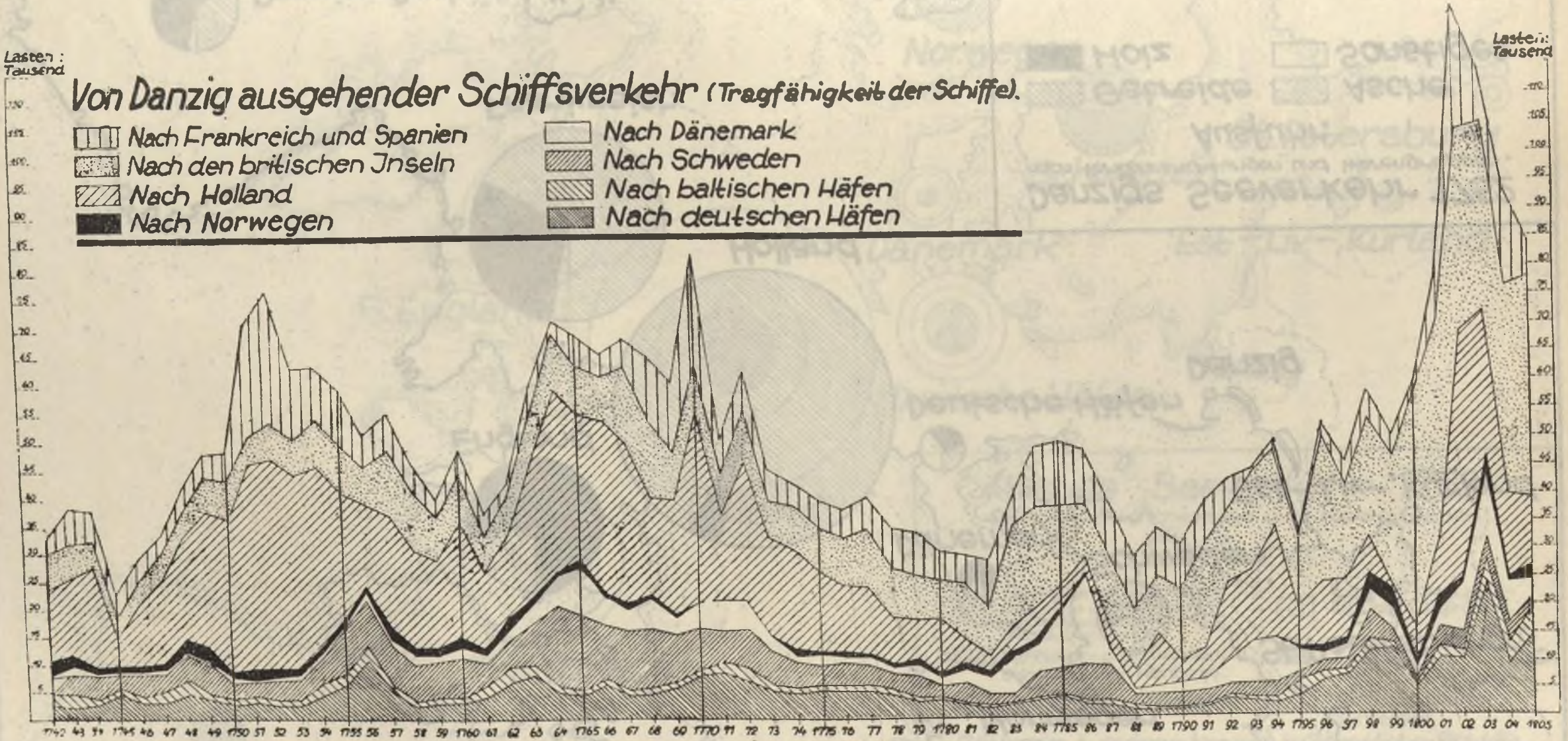


Bild 5

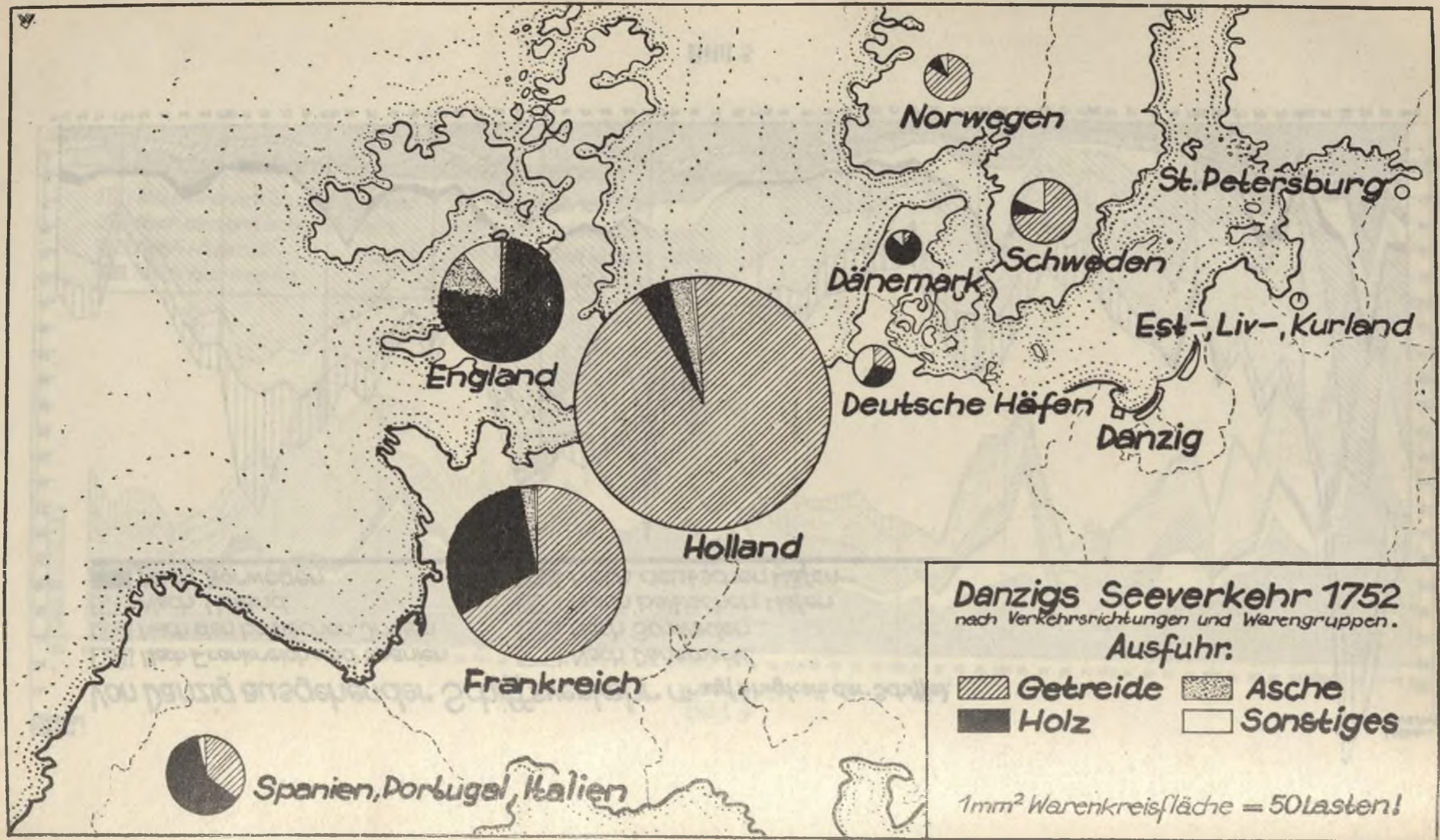


Bild 6

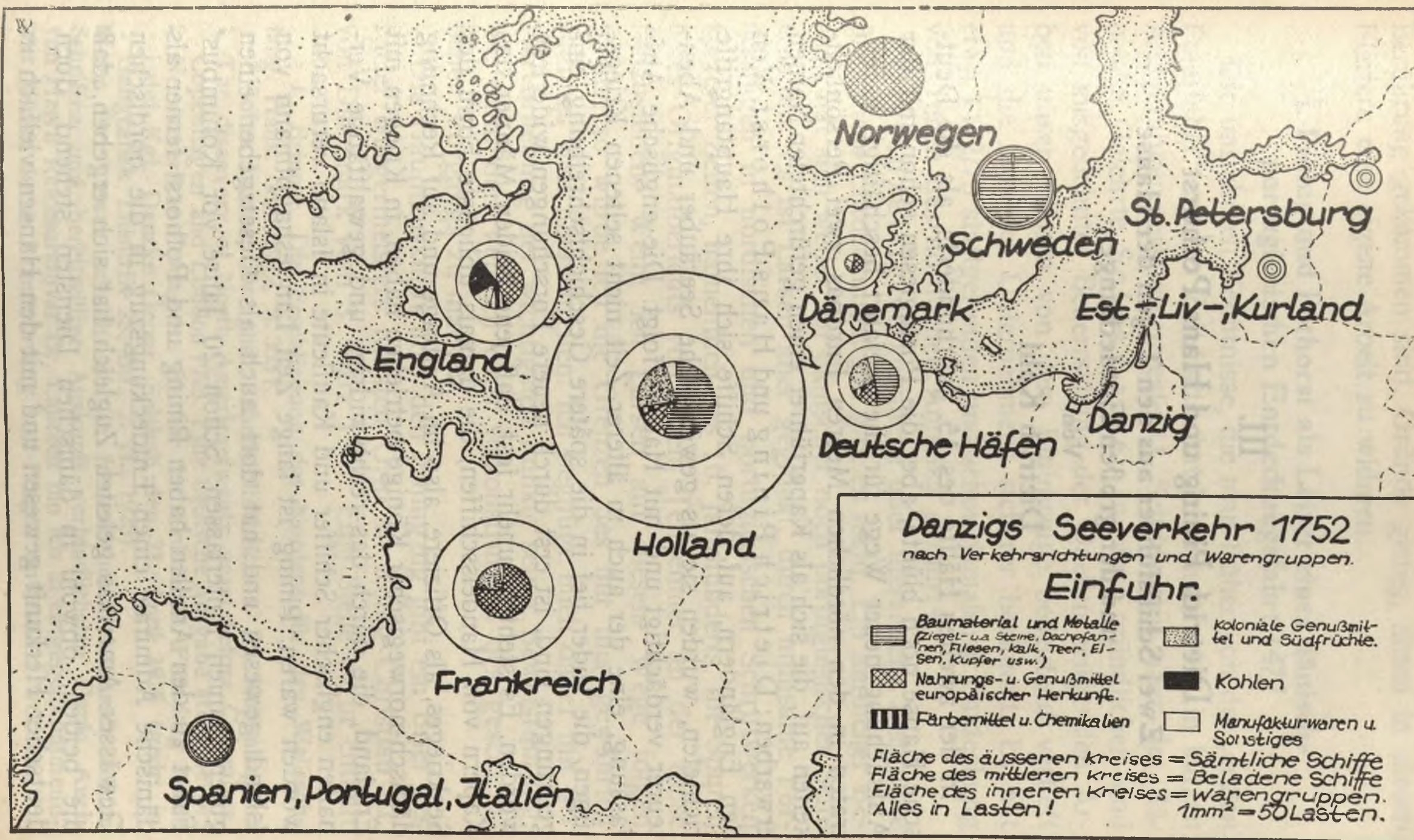


Bild 7

III.

Dietrich Pining und Hans Pothorst **Zwei Schiffsführer aus den Tagen der Hanse** **und der großen Entdeckungen**

Von
Dietrich Kohl

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, als die Deutsche Hanse noch blühte, aber die Portugiesen schon mit der Aufsuchung neuer Wege für die Seefahrt beschäftigt waren, traten in den nördlichen Meeren Europas zwei Persönlichkeiten auf, die sich als Kaperführer einen gefürchteten Namen erwarben: **Dietrich Pining** und **Hans Pothorst**. Von den Engländern, auf deren Schiffe sich ihre Hauptangriffe richteten, wurden sie als gewöhnliche Seeräuber und Abenteurer verdächtigt und mit Haß verfolgt. Die englische Auffassung, eine der auch in älterer Zeit nicht seltenen Kriegslügen, die leider tief in die spätere Geschichtschreibung eingedrungen sind, ist erst durch neuere Forschungen widerlegt worden. Es steht nunmehr fest, daß jene beiden Männer das Kapern von Handelsschiffen, die damals üblichste Form des Seekrieges, als Offiziere, also im Auftrage und auf Rechnung dänisch-norwegischer Könige betrieben haben, in Kriegen mit England, die durch das rechtswidrige und gewalttätige Verhalten englischer Schiffer und Kaufleute in Island verursacht worden waren. Pining ist lange Zeit Landeshauptmann von Island gewesen und hat dort auch als Gesetzgeber einen guten Namen hinterlassen. Schon 20 Jahre vor Kolumbus' Fahrt zu den Antillen haben Pining und Pothorst ferner als dänische Admirale einen Entdeckungszug in die nordischen Gewässer Amerikas geleitet. Zugleich hat sich ergeben, daß die beiden, obwohl in dänischen Diensten stehend, doch deutscher Herkunft gewesen und mit den Hansen vielfach in

Berührung gekommen sind. Gründe genug, ihnen in diesen Blättern eine eigene Arbeit zu widmen.

I. Pining und Pothorst als Leiter einer dänisch-portugiesischen Entdeckungsfahrt 1472

Die unsicheren Kenntnisse, die man früher von der „ersten Polarfahrt“ neuerer Zeit hatte, hat L. Brinner 1912 in kurzen Andeutungen zusammengestellt¹. Seitdem hat aber der dänische Gelehrte Sofus Larsen in einer gründlichen und von ausgedehnter Beherrschung der Quellen zeugenden Arbeit unser Wissen von dem Piningzuge bedeutend vertieft und die Zeit des Unternehmens sicherer bestimmt. Es hat etwa 1472/73 stattgefunden und schon damals zur Entdeckung von Teilen des nördlichen Amerika geführt².

Gleichzeitige urkundliche oder literarische Zeugnisse über diese Entdeckungsfahrt gibt es nicht. Ein amtlicher Bericht hat sich weder auf dänischer noch portugiesischer Seite erhalten. Es ist Larsen aber geglückt, durch mühsame Forschungen in nordischen und portugiesischen Schriftwerken späterer Zeiten, namentlich des 16. Jahrhunderts, die Spuren eines Originalberichts von einem Teilnehmer an der Reise festzustellen. Wenn ich Larsen auf diesem Wege folgen wollte, so würde ich die Grenzen des mir hier gewährten Raumes weit überschreiten. Ich begnüge mich daher mit der Hervorhebung der wichtigsten Punkte seiner Beweisführung, um dann den Versuch einer Rekonstruktion des geschichtlichen Vorgangs zu machen.

Die Hauptauskunft über den Piningzug gibt ein Brief des Kieler Bürgermeisters Karsten Grip an König Christian III. von Dänemark vom 3. März 1551. Eine Stelle darin enthält

¹ L. Brinner, Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang. Hans. Gbll. 1912, S. 353 f.

² Sofus Larsen, Dr. phil., Oberbibliothekar i. R., Kopenhagen:
1. The discovery of North America twenty years before Columbus, Copenhagen and London 1925. Eine deutsche Ausgabe steht bevor.
2. Nordamerikas Opdagelse 20 Aar før Columbus. Foredrag holdt i det Kgl. Danske Geogr. Selskab den 21. April 1925 (gedr. in Geografisk Tidsskrift 28. Bd., 2. H., 1925).

Herrn Dr. Larsen schulde ich für freundliches Ueberlassen seiner Schriften und bereitwillige Auskunft verbindlichsten Dank. Auch von Herrn Reichsarchivar Dr. Laursen bin ich in entgegenkommendster Weise durch Beantwortung von Fragen unterstützt worden.

die Mitteilung, daß im selben Jahre in Paris eine aus mehreren Blättern bestehende Karte mit textlichen Bemerkungen erschienen sei, die wegen der Darstellung Islands Interesse für den König habe. Grip macht besonders auf den Bericht aufmerksam, „dat de beyden sceppere Pyninck und Poidthorst, de van irer koningliken mayestet hern grothvader koningh Christierns des erstens durch anfurdernth koningliker mayestet tho Portugall etc. int norden nye insulen und lande upphoszokende myt etlichen schepen uthgeferdigt, up der klippen Wydtszerk (Hvitsærk), vor Gronlandth und kegen Sniefielssiekel (Snæfellsjökul) up Iszlandt kegen mer gelegen, eyn groidth baa uppgerichtet und gemaket umme der grönländischen szeerefer (Seeräuber) halven, de myt velen kleynen schepen szunder bodem (ohne Kiel, Kajaks) anfallen ander schepe in veler mennichheydth, desulvigen tho uvverraschende etc.³“.

Die durch Grips Brief übermittelten Angaben der Pariser Karte von 1551 vergleicht Larsen nun mit textlichen, kartographischen und bildlichen Darstellungen auf der Carta marina von Skandinavien des schwedischen Humanisten Olaus Magnus von 1539 (Venedig)^{3a}, sowie in dessen *Historia de gentibus septentrionalibus* von 1555 (Rom) und stellt fest, daß auf beiden Seiten trotz mancher Verschiedenheiten und Auslassungen sich Kenntnisse von den Lokalitäten Islands und Grönlands, wie auch von den allgemeinen geographischen Verhältnissen an der grönländischen Küste (Eistrift, Treibholz, Eskimos mit Kajaks und Erdhütten) finden, die von dem sonstigen humanistischen Wissensschatze bezüglich des Nordens durch ihre Richtigkeit stark abweichen⁴ und auf eine gemeinsame Quelle, wahrscheinlich den Reisebericht eines Augenzeugen, zurückgehen müssen.

Eine andere Gruppe von Nachrichten, die sich auf einen westlicheren Teil der arktischen Gegenden bezieht, läßt sich

³ Der Brief ist zuerst von L. Bobé veröffentlicht 1909, s. Larsen, *The discovery usw.*, S. 29, Anm. 1; Brinner a. a. O. S. 353, Anm. 1. Larsen druckt S. 29/30 die ganze die Karte betreffende Stelle ab.

^{3a} Nebst 2 kurze Zeit später von O. herausgegebenen etwas ausführlicheren Auslegungen in Italienisch und Deutsch.

⁴ Man vgl. Larsen a. a. O. Fig. 5, 6, 7, 8, 11 mit Fig. 9.

zunächst von dem 1537 von Gemma Frisius und Gerhard Merkator angefertigten Globus (jetzt in Zerbst) ableiten⁵. Auf diesem findet sich dort eine breite ost-westliche Meeresstraße mit der Beischrift: „Fretum arcticum sive trium fratrum⁶, per quod Lusitani ad Indos et ad Moluccas navigare conati sunt.“ An der Nordküste dieser Straße liegt ein Land mit der Aufschrift: „Quij (= Eskimo) populi, ad quos Ioannes Scolvus Danus pervenit circa annum 1476.“ In einer englischen Urkunde von etwa 1575, die von derselben Gegend handelt, heißt es: „In the north side of this passage John Scolvus, a pilot of Dennemerke, was in anno 1476.“ Zwei spätere Geographen, Wytfliet 1597 und Horn 1671, nennen Scolvus einen Polonus, was aber nach Storm aus „pilotus“ verderbt sein muß (pilotus hier im Sinne von Kapitän). Scolvus ist nach Gomara ein Norweger gewesen und hat wohl den im norwegischen Nordlande nicht seltenen Namen Skolp (also Jon Skolp) geführt. Horn bemerkt von ihm, daß er „auspiciis Christiani I. Regis Daniae fretum Anian et terram Laboratoris“ entdeckt habe.

Diese Nachrichten gelten wohl derselben Fahrt, die in Karsten Grips Brief und bei Olaus gemeint ist, da die Annahme, König Christian habe zwei Expeditionen ausgesandt, doch wohl zu gewagt wäre. Sie berichten aber von einem neuen Schauplatze der Entdeckertätigkeit, zu dem außer der nordamerikanischen Polargegend auch ein Teil des Festlandes, Labrador, gehört. Außerdem wird das Unternehmen zeitlich genauer durch das Jahr 1476 bestimmt, nachdem es durch die Verbindung mit Christian I. († 1481) schon in die vorkolumbische Periode gerückt ist.

Auch diese Nachrichtengruppe fußt nach Larsen hinsichtlich der Angaben über Joh. Scolvus und seine Entdeckungen auf jenen alten Reisebericht, der vermutlich von einem portugiesischen Teilnehmer an der Fahrt stamme und inhaltlich sich durch italienische Agenten von Portugal nach Italien und von da in die gelehrte Literatur des 16. Jahrhunderts

⁵ Larsen a. a. O. Fig. 12; Text S. 86 ff.

⁶ Vermutlich auf die weiter unten im Text erwähnten drei jüngeren Cortereal bezüglich, die um die Jahrhundertwende in derselben Gegend forschten.

verbreitet habe. Für den Verfasser des Berichts hält der Forscher den älteren Cortereal, den Vater Gaspars und seiner beiden Brüder, die wahrscheinlich bei ihren Fahrten um 1500 unmittelbar aus den Erfahrungen ihres Vaters Nutzen gezogen hätten.

João Vaz Cortereal wurde nach einer noch vorhandenen Urkunde am 2. April 1474 mit der Statthalterschaft im Bezirk Angra auf der Azoreninsel Terceyra belehnt. Der Portugiese A. Cordeyro begründet dies in seiner *Historia Insulana* (1717) unter Bezugnahme auf eine Angabe des Gaspar Fructuoso von 1590 damit, daß Cortereal das „Land des Stockfisches“ (*terra do bacalhão*), das zu entdecken er ausgezogen sei auf Befehl des portugiesischen Königs (*por mandado del rey do Portugal*), aufgefunden habe. Die Rückkehr aus diesem Lande ist nach Larsens Schätzung schon 1473 erfolgt. Die Behauptung Cordeyros, daß auch Alvaro Martino Homem, der am 17. Febr. 1474 die Statthalterschaft im Bezirk Praya erhielt, an der Entdeckungsfahrt teilgenommen und deswegen mit Praya belehnt worden sei, widerlegt L. mit dem Hinweis darauf, daß Homem dort gerade in den Jahren vor 1474 schon als Beamter tätig gewesen sei⁷.

Die Reise in das „Land des Stockfisches“ identifiziert Larsen nun mit der auf Ansuchen des Königs von Portugal von König Christian I. ausgesandten Expedition, an der Cortereal als Bevollmächtigter des Königs Alfons teilgenommen habe. Aus der urkundlich gegebenen Jahreszahl 1474 seiner Anstellung erschließt L. als Zeit des Zuges 1473 oder besser noch 1472 (selbstverständlich nur in den Sommermonaten). Die Jahreszahl 1476 auf dem Zerbster Globus hält er für die Zeit, zu der Cortereal seinen amtlichen Bericht fertiggestellt hat.

Das „Land des Stockfisches“ ist nach dem portugiesischen Sprachgebrauch schon des 16. Jahrhunderts die Insel Neu-

⁷ Larsen a. a. O. S. 70 ff. Cordeyro hat das Jahr der Ernennung Cortereals infolge eines Lesefehlers (*sessenta* statt *setenta*) fälschlich mit 1464 angegeben. Haakon Shetelig, *Old og Heltetid*, Oslo 1928, der Homem, wie C. es tat, zu den Teilnehmern an der nordischen Entdeckungsfahrt rechnet, hat anscheinend die ablehnende Stellung Larsens, der von ihm benutzt ist, in diesem Punkte übersehen.

fundland. Zwar würde jener Name auch auf Island passen, das von alters her den Fang des Dorsches und seine Zubereitung zum Stockfisch an seiner Westküste betreibt und daher auch den geköpften und bekrönten Fisch in seinem alten Wappen führt, aber welchen Sinn hätte es gehabt, im Jahre 1472 jemanden mit der Entdeckung dieser seit dem 9. Jahrhundert in steter Verbindung mit Europa gebliebenen und seit 1262 zur Krone Norwegen gehörigen Insel zu beauftragen? Außer in Neufundland muß Cortereal aber auch an Stellen des Festlandes gewesen sein. Die kartographische Ueberlieferung des 16. Jahrhunderts in Portugal kannte an der Küste von Labrador die Benennungen: terra de João Vaz, teso de João Vaz, baia de João Vaz, die sich offenbar auf João Vaz Cortereal als Entdecker beziehen⁸. Aus all diesem ist zu schließen, daß Cortereal sich an Bord des von dem Norweger Jon Skolp (Johannes Scolvus) befehligten Schiffes befunden hat.

Versuchen wir nach diesen kurzen Wiedergaben aus Larsens Quellenkritik den Vorgang selbst zu rekonstruieren.

Die Expedition wurde nach dem Bericht der Pariser Karte von 1551 durch Portugal angeregt, von Dänemark unternommen. Die Verbindung zwischen den beiden atlantischen Mächten führt Larsen (S. 1 ff.) auf Beziehungen zurück, die schon von dem Infanten Heinrich († 1460) angeknüpft und von König Alfons V., dem Erben seiner Entdeckungspolitik, weiter gepflegt worden seien. Auf portugiesischer Seite habe man, beeinflusst von literarischen Berichten (Mandeville, Claudius Clavus) über das Vorhandensein eines offenen Meeres zwischen China und Norwegen, den Seeweg nach „Indien“, den man an der afrikanischen Küste entlang in südlicher Richtung bisher vergeblich gesucht, mit Unterstützung der nordischen Vormacht in nordwestlicher Fahrt finden wollen. Die Dänen müssen gehofft haben, bei dieser Gelegenheit die seit 1410 verschollenen normannischen Ansiedelungen auf Grönland, seit 1261 norwegisches Schatzland, der Krone Norwegen-Dänemark zurückzugewinnen zu können. Dänemark stellte den äußeren Apparat: eine Anzahl

⁸ Atlanten von 1534 u. 1571. Larsen a. a. O. S. 78.

Schiffe (3?), vermutlich die im nordischen Verkehr üblichen, schon mit Kanonen ausgerüsteten Fahrzeuge (Bild s. Larsen S. 67), die Mannschaften und als Führer Dietrich Pining, Hans Pothorst und Jon Skolp. Portugal muß wohl einen erheblichen Teil der Kosten übernommen haben, wozu es gerade 1472 nach seinen Erfolgen an der Küste von Oberguinea in der Lage war⁹. Cortereal begleitete das Geschwader, das unter König Christians Flagge segelte, als Gesandter des portugiesischen Königs. Die eigentlichen Ziele der Mächte wurden durch die allgemeine Angabe verhüllt, man wolle neue Inseln und Länder im Norden entdecken.

Die Fahrt ging von Island aus, das dem Untersuchungsgebiet am nächsten lag, und wo Pining als königlicher Statthalter die Bemannung und Ausrüstung der Schiffe am besten betreiben konnte. Die Richtpunkte der Fahrt sind in Karsten Grips Brief genannt: es waren der Snæfellsjökul, ein Schneeberg auf der mittleren Halbinsel an der Westküste Islands, und der Hvitsærk, ein gleichfalls vergletschter Berg vor der Ostküste Grönlands, also auf einer Schärengruppe (den Gunnbjörn-Schären?) gelegen, wahrscheinlich der heutige Kalerajuek in der Nähe des neueren Hafens Angmaksalik. Auf diesem genau ost-westlichen Kurse, auf dem die beiden Berge schon nach der ältesten Segelanweisung der isländischen Grönlandfahrer als Landmarken dienten, ging Pining in See und landete an der grönländischen Ostküste, obwohl der mit Treibholzstämmen untermischte Packeisstrom und stürmische Witterung ihm Schwierigkeiten machten und sogar einen Schiffbruch verursacht haben sollen. Hier traf man Leute niederen Wuchses („Pygmaeen“, Olaus, s. Larsen S. 47 Fig. 8) an, die in Zelten (Olaus, s. Larsen S. 41 Fig. 7), bzw. Erdhütten (Olaus, s. Larsen S. 47 Fig. 8) — ersteres Sommerwohnungen aus Seehundsfellen, letzteres Winterwohnungen aus Steinen, Erde und Rasen — wohnten und in

⁹ Alfons hatte nach der von ihm noch veranlaßten Umsegelung des Sierra Leone-Gebirges die unmittelbare Leitung der afrikanischen Unternehmungen aufgegeben und diese 1469 sehr vorteilhaft an den Kaufmann Fernão Gomes verpachtet, dessen Sendlinge 1471 die ganze Küste bis zum Kamerunflusse entdeckt und nutzbar gemacht hatten. Dies alles läßt sich gut mit dem nordischen Unternehmen des Königs vereinigen.

Booten ohne Kiel (Kajaks) fuhren. Entgegen der Art der heutigen Eskimos, die durch die 200jährige dänische Herrschaft befriedet sind, gingen die Eingeborenen bald zu Feindseligkeiten über und versuchten die großen fremden Schiffe, die soviel Begehrtes enthielten, mit ihren Kajaks in Schwärmen zu überfallen, um sie vielleicht durch Anbohren unter der Wasserlinie zum Sinken zu bringen. Durch die kriegerische Ueberlegenheit der Europäer mit ihren Eisenwaffen und Feuergeschützen wurden sie indes wohl friedlicher gestimmt, so daß mit ihnen Handel getrieben werden konnte. Pining und Pothorst haben nun, wenn man einer englischen Quelle von 1625 glauben darf, den Versuch gemacht, eine dauernde Handelsverbindung zwischen Island und Grönland ins Leben zu rufen („Some times have gone to sea and have had their trade in Groneland“. Larsen S. 50). Hierzu war ein fester Stützpunkt an der grönländischen Küste sehr dienlich, und mit der Absicht, die Gründung eines solchen anzubahnen, mag vielleicht die Errichtung der „groidth baa“ auf dem Berge Hvitsærk zusammenhängen.

Was unter dem Ausdruck „baa“, den Karsten Grip aus dem vermutlich lateinischen Text der Pariser Karte von 1551 in sein Niederdeutsch übersetzt haben muß, hier zu verstehen ist, kann man nicht mit voller Bestimmtheit angeben. Wahrscheinlich ist „baa“ aus „bake“ verstümmelt, das nach Schiller-Lübbens Mittelniederdeutschem Wtb. „jedes aufgerichtete Zeichen, um die Richtung des Weges zu bezeichnen“ bedeutet und an der deutschen Nordseeküste noch allgemein im Sinne von Seezeichen gebräuchlich ist. Auch bei Karsten Grip heißt es, daß Pining und Pothorst die baa „upgerichtet und gemaket“ hätten. Es handelt sich also dabei nicht um einen Naturgegenstand, sondern um ein Menschenwerk, sei es aus Holz oder Stein. An der deutschen Wasserkante bestehen die teils im Wasser, teils auf festem Boden angebrachten Baken gewöhnlich aus Holz (vom Baumstämmchen bis zum turmähnlichen Balkengerüst). Auch an der grönländischen Küste war die Möglichkeit, ein Seezeichen aus Holz zu errichten, im Hinblick auf die hier antreibenden Baumstämme, die durch den Golfstrom aus südlichen Breiten

in die Polargegenden geschwemmt werden, nicht ausgeschlossen. Näherliegend ist aber die Annahme, daß man die Bake in jenem Falle aus erratischen Blöcken, die am Fuße des Hvitsærkgletschers aufgehäuft waren, zusammengesetzt habe. An einer für die Landung günstigen Stelle gelegen, diene sie als Landmarke für die Ansteuerung aus der Nähe, während für die Orientierung von der hohen See aus der Berg selbst richtunggebend war. Daneben mag das Mal, wie Larsen vermutet, ein Zeichen der Besitzergreifung des Landes durch Pining im Namen des dänischen Königs gewesen sein¹⁰. In diesem Sinne sollte es im besonderen auch den Eingeborenen (Grips „szeerefern“) gelten und in späteren Jahren wieder angesteuert werden, um hier mit ihnen Handel zu treiben, wozu grönländische Erzeugnisse, wie Seehundsfelle, Tran und Walroßzähne (das nordische Elfenbein), anreizen mochten.

Die dänischen Admirale scheinen, um für eine dauernde Handelsverbindung den Grund zu legen, die kurze Sommerzeit, die ihnen die Annäherung an die Küste überhaupt ermöglicht hatte, ausgenutzt zu haben und in Grönland geblieben zu sein. Um aber auch dem portugiesischen Interesse an der Fahrt gerecht zu werden, schickten sie Jon Skolp mit

¹⁰ Derartige Hoheits- und Gedenkzeichen pflegten die Portugiesen seit 1467 bei ihren Entdeckungsfahrten an der afrikanischen Küste zu setzen, zuerst in der Form von Holzkreuzen (da ihre Züge zugleich Kreuzfahrten gegen die Ungläubigen waren), seit 1482 in der Form steinerner Pfeiler oder Säulen, die den ausziehenden Schiffsführern mitgegeben wurden. Einige davon haben sich bis auf unsere Tage erhalten. So besitzt die Reichsmarinesammlung im Museum für Meereskunde zu Berlin ein Exemplar, das 1893 von dem deutschen Kreuzer „Falke“ bei Kap Croß in Deutsch-Südwest im Dünenlande gefunden und an Bord genommen wurde. Es besteht aus einer marmornen Säule mit würfelförmigem Fuß und Kopf, welcher letztere in ein schlankes Kreuz ausläuft. Auf der Vorderseite des Kopfes ist das portugiesische Wappen (gekrönter Hauptschild mit 5 kreuzweise geordneten Schildchen, die je 5 in Quincunx stehende Kugeln zeigen) ausgehauen, auf der Rückseite befinden sich 2 fast inhaltsgleiche Inschriften, je in lateinischer und portugiesischer Sprache, die besagen, daß dieser „padrão“ (lat. columna) von Diogo Cão 1485 im Auftrage des Königs Johann II. aufgestellt worden sei. Diogo war in diesem Jahre auf der zweiten seiner Reisen in Begleitung des Deutschen Michael Behaim bis Kap Croß (früher Negro) gekommen. Für die „baa“ in Grönland konnten diese Pfeiler 1472 noch nicht vorbildlich gewesen sein, indessen hält Larsen, der die Frage a. a. O. S. 47—50 bespricht, es für möglich,

Cortereal an Bord auf die Weiterreise — wie ja auch bei den portugiesischen und spanischen Entdeckungsfahrten oft einzelne Schiffe sich von dem Hauptgeschwader absonderten —, und dieser erreichte nun, der Polartrift folgend, das Fretum arcticum (die Hudsonstraße?), an dessen Nordküste er Eskimos antraf, sowie Labrador und Neufundland. Ohne die nordwestliche Durchfahrt nach Asien gefunden zu haben, aber doch nach Entdeckung neuer Inseln und Länder kehrte Cortereal — auf welchem Wege, wissen wir nicht — 1473 nach Lissabon zurück¹¹. Auch die Dänen hatten ihren Hauptzweck, die Wiederauffindung der normannischen Ansiedlungen, nicht verwirklicht, da sie nicht an die Westküste Grönlands, wo jene lagen, gekommen waren¹², und die Verbindung mit der grönländischen Ostküste ging gleichfalls bald wieder verloren.

Daß die dänisch-portugiesische Entdeckungsfahrt von 1472 wenig beachtet und fast vergessen worden ist, beruht einerseits auf der vorübergehenden Natur ihrer Erfolge. Sie hat nicht, wie die Fahrt des Kolumbus 1492, zu einer dauernden Verknüpfung der alten Welt mit dem neuen Erdteil geführt. Auf der anderen Seite liegt es aber auch daran, daß die Taten des älteren Cortereal teilweise mit denen seiner

daß jene schon mit einer entsprechenden Inschrift, die das Land unter die Hoheit des dänischen Königs stellte, versehen worden sei. Nach Angaben von Olaus Magnus war in das Gestein ein „Kompaß“ eingeritzt, wie er 1599 tatsächlich an dem norwegischen Nordkap von einem Augenzeugen beobachtet worden ist (vgl. über solche als Sonnenuhren dienende Kompassse W. Vogel, Die Einführung des Kompasses in die nordwesteuropäische Nautik, Hans. Gbll. 1911, S. 22 u. 24f.). Zur Errichtung des dänischen Hoheitszeichens mag Cortereal die Anregung gegeben haben. — Ueber den Berliner Museumsgegenstand verdanke ich Herrn Prof. Dr. Vogel und dem Institut für Meereskunde in Berlin freundliche Auskunft.

¹¹ Toscanelli, der 1474 den König Alfons durch eine Eingabe zu einer Westfahrt zu bestimmen suchte, hat offenbar von der Fahrt Cortereals nichts gewußt. Sein Schreiben ist aus erklärlichen Gründen unbeantwortet geblieben.

¹² Zur Zeit des Piningzuges mögen die bereits körperlich sehr entarteten Nachkommen der alten isländisch-norwegischen Ansiedler, unter denen die Funde von Herjolfsnes noch bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts Spuren normannisch-europäischen Lebens bezeugt haben, schon ausgestorben gewesen sein. Th. Apel, Burghard Pfarrer von Witzenhausen und Bischof von Grönland, Hans. Gbll. 1929, S. 167 ff.

Söhne um 1500, über die die geschichtlichen Quellen reicher fließen, verwechselt worden sind^{12a}. Entdeckungsgeschichtlich steht die Fahrt an der Spitze der Versuche, die Nordwestpassage zu finden, deren Durchführung erst 1906 dem Norweger Roald Amundsen gelingen sollte. Die ehemaligen Wohnplätze der Normannen an der Westküste Grönlands hatte schon 1721 Hans Egede aufgefunden.

II. Pining und Pothorst in dänischen Diensten

Wenn die Datierung der von Christian I. ausgesandten Expedition richtig ist, so treten Pining und Pothorst zuerst 1472/73 als Diener des norwegisch-dänischen Königs auf, und zwar sogleich in einer Stellung, die ein großes Vertrauen ihres Herrn zu ihren Fähigkeiten und ihrer Treue bekundet. Der ihnen gestellten Aufgabe muß eine langjährige Tätigkeit vorausgegangen sein, in der sie sich dieses Vertrauensbeweises würdig gemacht haben. Vermutlich haben sie schon vorher in den Kämpfen mit den englischen Seefahrern, die trotz der dänisch-englischen Verträge von 1432, 1449 und 1465, die ihnen die Besegelung der norwegischen Lande Island, Finmarken und Helgaland ohne besondere königliche Lizenz verboten, immer wieder an den gesperrten Küsten fischten, handelten und Gewalttaten begingen, eine rühmliche Rolle gespielt.

Die isländischen Quellen erwähnen Pining zuerst 1478. In einer Urkunde vom 3. Juli d. J. werden Thorleif Björnsson und Didrik Pining als „hirdstjorar yfir alt Island“ genannt. Nach einer Urkunde vom 1. Juli 1479 ist Pining Hirdstjore (eig. Gefolgsoberster, dann Statthalter) im Süden und Osten Islands, Björnsson demnach im Nord- und Westviertel¹³. Beide haben ihre Stellung nach L. Daaes¹⁴ Vermutung 1467 erhalten, nachdem die Engländer den Statthalter Björn Thorleifsson, den Vater Björnssons, erschlagen hatten. Wenn Daae

^{12a} Larsen S. 95—115.

¹³ Diplomatarium Islandicum, Bd. VI, Reykjavik 1900—1904, Nr. 139 u. 208. Auch die im Text genannten Nummern beziehen sich auf dieses Werk.

¹⁴ L. Daae, Diderik Pining. Historisk Tidsskrift 2. R., 3. B. Kristiania 1882. S. 233—245.

annehmen zu müssen glaubt, daß Pining zur Zeit der Entdeckungsfahrt auch das Westviertel gehabt habe, da der Ausgangspunkt des Zuges an der Westküste gelegen habe, so scheint mir das nicht unbedingt nötig zu sein. Auch die Meinung Daaes und der Herausgeber des *Diplomatarium Islandicum* VI (s. Register unter „Didrik Pining“), Pining sei 1478 schon Gouverneur von ganz Island gewesen, läßt sich bei genauer Betrachtung der Urkunden dieses Jahres nicht aufrecht erhalten. In der einen (Nr. 139, s. oben) wird er mit Björnsson zusammen aufgeführt¹⁵, in der anderen vom 11. Aug. (Nr. 147), in der er allein betitelt ist, fehlt vor „Island“ das Attribut „alt“ (ganz). Außerdem spricht die Urkunde von 1479 (Nr. 208, s. oben) dagegen. 1480 werden sowohl Björnsson wie Pining in Urkunden (Nr. 294 u. 295), beide ohne Titel, erwähnt; es scheint, daß jeder seinen Bezirk behalten hat.

Klarer wird die Sachlage erst wieder nach dem Tode Christians I. (22. Mai 1481). Am 25. August ernannte der norwegische Reichsrat, der während des Interregnums die Regierungsgeschäfte allein führte, Thorleif Björnsson zum Statthalter von ganz Island und den Westmännerinseln (Nr. 361). Unter anderem sollte er auch die königlichen Einkünfte betreiben, die fällig geworden seien, „sidæn Didrich Piningh foor udhaff Islandh“. Hiernach hatte P. die Insel schon vor längerer Zeit verlassen, ohne in seinem Bezirk für eine richtige Vertretung zu sorgen. Daae meint, er sei damals auf Freibeuterei ausgezogen. Ich vermute, daß er vor allem den Kronprinzen Johann aufgesucht hat, um ihm zu huldigen, und von diesem gleich nach der am 5. Mai 1482 zu Kallundborg erfolgten dänischen Königswahl mit ganz Island belehnt worden ist. Denn vom 31. Juli 1482 an ist er wieder in Island nachzuweisen und übt hier Statthalterrechte unter dem Titel „hirdstjore yfir ollu Island“ aus (Nr. 406 u. 440). Dieser Zusammenhang ist zu erschließen aus der vom 26. November 1483 (Nr. 448) datierten Bestallungsurkunde, worin Johann

¹⁵ Im Text heißt es S. 141 Z. 9—11: „af Thorleifi Biornnssynne og Didreck Piningh, hirdstiorum (Dat. Plur.) yfer allt Island.“ Im Regest ist der Nom. Plur. „hirdstjorar“ gesetzt.

dem Thorleif Björnsson vorwirft, daß er nicht nach Norwegen oder Dänemark gekommen sei, um ihn seiner treuen Dienste zu versichern, wie es sich gehöre, und worin er dem Vorzeiger des Briefes, seinem lieben Diener Dietrich Pining, mit Zustimmung des norwegischen Reichsrats (der erst am 1. Februar 1483 der dänischen Königswahl beigetreten war) „sein und der Krone Land Island“ befiehlt. Man erkennt hier geheimes Ränkespiel. Björnsson hatte mit Hilfe des Reichsrats Pining verdrängt, und Pining kehrte, vom König bevorzugt, als alleiniger Inhaber der Statthalterschaft zurück. Diese Stellung hat er wahrscheinlich bis zum 1. Juli 1490, vermutlich sogar noch länger eingenommen.

Als Hirdstjore und Hauptmann über ganz Island (d. h. über das West-, Nord-, Ost- und Südviertel, sowie die Westmännerinseln) hat er Amtleute im Namen des Königs eingesetzt, unter Beistand der Lögmenn und Lögrettamenn Rechtspflege und Gesetzgebung ausgeübt und den Königszins erhoben. Seine Hauptaufgabe aber war der Schutz der Küstengegenden gegen die englischen Schwarzhändler, zugleich auch gegen die mit ihnen in eifrigem Wettbewerb stehenden Hansen, deren beider bewaffnete Handelsschiffe manchmal förmliche Seeschlachten untereinander ausfochten. Er soll in Island eine Art Landespolizei eingerichtet haben, aber zugleich verlegte er den Kampf gegen die Engländer, mit denen der König im Kriege war, auf die gangbaren Segelrouten, indem er nach der Zeitsitte die feindlichen Handelsschiffe kaperte und mit ihrer Ladung zu Preisen machte. Durch diese Züge hat er sich und seinem Freunde Pothorst, der ihn stets begleitete, aber in den isländischen Urkunden nicht vorkommt, namentlich bei den Engländern den Ruf gefährlicher Seeräuber verschafft, und da er seine Kapereien bis auf die südlichen Handelsstraßen in der Nordsee und im Kanal, sowie auf neutrale Handelsschiffe ausdehnte, auch die Hansen in seine Angelegenheiten verwickelt. So sind viele Nachrichten über Pining und Pothorst in die hansischen Geschichtsquellen gekommen.

In diesen erscheinen die beiden Kämpen zuerst in den achtziger Jahren. Nach Daae sollen sie mit dem Grafen

Jakob von Oldenburg, der, 1482 aus seinem väterlichen Erbe Delmenhorst vertrieben, aus Rache einen Kaperkrieg gegen die Hansen eröffnete, nachdem er bei seinem Vetter König Hans Zuflucht gefunden, gemeinsame Sache gemacht haben. In den Hanserezessen werden sie 1484 beschuldigt, einige spanische Schiffe genommen und als Prisen nach Kopenhagen gebracht zu haben, worauf in Lübeck beschlossen wurde, das Kapergut nirgends zum Verkaufe zuzulassen¹⁶. 1485 bemächtigten sich „Potharst und Pyninck, uthliggere des conninghes van Dennemarcken“, im Angesichte der vor Anker liegenden hansischen Baienflotte im Fahrwasser von Brest eines bretonischen Schiffes, das mit Zucker und anderen Gütern von Madeira nach der Bretagne unterwegs war. Dafür machte der Herzog der Bretagne die Hansen verantwortlich, und die Städte hatten große Mühe, den Herzog, der 10000 Goldkronen als Schadenersatz verlangte und bereits hansische Schiffer und Güter in Nantes mit Arrest belegt hatte, von ihrer Schuldlosigkeit zu überzeugen und nachzuweisen, daß „Potharst und Pijninck nicht to Hamborch noch in de Hanze to huys behoren, sunder undersaten des conninghes van Dennemarcken“ seien¹⁷. Länger noch dauerten die Verwicklungen mit England. Die Bestätigung der hansischen Privilegien in London durch den neuen König Heinrich VII. (1485) wurde zunächst verweigert, weil zwei „Osterlinge“ (also Hansen) namens Pining und Pothorst mit 4 oder 5 Schiffen den englischen Untertanen zur See Schaden zufügten und von den niederländischen Hansestädten mit Lebensmitteln versehen und ausgerüstet würden. Auf die nachdrückliche Versicherung, daß „Pininck ein hovetman unde ein capitein des heren koninges van Dennemarcken over Island“ sei und die Hansen keinerlei Verbindung mit ihm hätten, ließ sich König Heinrich zwar dazu herbei, den Kaufmann in London neu zu privilegieren¹⁸, aber bei jedem neuen Erfolge der dänischen Schiffe wiederholte sich die Behauptung, daß Pining und Pothorst Osterlinge seien, und das

¹⁶ HR. III, 2, Nr. 582, § 53 u. S. 531, Anm. 2.

¹⁷ Hans. UB. XI, Nr. 4, 27, 32, 42; HR. III, 2, Nr. 26, § 61—64.

¹⁸ HR. III, 2, Nr. 32 (1486).

Verlangen nach Repressalien gegen die Hansen, obwohl in den Privilegien ausdrücklich auf ein derartiges Verfahren bei Streitfällen verzichtet worden war¹⁹. Da die wirkliche Stellung ihres alten Feindes Pining den Engländern kaum unbekannt gewesen sein kann, so war der Zweck der englischen Ankläger wohl der, die bevorrechtete Stellung der deutschen Kaufleute in England zu Fall zu bringen. Erleichtert wurden die Verdächtigungen dadurch, daß einzelne Schiffer hansischer Herkunft, wie Hans von Alten, Bartold Busch, Ludeke Meyer (gen. Dove Ludeke), mit dänischen Kaperbriefen ausgestattet, sich Pining angeschlossen hatten und ihre Beute in niederländischen Häfen absetzten, von wo sie weiter nach dem Osten verschoben wurde²⁰. Sogar der „römische König“ (Maximilian, seit 1477 Gemahl der Herzogin Maria von Burgund) sah sich veranlaßt, gegen diese Mißwirtschaft einzuschreiten. Als Pining und Pothorst 1486 mit einigen englischen Prisen in Middelburg erschienen, um für den erbeuteten Bordeauxwein Käufer zu finden, wurden sie auf seinen Befehl mit Schiffen und Ladung unter Arrest gelegt, ebenso Johann von Alten in Dünkirchen, ferner Bertold Busch und ein dänischer Agent in Amsterdam, aber auf Intervention des dänischen Königs wieder freigelassen²¹. Die offizielle Hanse suchte trotzdem jeden aus diesen Vorgängen entstehenden Verdacht des Einverständnisses mit den „Freibeutern“ bei den Königen von England und Frankreich zu zerstreuen²².

Wenn Pining und Pothorst auch in hansischen Kreisen als „seerover“ oder „utligger“ bezeichnet werden, so wissen diese doch sehr wohl, daß jene Diener des Königs von Dänemark sind und in seinem Auftrage Krieg gegen England führen. Daran, daß Pining zu den Großbeamten des dänisch-norwegischen Reiches gehörte, werden wir wieder erinnert, wenn wir bei Daae lesen, daß er im Frühjahr 1487 aus dem Kleinkrieg in der Nordsee zu einem wichtigen Staatsakt auf

¹⁹ HR. III, 2, Nr. 161, § 13 (1487).

²⁰ HR. III, 2, Nr. 162, § 4 (1487), HUB. XI, Nr. 121, § 25.

²¹ HR. III, 2, Nr. 106. HUB. XI, Nr. 351; S. 251—253, Anm. (1486—1491).

²² HR. III, 2, Nr. 107 (1486), 137 (1487).

der Ostsee berufen wurde²³. Auf dem Zuge nach der Insel Gotland, deren Beherrscher sich Dänemark unterworfen hatte, begleitete er hier den König „som chef for hele den danske Eskadre“. Nach einem Bericht des lübischen Vogts auf Schonen war er am 18. Mai mit 6 Schiffen voll Volks ausgesegelt²⁴. In Gotland war er bei der Huldigung in Pintsengen zugegen und folgte dann dem Könige nach Oeland.

Von da an werden die Nachrichten über Pining zunächst sehr lückenhaft. In Island, wo er zuletzt 1483 nachweisbar war, wird er 1488 in zwei Urkunden des Amtmanns Heinrich Mæding als Hirdstjore über ganz Island erwähnt (Dipl. Isl. VI, Nr. 559 u. 572), aber er ist persönlich nicht zugegen, sondern scheint Mæding zu seinem Vertreter bestellt zu haben (ec Heinrek Mæding kongs umbodsmann j umbodj Didreks Pinings hirdstjora ok hofudsmanns yfer allt Island). Erst 1489 (Juli?) ist wieder ein persönliches Auftreten Pinings in Island bezeugt (Nr. 590). Er erläßt hier gemeinsam mit dem Bischof Magnus von Skalholt und dem Lögmann Eyjolf Einarsson auf einer allgemeinen Priesterversammlung (Synode) und dem Allthing eine Verordnung über verschiedene teils kirchliche, teils weltliche Angelegenheiten (I. Piningsdomr). Am 25. Juli begegnen wir ihm aber wieder in Kopenhagen unter den norwegischen Adelligen, die hier dem Königssohn Christian (II.) als norwegischem Reichserben huldigen (Daae a. a. O., S. 241).

Vermutlich hat Pining die Zwischenzeiten zwischen diesen spärlichen Nachrichten mit Kaperzügen gegen die Engländer ausgefüllt. Aber der am 20. Januar 1490 geschlossene dänisch-englische Friedensvertrag, worin den Untertanen beider Könige wechselseitig Verkehrs- und Handelsfreiheit zugesichert wurde, nur daß für Island die Lizenz durch die Engländer alle 7 Jahre neu nachgesucht werden mußte, machte dem Seekriege ein Ende. Ein Bericht des Olaus Magnus (Hist. II, 11), Pining und Pothorst seien wegen Seeräuberei von den reges aquilonares geächtet worden, hätten vor der Verfolgung auf einer Klippe Hvitsærk zwischen Island und

²³ Daae, a. a. O., S. 240 nebst Anm. 2.

²⁴ HR. III, 2, Nr. 140.

Grönland Zuflucht gesucht und seien hier umgekommen, ließe sich, wie Daae (a. a. O., S. 245) bemerkt, dahin erklären, daß die beiden trotz des geschlossenen Friedens den Kaperkrieg gegen die Engländer fortgesetzt hätten und nunmehr einer gemeinsamen Strafexpedition der Könige von England und von Dänemark-Norwegen zum Opfer gefallen seien. Damit stimme es überein, daß man in Island 1491 einen neuen Hauptmann finde. Auch Paulus Eliae führe in seiner „Skibyske Krønike“ (Ausg. 1873, p. 28) unter den Seeräubern, die ein gewaltsames Ende gefunden hätten, Pining und Pothorst an.

Diesen chronikalischen Nachrichten und den daran geknüpften Folgerungen halte man folgende urkundlich beglaubigten Tatsachen gegenüber. Der Friedensschluß war am 20. Januar 1490. Am 1. Juli 1490 (Dipl. Isl. VI, Nr. 617) erläßt Pining im Einverständnis mit den beiden Lögmännern von Island und sämtlichen Lögretta-(Gesetzgebungs)männern, also mit der gesamten verfassungsmäßigen Vertretung des isländischen Volkes, als „hofudsmann yfer ollo Islandi oc Vordhusin (Vardöhus in Norwegen)“ den zweiten großen Piningsdom, worin er ausdrücklich auf den zwischen England und Norwegen vereinbarten Frieden hinweist und betont, daß die Engländer nunmehr freie Fahrt und Handel nach Island haben. Also ein halbes Jahr nach dem Friedensschlusse ist er noch in voller, sogar gehobener Machtstellung, gibt eine wichtige Verordnung über allerhand isländische Angelegenheiten heraus und schärft dabei die Friedensbestimmungen ein! Auch ein anderer Vorfall, der in eine etwas frühere Zeit des Jahres 1490, wahrscheinlich in den Frühling, den Beginn der Schifffahrt, fallen muß, aber von den Engländern erst am 10. Juni 1491 auf dem Hansetage in Antwerpen berichtet wurde²⁵, spielt hier hinein. Kaufleute aus Hull waren mit 2 Schiffen an der Westküste Islands vor Anker gegangen und hatten „cuidam Theoderico Pynych, locumtenenti regis Dacie“ ein Schreiben über den englisch-dänischen Friedensvertrag gezeigt, und Pining hatte von

²⁵ HR. III, 2, Nr. 511, § 25.

diesem Schreiben eine Anzahl in größerer Entfernung von den Engländern an der Küste ankernder „Osterlinge“ in Kenntnis gesetzt. Obwohl der Vertrag auch die Bestimmung enthielt, daß die Engländer und Deutschen miteinander auf Island Frieden halten sollten, hatten die Hansen die Engländer kriegsmäßig angegriffen und aus den isländischen Gewässern vertrieben. Bei ihren Klagen in Antwerpen verlangten die Engländer nur Schadenersatz von den Hansen, äußerten aber nichts Ungünstiges über Pining²⁶, obwohl dieser immerhin eine etwas passive Rolle bei dem Kampfe gespielt zu haben scheint.

Im August desselben Jahres (1490) finden wir Pining sodann in Norwegen. Am 30. August war er an einem Rechtssprechungsakt (dom) in Bergen beteiligt, am 11. September ordnete er in Gemeinschaft mit den norwegischen Großen endgültig die Erbschaftssache des verstorbenen Junkers Hans Sigurdsson, eine Angelegenheit, an der fast der ganze norwegische Adel interessiert war (Daae a. a. O., S. 241 nach norwegischen Urkunden). Als königlicher Lehnsmann in Vardöhus muß er selbst diesem Adel angehört haben, auch wenn er kein geborener Norweger war. Selbst im September war er hiernach noch in Ehren und Würden.

Von nun an geht seine Spur in Norwegen verloren, aber auch in Island treffen wir ihn nicht mehr lebend an. Hier er-
nennt zwar ein Dietrich Pining am 27. September 1490 den Heinrich Mæding zum Amtmann in der Gegend von Kjos, Kjalarnes und Sundum (Dipl. Isl. VI, Nr. 630) und bezeichnet sich auch als „hirdstjore ok höfudsman yfer alt Island“, aber er beruft sich bezüglich Mædings auf eine frühere Anordnung seines „lieben Verwandten Dietrich Pining“ (og thier hafit adur giort minum kæra frænda Didrek Pining). Dieser Dietrich Pining, der die Urkunde ausgestellt hat, muß also ein a n d e r e r sein als der am 11. September in Norwegen bezeugte, und zwar, wie das Diplomatarium im Regest und im Register bemerkt, hinn yngri, der J ü n g e r e.

²⁶ Nur über zwei Kapereien aus früherer Zeit (1486) klagten sie noch, wobei sie Pining und Pothorst wieder als „Esterlinge“ bezeichneten. Ebenda § 57 u. 60.

Er erscheint noch einmal in einer Urkunde vom 1. Juli 1491 (Nr. 659). Die im Allthing versammelten Isländer haben von Ausländern (Engländern und Deutschen) gehört, daß Dietrich Pining, der hier Vogt des Königs Hans gewesen, im Auslande gestorben sei (se daudr utanlands), und halten diese Nachricht für glaubwürdig. Sie erklären, daß der jüngere Dietrich Pining, der hier im Lande sei und Vollmacht habe von seinem Verwandten dem älteren Pining (hinn yngri Didrik Pining, sem her se a landi og hafi umbod frænda sins hins eldra Pinings), nicht Bürgen und Geld genug habe, um bei Fehlurteilen die gesetzliche Buße zu stellen (nicht kautionsfähig sei?), und raten daher König Hans, den Junker Einar Björnsson zum Hirdstjore zu ernennen, sofern der ältere Dietrich Pining tot sei (svo framt sem hinn eldra Didrik Pining se daudr).

Diese Urkunde beweist vollends, daß es zuletzt einen älteren und einen jüngeren Dietrich Pining gegeben hat, die als „frændr“ bezeichnet werden. Dieser Ausdruck, der nicht „Freunde“ im neuhochdeutschen Sinne, sondern „Verwandte“ bedeutet (wie got. frijonds, mhd. vriunt und noch neudänisch „frænder“, während der Däne einen „Freund“ als „ven“ betitelt), macht es nicht wahrscheinlich, daß es sich hier um Vater und Sohn handelt. Sonst hätten die Isländer den jüngeren Pining auch sicher Didrik Piningsson genannt. Wir müssen wohl annehmen, daß letzterer der Neffe des älteren gewesen ist.

Sodann ist festzustellen, daß der ältere Pining, als er im Juli oder August 1490 Island verließ, um nach Norwegen zu reisen, wo ihm die Befehlshaberschaft in Vardöhus zugefallen war, den jüngeren mit seiner Vertretung in Island betraute. Nur in diesem Sinne nennt sich der jüngere Hirdstjore über ganz Island²⁷.

Endlich wird durch die Urkunde bezeugt, daß der ältere Pining vor dem 1. Juli 1491 außerhalb Islands gestorben ist. Ort, Zeit und nähere Umstände seines Lebensausgangs

²⁷ Der „Domr um skyllder“ usw., *Diplomat. Island. VI*, Nr. 631, 1490 ohne Monatsdatum, mag noch von dem älteren Dietrich Pining unterzeichnet worden sein.

werden nicht angegeben. Da die Nachricht davon aber durch englische und deutsche Kauffahrer nach Island gebracht ist, so muß der Tod irgendwo in Norwegen, Dänemark oder in europäischen Gewässern erfolgt sein, und zwar, da die Schifffahrt auf Island erst im Frühjahr begann und Pining noch am 11. September 1490 nachweislich lebte, etwa im Winterhalbjahr 1490/91. Möglicherweise ist er zu Vardöhus, in seinem neuen Amtssitze, eines gewöhnlichen Todes verstorben.

Angesichts dieser Tatsachen sind die romantischen Umstände, unter denen Dietrich Pining nach Olaus Magnus und anderen sein Leben beschlossen haben soll, wenig wahrscheinlich. Von einem Kampf in den grönländisch-isländischen Gewässern hätten doch die Isländer früher etwas erfahren müssen als die Engländer und Deutschen. Von einer Aechtung hätten die Isländer in der Urkunde vom 1. Juli 1490 sicher eine Andeutung gemacht. So beruht der Bericht, den der Geschichtsschreiber des Nordens 1555 in sein Werk aufnahm, wohl auf Märchen, mit denen das sagenliebende Volk der Isländer das Lebensende eines berühmten Seefahrers und Kriegers, der seinem Gesichtskreis entschwunden war, ausgeschmückt hatte.

Nach dem Tode des älteren Dietrich Pining mußte der jüngere, dem die persönlichen Eigenschaften des Oheims und dessen Einfluß beim Könige fehlten, der alteingesessenen isländischen Adelsfamilie weichen, aus der schon die Hirdstjores Björn Thorleifsson und Thorleif Björnsson hervorgegangen waren, und deren Einfluß durch den Ausländer und homo novus Pining den Aelteren eine Zeitlang zurückgedrängt war. Der Neffe tritt in das Dunkel zurück, aus dem er für kurze Zeit aufgetaucht ist²⁸.

III. Die Herkunft Pinings und Pothorsts

Ludwig Daae hat sich in seiner mehrfach erwähnten Abhandlung über Dietrich Pining von 1882 zunächst für die

²⁸ Eine königliche Bestätigung der Wahl vom 1. Juli 1491 ist unter den folgenden Urkunden des Dipl. Isl. VI, die bis zum 25. November 1491 laufen, freilich nicht vorhanden, aber derartiges nahm, wie wir bei dem älteren Pining gesehen haben, oft viel Zeit in Anspruch.

norwegische Abkunft des Mannes entschieden. Dafür sprechen allerdings nicht unwesentliche Gründe, vor allem die Rolle, die er in den Jahren 1489 und 1490 in verschiedenen norwegischen Angelegenheiten gespielt hat, und die Daae veranlaßt, ihn zum niederen norwegischen Adel zu rechnen. Der Name kommt schon 1304 in Norwegen vor: ein Einar Pining ist in diesem Jahr in Buugaarden in Bergen belegt, der nach der Bezeichnung seines Eheweibes Solveig als „Hustru“ zu den Geschworenen gehört haben muß.

In den Nachträgen zu jenem Aufsatz (Hist. Tidskr., Kristiania 1898, S. 195 ff.²⁹) ist Daae aber an dieser Auffassung irre geworden. Zwar hatte sich Gustav Storm, der Pining in einer Arbeit über den Seefahrer Johannes Scolvus erwähnt (Hist. Tidskr., Kristiania 1886, S. 394), Daaes Meinung von der norwegischen Nationalität Pinings angeschlossen, aber eine deutsche Veröffentlichung zeigte Daae noch eine andere Möglichkeit. In der von K. Euling 1891 herausgegebenen Chronik des Joh. Oldekop las er, daß um 1522 ein Bürgermeister Dirick Pynnyngh in Hildesheim gelebt habe. Eine Identität der beiden Personen, bemerkt er, ist ausgeschlossen (schon der Zeit wegen), aber der Name ist so eigentümlich, daß es nahe liegt, an eine Verwandtschaft zu denken, und da es fast unglaublich wäre, daß ein Norweger in Hildesheim sollte Bürgermeister geworden sein, so ist es wohl wahrscheinlicher, daß der in der norwegischen Geschichte vorkommende Dietrich Pining ein Deutscher gewesen ist. Für diese Annahme spreche auch die fast untrennbare Verbindung Pinings mit dem „notorischen“ Deutschen Pothorst. Uebrigens macht Daae noch darauf aufmerksam, daß 1527 ein Bertel Pinsson als Ratmann in Oslo belegt ist; wenn dessen Name als Piningsson zu deuten sei, könne dieser der Zeit nach sehr wohl ein Sohn Dietrich Pinings sein. Wenn dies tatsächlich der Fall sein sollte, so wäre es ein weiterer Beweis dafür, daß Dietrich Pining der Aeltere in Ehren gestorben ist; denn der Sohn eines Geächteten wäre in der Stellung eines städtischen Rats Herrn unmöglich gewesen.

²⁹ In H. Shetelig, *Old og Heltetid*, Oslo 1928, S. 150 f., vermißt man die Bekanntschaft mit diesen Nachträgen.

Hans Pothorst, richtiger Potharst, auch Pothurst genannt, wird zunächst in dem Bericht der Pariser Karte von 1551 mit Pining zusammen als Führer der dänischen Expeditionsflotte von 1472 erwähnt. Außerdem ist er in den hansischen Geschichtsquellen der stete Gefährte Pinings auf seinen Kaperzügen. Mutmaßlich war er dessen Unterbefehlshaber, der, wenn Pining in Staatsangelegenheiten auf Island oder in Norwegen-Dänemark war, seine Vertretung bei den Schiffen übernahm. Er war anscheinend nur Seemann und Krieger, ein Mann von Wikingerart. Ihn und Pining nennt Paulus Parvus 1560 „non minus naucleri periti quam piratae insignes“.

Bei Pothorst weist zunächst eine Beziehung nach Dänemark. Sein Name steht hier mit einer kirchlichen Angelegenheit in Verbindung. Die St. Marienkirche zu Helsingör, der südliche Flügel des im ausgehenden 15. Jahrhundert erbauten kunstgeschichtlich bedeutsamen Karmeliterklosters, enthält in den 8 Spitzgewölben des südlichen Seitenschiffes reichhaltige Kalkmalereien, in denen Christi Geburt und Leidenszeit, sowie Jesus als Weltenrichter, umgeben von den Aposteln, dargestellt wird³⁰. Inmitten dieser Freskogemälde, in der westlichen Kappe des 4. Gewölbefaches von Osten aus, findet sich rechts das Bildnis eines Mannes, der in halber Figur, mit Wams, Halskrause und einer Art Südwester bekleidet, das Gesicht glatt rasiert, aus einem Blumenkelch hervorwächst³¹. Von der linken Hand geht ein Spruchband aus, auf dem in gotischer Minuskel „Hans Pothorst“ steht. Ein zweites Spruchband, das dem ersten von links her entgegenkommt, zeigt die Worte: „Desse malen“; in der Mitte sind etwa 2 Worte zerstört, der Sinn erfordert die Ergänzung „belden let“. Die ganze Inschrift würde also lauten: „Desse [belden let] malen Hans Pothorst.“

³⁰ Vgl. Laurits Pedersen, „Helsingör“, Kopenhagen 1912 (deutsche Ausgabe), S. 61. Der Verfasser Herr Oberlehrer Pedersen in H., dessen Anschrift ich Herrn Dr. Larsen verdanke, hat mich in zuvorkommendster Weise mit Aufnahmen, Plänen und Erklärungen versehen, für die ich ihm zu verbindlichstem Danke verpflichtet bin.

³¹ Bild und rechtes Spruchband bei Larsen, The discovery usw. S. 35.

Ueber den Spruchbändern sieht man einen von einem Helm gekrönten Wappenschild, darauf das Bild eines mit eckigem Seitenhenkel versehenen Topfes (pot), der auf einem Rost (harst) steht, also ein redendes Wappen, vermutlich ein bürgerliches, da bei dem Namen auf dem Schriftbände jede Adelsbezeichnung (etwa her oder junkher) fehlt. Inschrift und Wappen sollen Hans Pothorst jedenfalls als Stifter der ganzen Bilderreihe im südlichen Seitenschiff bezeichnen. So erscheint er unter den reichen Leuten, die sich, wie z. B. der dänische Edelmann Paul Laxmand 1482 und 1493, mit Stiftungen an dem Bau des Karmeliterklosters beteiligten³². Nur ein Mann, der Vermögen und Ansehen besaß, konnte sich auf diese Weise in einer der bedeutendsten Kirchen des Königreiches verewigen.

Die Memorienstiftung Pothorsts beweist aber noch nicht, daß er in Helsingör auch geboren war oder dort seinen ständigen Wohnsitz hatte. Die Stadt war seit der Einführung des Sundzolls 1425 ein von Seefahrern aller Nationen belebter Ort geworden, an dem auch Hans Pothorst auf seinen Fahrten oft Station gemacht haben wird. Vielleicht benutzte er die Gelegenheit, manche blutige Tat, die der damals grausame Seekrieg mit sich gebracht hatte, durch eine bedeutende Gabe an das Kloster, von dessen Mönchen er wirksame Gebete für sein Seelenheil erhoffte, zu sühnen. Sein aus dem niedersächsisch-westfälischen Sprachbezirk stammender Name, sowie die niederdeutsche Form der Inschrift lassen auf deutsche Herkunft schließen. Dänisch hätte der Schriftsatz etwa lauten müssen: „Dette [billeder lod] male Hans Pothorst.“ Daae nennt den Gefährten Pinings ja auch einen „notorischen“ Deutschen.

Die Entscheidung der Frage, welcher Nationalität Pining und Pothorst angehören, scheint mir vor allem aber darin zu liegen, daß sie von den Engländern in ihren Klageschriften gegen die Hansen hartnäckig als „Osterlinge“ bezeichnet werden und die Hansen ihre deutsche Herkunft nicht ableugnen, sondern nur betonen, daß die beiden in dänischen

³² Pedersen a. a. O., S. 5 u. S. 11 f.

Diensten ständen. Wären sie auch dänischer oder norwegischer Abkunft gewesen, so hätten die Hansen in ihren Gegenäußerungen wohl kaum verfehlt, sich dies zu nutze zu machen; denn unbekannt konnte die Herkunft dieser beiden Persönlichkeiten damals gewiß nicht sein. Auch die anderen in den Rezessen genannten Kaperführer, wie Zander Hoboden, Hans von Alten, Bertold Busch und Dove Ludeke, waren ja Deutsche und stammten teilweise aus Hansestädten.

Ist die deutsche Nationalität Pinings und Pothorsts somit gesichert, so fragt sich weiter, ob ihre deutsche Heimat näher zu bestimmen ist. Zu diesem Zweck habe ich einen großen Teil der nordwestdeutschen Urkundenbücher durchgesehen und bin zu folgenden Ergebnissen gelangt. In größerem Umfange ist eine Familie Pining nur in der Stadt Hildesheim vertreten. Hier läßt sich nach dem Urkundenbuche von Richard Doebner für die Zeit von 1430 bis 1528 eine Patrizierfamilie dieses Namens feststellen, die ungefähr drei Geschlechterfolgen umfaßt und im öffentlichen Leben der Stadt in der Stellung von Geistlichen, Verwaltern von Hospitälern und von Ratsmitgliedern eine Rolle gespielt hat. Das letzte urkundlich nachweisbare Glied dieses Geschlechts ist der von Daae erwähnte Bürgermeister Dietrich Pining. Er ist seines Zeichens „klenemaker“, d. h. Kleintuchhändler, und gehört als solcher zu den Wohlhabenden. Auch die übrigen Pinings sind bemittelt, haben ihre eigenen Häuser und Landbesitz vor den Toren der Stadt. Dietrich ist der einzige Pining dieses Namens, der hier vorkommt. Er ist 1501 und 1502 als Bürger, 1523—1528 als Bürgermeister belegt. Die älteren Pinings führten fast sämtlich den Vornamen Johann, einer heißt Hermann, einer Cord, einer Ludeke. Als Vater des nordischen Seekapitäns könnte nur ein Hans Pining um 1430 in Frage kommen. Im übrigen Nordwestdeutschland war nur ein „Wedekind Pyning“ in Göttingen um 1360, ein „Eylardus Pyning“ in Bremen 1367, ein „Gherd Piningh“ in Oldenburg 1443 (borger) und 1447 (Gerd Pinig)³³ zu ermitteln. Ein 1427 erwähnter Kanonikus „Herman Pimyng, richtiger gelesen „P[i]nnyng“, in Oldenburg gehört wohl gleichfalls

³³ Oldenburgisches Urkundenbuch I, Nr. 170 u. 188.

der Familie Gerd Pinnings an³⁴. In Königsberg gibt es 1489 einen Kneiphofer Schöffen „Bernth Pyninck“³⁵. Da Pining etymologisch einen Mann bedeutet, der von einem Manne namens Pin abstammt, so erhalten wir, wenn wir das Simplex suchen, in Herford 1292 einen Bürger „Ludolfus Pin“, zu dem noch der Niederländer Pieter van Pinchen zu stellen wäre. Eine Familie „ad Pinum“ oder „de Pino“ erscheint auch im 13. Jahrhundert in Basel; ihr Name, deutsch „zer Tannen“, veranschaulicht die Entstehung des Namens Pin von einem Merkmal des Wohnsitzes³⁶. Der Name Pining ist also ein deutscher Name und kommt besonders im nordwestlichen Deutschland vor. Auch nach Bergen, wo Daae 1304 einen Einar Pining nachgewiesen hat, könnte er durch die Einwanderung eines Bergenfahrers etwa aus Bremen gelangt sein.

Belege für den Familiennamen Pothorst oder Potharst sind aus dem Mittelalter selten. In Bocholt in W. kommt er gegen Ende des 14. Jahrhunderts (1397 Pothast, 1399 Potharst) vor, auch im sächsischen Teil der Niederlande läßt er sich nachweisen³⁷.

Für die Herkunft Pinings kommen in erster Linie Hildesheim und Oldenburg in Frage, weil die Zeit seines Auftretens mit der Zeit der urkundlichen Piningnachweise für diese beiden Städte zusammenfällt. Für Hildesheim spricht der größere Umfang der Familie, aus der ein versprengtes Mitglied nach dem Norden gelangt sein könnte, zumal in dieser Familie auch der Vorname Dietrich vorkommt. Oldenburg liegt aber dem ehemaligen Wirkungsfelde Pinings nicht nur bedeutend näher, sondern war auch die Heimat König Christians I., der dort geboren war und bis zu seiner Berufung auf den dänischen Thron als Graf von Oldenburg gelebt hatte. Er hat auch nachher mit seiner oldenburgischen Familie und mit oldenburgischen Angelegenheiten in enger

³⁴ Ebenda IV, Nr. 1088.

³⁵ Hans. UB. XI, Nr. 324.

³⁶ A. Socin, *Mittelhochdeutsches Namenbuch*, S. 395.

³⁷ A. Heintze, *Die deutschen Familiennamen*, 1922, Register.

Verbindung gestanden³⁸. In seinen Königsurkunden führt er unter seinen Titeln auch den eines Grafen von Oldenburg und Delmenhorst, und im königlichen Wappen fehlt natürlich nicht das oldenburgische Hauswappen. Psychologische Gründe sprechen dafür, daß er Leute aus seiner früheren Umgebung als Begleiter mit nach Kopenhagen gebracht und auch später gern Landsleute in seinen Diensten verwendet hat. Pining und Pothorst im besonderen könnten aus der Schule seines Bruders des bekannten Grafen Gerd stammen, der in den fünfziger Jahren als Bundesgenosse des Königs in dessen Kämpfen gegen die Schweden, Holländer und Hansen einen erfolgreichen Kaperkrieg in den norwegisch-dänischen Gewässern führte und seinen Bedarf an Schiffsführern und Mannschaften zum Teil jedenfalls aus seiner Grafschaft deckte, wo in dem kleinen Seehafen Oldenburg eine seegewohnte Bevölkerung lebte. Hier könnte Dietrich Pining als Sohn des in den vierziger Jahren zweimal urkundlich bezeugten Bürgers Gerd Pining geboren sein. Der Vorname Dietrich (Didrik, Dirick, Dierk) war damals auch in Oldenburg sehr häufig.

Der jüngere Dietrich Pining, der erst 1490 urkundlich in Island auftritt, hatte, wie die Urkunde vom 1. Juli 1491 beweist, nach dem Tode seines älteren Verwandten (mutmaßlichen Oheims) keinen Anhang mehr in Island, muß also von diesem wohl nachträglich aus seiner Heimat berufen worden sein.

Im ganzen sind Anfang und Ende der beiden Pininge und Pothorsts in Dunkel gehüllt. Soviel darf man aber bestimmt behaupten, daß sie Deutsche, und zwar Niedersachsen oder Westfalen gewesen sind³⁹.

³⁸ G. Rühning, Oldenburg. Geschichte, 1911, I, S. 44 ff. und Oldb. UB. II (1926), s. Register.

³⁹ Nach einer Mitteilung des Herrn Lehrers Piening in Edewecht (Oldenburg) kommt der Familienname Piening heute noch sehr häufig in der Gegend des Dümmer (Mare, Lemförde, Lembruch, Diepholz) vor. Verstreut begegnet er auch anderswo noch.

IV.

Das Siedlungsproblem Höxter=Corvey

Von

Werner Spieß

I. Das Siedlungsproblem Höxter-Corvey hatte zuletzt¹ (1893) Martin Meyer in einer Spezialarbeit: „Zur älteren Geschichte Corveys und Höxters“ eingehend untersucht. Ihm war bereits die Tatsache der großen Corveyer Urkundenfälschungen des 16. bis 18. Jahrhunderts bekannt^{1a} und er konnte daher, gestützt lediglich auf das echte Material, zu gesicherteren Ergebnissen gelangen als seine Vorgänger. Hauptsächlich unter Berufung auf Mart. Meyer läßt sich als bisheriger Stand der Forschung etwa feststellen:

An der Stelle des heutigen Höxter befand sich zu Beginn des 9. Jahrhunderts, mit der Petrikerche als Mittelpunkt, eine bis in die Vorzeit zurückreichende alte Dorfsiedlung. Ihre Lage an einem günstigen Flußübergang (Hellweg) war seit alters so wichtig, daß zum Schutze in der Nähe eine Volksburg, die Brunsburg, angelegt worden war. Unfern von Dorf und Burg befand sich der Hof eines fränkischen Edelings, dem vielleicht die Aufsicht über die Brunsburg zugestanden hat; er lag in der Gemarkung des Dorfes Höxter etwa an der Stelle des heutigen Corvey. Er wurde dadurch zu einer villa regia, daß Ludwig d. Fr. ihn ankaufte — jedoch nur,

¹ Wir sehen hier ab von der 1928 erschienenen „Chronik der Stadt Höxter“ von K. Thiele, die, wie Krüger (Zeitschr. für vaterländ. Gesch. . . . Westfalens Jg. 1929, 2. Abtl. S. 229) feststellt, zwar vorgibt, die Corveyer Fälschungen gänzlich zu ignorieren, die sich aber tatsächlich, aus Mangel an wissenschaftlicher Akribie, keineswegs von ihnen ganz frei zu machen versteht. Thiele fällt daher in Irrtümer zurück, die Mart. Meyer bereits glücklich beseitigt hatte.

^{1a} Die kritische Untersuchung und Sichtung der Fälschungen erfolgte freilich erst 1906 durch Backhaus und Bartels in Philipps Abhandlungen über Corveyer Geschichtsschreibung Bd. 1.

um ihn alsbald zur Gründung des Klosters Corvey den bis dahin in Hethis (Neuhaus) im Solling angesiedelten Benediktinermönchen zu überlassen (826)². Unter dem Marktrecht, das 833 dem Kloster verliehen wurde³, entstand in Höxter ein Marktort, der sich dann allmählich zu einer blühenden Stadt weiterentwickelte. Aber auch in der nächsten Nähe des Klosters bildete sich, durch die unmittelbaren Bedürfnisse des Klosters hervorgerufen, eine städtische Siedlung (*civitas*), die aber in der Folgezeit infolge der Konkurrenz der begünstigteren Nachbarstadt völlig verkümmerte und schließlich durch Abwanderung nach Höxter wüst wurde.

II. Das ganze Siedlungsproblem wird nun von neuem aufgerollt durch Herbert Krüger in seinem Buche „Höxter und Corvey. Ein Beitrag zur Stadtgeographie“, in dem der Verfasser z. T. zu erheblich abweichenden Ergebnissen kommt. Das Buch erscheint zugleich als Aufsatz in der Zeitschr. f. vaterländ. Gesch. u. Altertumskunde Westfalens Jg. 87 u. 88 (1930 u. 31) 2. Abtl. Es steht in engstem Zusammenhang mit den Aufsätzen „Die Landwehrbefestigung der Stadt Höxter“ und „Zur älteren Geschichte Höxters und Corveys“, die der Verfasser in derselben Zeitschrift Jg. 86 (1929) veröffentlicht, und mit des Verfassers Aufsatz „Wo lag Hethis, der Ort der ersten Corveyer Klostergründung?“ in Mannus, Zeitschr. f. Vorgeschichte Bd. 24 (1932)⁴.

Einen breiten Raum nimmt die äußerst gründliche geographische Untersuchung des Wesertals um Höxter ein. Danach liegt der heutige Stadtkern von Höxter mit der Kilianikirche, dem Platz um das Rathaus und dem heutigen Markt-

² Andere Forscher meinten, der Hof sei schon bei der fränkischen Eroberung in die Hand des Königs übergegangen — im Sinne der Rübelschen Lehre von dem Entstehen von fränkischen Reichshöfen an den sächsischen Heerstraßen.

³ Es wird ausdrücklich zwar nur die Münze verliehen; aber damit war — wie allgemein angenommen wird — die Verleihung des Marktrechtes eo ipso verbunden.

⁴ In der letzteren Schrift bekämpft Krüger erfolgreich die neuerdings von Wilh. Teudt vorgetragene, mit seinen Vorstellungen von dem altgermanischen Gestirnsdienst bei den Externsteinen in Zusammenhang stehende Ansicht, Hethis sei mit dem Sternhof bei Oesterholz am Eggegebirge zu identifizieren. Kr. hält an der bisherigen Annahme fest, daß das Kloster zunächst im Solling und zwar wahrscheinlich in Neuhaus gegründet worden sei.

platz auf einem Schuttkegel, den der Bollerbach vor seiner Einmündung in den Weserstrom abgelagert hat. Der Schutthügel ist völlig hochwasserfrei und daher für eine Siedlung seit den ältesten Zeiten äußerst geeignet. Daß hier ein altes Dorf gelegen hat, ist um so wahrscheinlicher, als die in nächster Nähe gelegenen Abhänge der Weserhöhen mit fruchtbarem Löß bedeckt sind. Daß dieses Dorf schon in vor-karolingischer Zeit mehr als ein bloß von der Land- und Viehwirtschaft lebendes Dorf gewesen ist, ist deshalb anzunehmen, weil sich hier zugleich ein selten guter Flußübergang befindet, der den Verkehr früh an sich zog und Handels- und gewerbliches Leben hervorrief. Denn auf dem anderen Flußufer liegt ein kleiner hochwasserfreier Brückenkopf. An ihn schließt sich das diluviale Brückfeld an, das nur bei den verhältnismäßig seltenen außerordentlichen Hochwassern überflutet wird, bei normalen Hochfluten aber den Kaufmann trockenen Fußes bis an den Fuß des Sollings geleitet. In dem — allerdings ziemlich kurzen — Flußabschnitt um Höxter, den Kr. untersucht, ist keine Uebergangsstelle, die sich mit der bei Höxter vergleichen kann, ja nach Kr. dürfte es der beste Flußübergang bis Hameln und Münden hin sein. Hier müsse also der Hellweg den Fluß überquert haben. Höxter entwickelte sich ganz von selbst zu einem Marktort, dessen Marktplatz unmittelbar vor dem Weserübergang beim heutigen Rathaus gelegen habe. Der Marktort wuchs allmählich zur Stadt heran, deren mutmaßliche ursprüngliche Ausdehnung — namentlich durch Aufweisung der einstigen Flutrinnen des Bollerbaches, aber auch durch Beobachtung von Lage und Form der Grundstücke und Häuser — festgelegt wird.

Man wird dem von Kr. gezeichneten Bilde der Entwicklung Höxters weitgehend zustimmen können. Zunächst sind die geographischen Untersuchungen des Terrains der Stadt Höxter so überzeugend, daß wohl nicht mehr daran gezweifelt werden kann, daß das alte Dorf Höxter tatsächlich um die alte Kilianikirche herum gelegen hat⁵. — Ebenso können die

⁵ Martin Meyer wurde durch die falsche Auslegung einer Urkunde irre geführt.

auf den gleichen topographischen Untersuchungen aufbauenden Ausführungen über den Umfang der ältesten Stadt Höxter (zwischen den Flutrinnen des Bollerbaches) als durchaus annehmbar angesprochen werden. — Sehr zu begrüßen ist ferner, daß die alte, zunächst auf historische Momente (Brunzburg, Heereszüge Karls d. Gr.) aufgebaute Annahme, bei Höxter sei der alte Hellweg über die Weser gegangen, durch Krügers geographische Untersuchung des Flußübergangs eine feste Stütze gefunden hat.

Auch wird man mit Kr. glauben können, daß sich in diesem so bevorzugt gelegenen Dorfe Höxter schon lange vor dem Eintreffen der Mönche an der Weser Gewerbebetrieb und Handelsleben entwickelt haben. Die Bauern werden hier mit verhältnismäßig wenigen Handwerkern und Kaufleuten im Gemenge gewohnt haben. Auch wird es vorgekommen sein, daß Bauern nebenher ein Handwerk betrieben oder sich dem Handel widmeten. Das ausschlaggebende kaufmännische Leben dürfte aber auf dem fluktuierenden Moment der durchreisenden fremden Kaufleute beruht haben. Es bildete Höxter demnach eine Siedlungsform, wie sie sehr häufig den jüngeren Märkten und Städten vorangegangen sein wird. Wir tun aber gut, hier nicht mit Kr. von „Märkten“ zu reden, sondern lieber die neutralere Bezeichnung „Handelsplatz“ zu gebrauchen. Die Entstehung eigentlicher Märkte, d. h. von Siedlungen, die ausschließlich von Kaufleuten und Handwerkern bewohnt waren, beginnt für Deutschland gerade erst in unserer Epoche. Daß Höxter ein solcher Markt im Rechtssinne nicht war, geht unzweifelhaft aus dem Markt- und Münzprivileg von 833 hervor, in dem dem Abte von Corvey das Münzrecht verliehen wird mit der ausdrücklichen Begründung, daß die Gegend des Klosters noch eines Marktes entbehrte. Daß nun, wie Kr. will, dieser „Handelsplatz“ das alte dörfliche Gewand im Laufe der Zeit immer mehr abstreifte und so ganz von selbst zu einer „Stadt“ wurde, möchten wir nicht schlechthin für unmöglich halten; durch allmähliches Eindringen des Marktrechtes im Ablauf mehrerer Jahrhunderte könnte sich schließlich auch das alte Dorfgericht in ein Stadtgericht umgewandelt haben. Wahrschein-

licher scheint es uns allerdings, daß auch der alte Handelsplatz Höxter seinen Weg zur Stadt über die Marktgründung genommen hat, wie das für die jüngeren Siedlungen seit dem 10. Jh. — mögen es nun reine Dörfer oder zugleich auch „Handelsplätze“ gewesen sein — allgemein üblich wurde. Das Marktprivileg von 833 möchten wir allerdings nicht in diesen Zusammenhang bringen. Wohl aber könnte man in der schon zu Ausgang des Mittelalters urkundlich belegten Straßenbezeichnung „Alter Markt“ eine etwa ins 10. Jh. anzusetzende Marktsiedlung erblicken, die dann zum mindesten juristisch, vielleicht aber auch wirtschaftlich der Träger der Weiterentwicklung geworden wäre. Der älteste Markt (Marktplatz des „Handelsplatzes“) vor der Weserbrücke wäre dann durch den „Alten Markt“ (Marktplatz des „Marktes“) abgelöst worden. Durch Verlegung des Marktes in der Zeit nach erfolgtem Aufstieg zur Stadt wäre dann einerseits die heutige Straßenbezeichnung „Alter Markt“ und andererseits der heutige Marktplatz (Marktplatz der „Stadt“) entstanden.

III. Die geographischen Verhältnisse in Corvey sind nach Kr. ebenso ungünstig, wie sie in Höxter günstig sind. Bei jedem Hochwasser steht fast der ganze alluviale Weserwinkel, mit Ausnahme des engsten Klosterbereichs, unter Wasser. Kr. hat zweifellos recht, daß hier keinesfalls das alte Dorf Höxter gesucht werden darf⁶. Daß hier aber auch der sächsische Edelingshof nicht gelegen haben kann, ist weniger zwingend. Warum sollte vor dem Jahre 822 ein weltlicher Fronhof da unmöglich gewesen sein, wo nach diesem Jahre der Wirtschaftshof eines reichen Benediktinerklosters auf glänzendste gedieh? Der Edelhof braucht ja gar nicht schon Jahrhunderte alt gewesen zu sein, wenn in diesen noch weiter zurückliegenden Zeiten infolge des damals herrschenden atlantischen Klimas die Siedlungsmöglichkeiten im Weserwinkel wirklich noch um so vieles schlechter gewesen sein sollten, als später. Wenn wir auch hier Kr. folgen und mit ihm (gegen Martin Meyer) den Hof Höxter von Corvey fort und in das Dorf Höxter verlegen, so geschieht es weniger infolge dieser geographischen Erwägungen, als weil die neuere For-

⁶ Das tat aber auch Mart. Meyer schon nicht mehr.

schung, wie auch Kr. betont, den außerhalb der geschlossenen Dörfer gelegenen Einzelhöfen Niederdeutschlands nicht mehr ein so hohes Alter einräumt, wie man es vordem tat.

Die ungünstigen Siedlungsverhältnisse bei Corvey haben es nicht verhindert, daß dort neben dem Kloster und außerhalb der Klosterbefestigung, aber innerhalb der — späteren — Höxterschen Landwehr eine Siedlung erwuchs. Kr. möchte ihre Bedeutung möglichst herabdrücken, sie nur als unbedeutende „Laiensiedlung“ gelten lassen, während Martin Meyer in ihr eine befestigte Stadt mit Ratsverfassung und eigener Weserbrücke erblickte.

Wir müssen bekennen, daß wir der Annahme zweier mittelalterlicher städtischer Siedlungen in der Nähe des Klosters Corvey, die von einander nur 2 km entfernt waren, stets sehr skeptisch gegenüber gestanden haben⁷. Nur zu gerne wären wir daher Kr. in seiner Ablehnung einer besonderen selbständigen Stadt Corvey gefolgt. Aber wie Meyer, dem diese civitas Corvey zunächst auch sehr problematisch war, lassen wir uns durch das Gewicht der Ueberlieferung eines anderen belehren. Von den Belegstellen, die Martin Meyer anführt, reden einige doch eine zu deutliche Sprache. Aber fast mehr noch als Meyer bietet Kr. selbst zur Befestigung dieser Ansicht die Hand. Er führt zunächst eine ganze Reihe von Urkunden an, die von einer Marktkirche bei Corvey sprechen und er identifiziert diese Marktkirche mit der Paulikirche der civitas Corvey. Diese Marktkirche kann

⁷ Diese Skepsis ist von vielen Forschern, die sich um allgemeine städtegeschichtliche Probleme bemühten und die den speziellen Verhältnissen von Höxter-Corvey nicht nachgehen konnten, geteilt worden, von Hegel (Städte u. Gilden Bd. II S. 390) bis in die neueste Zeit (z. B. Seeger, Westfalens Handel u. Gewerbe S. 42). Andererseits war aber auch die Vorstellung zweier städtischer Siedlungen, in Höxter und in Corvey, nicht nur in der Höxterschen Lokalforschung, sondern auch in der allgemeiner gerichteten Literatur unausrottbar. So nahm noch 1926 A. Herbst (Die alten Heer- u. Handelsstraßen Südhannovers) zwei Städte bzw. Marktorte an. In meiner Besprechung dieses Buches (diese Zeitschr. Jg. 1927 S. 122) hatte ich die Ansicht von Herbst nicht angreifen wollen, da mir die Beweismittel fehlten; ich nahm vielmehr seinen Standpunkt als gegeben an und führte meine Polemik gegen die geographische Methode, die, in der Art, wie sie Herbst u. a. gerade bei seinen Ausführungen über Höxter-Corvey anwandte, zum Widerspruch herausforderte.

aber gar nichts anderes gewesen sein, als die Kirche eines Marktortes, eben der civitas Corvey. Ebenso eindeutig sprechen die von Kr. beigebrachten Zeugnisse von dem Vorkommen von Wortzinsen in der Nähe der Paulikirche; Wortzinsen sind eben nur in Märkten und Städten möglich. Da wir nun aber mit Kr. einer Ansicht darin sind, daß in dem Alluvium des Weserstromes ein Marktort von sich aus nicht entstehen konnte, so bleibt gar nichts anderes übrig, als eine Marktgründung anzunehmen. Sie ist u. E. auf Grund des Marktprivilegs von 833 erfolgt.

Man war also 833 an der Weser bereits überzeugt, daß ein wild gewachsener „Handelsplatz“, wie er in Höxter bestand, den Bedürfnissen einer Wirtschafts- und Kulturstätte vom Range Corveys nicht mehr genügen könnte. Man hielt einen ausschließlich dem Gewerbleiß und Handel dienenden „Markt“ für unumgänglich nötig. Denn nur ein solcher bot — kraft Königsrechtes — jene so überaus wertvollen Vorteile, die man an den Märkten des westfränkischen Reiches zu schätzen wußte: die den Kauf und Verkauf erleichternde und zugleich vor groben Uebervorteilungen bewahrende Münze, den das Reisen zum Markte und vom Markte und den Verkehr auf dem Markte schützenden Marktfrieden, das schnell arbeitende und den wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung tragende Marktgericht.

So entschloß man sich, unfern des trotz seiner marktwirtschaftlichen Durchsetzung doch immer noch überwiegend dörflichen Höxter — naturgemäß auf der Seite nach dem Kloster hin und ebenso selbstverständlich an dem Ufer des Weserstromes — einen Markt aus wilder Wurzel zu gründen.

Der künstlich an einem ungünstigen Platze gegründete Markt Corvey konnte die Konkurrenz des an einer günstigen Stelle wenigstens in seinen Anfängen natürlich gewordenen Handelsplatzes Höxter auf die Dauer nicht ertragen. In seiner Frühzeit mag das Marktrecht ihm vielleicht ein gewisses Uebergewicht verliehen haben. Aber seitdem sich die marktrechtlichen Gewohnheiten allmählich auch in Höxter durchsetzten und insbesondere seit der etwaigen Marktgründung am Alten Markte, verödete die civitas Corvey immer mehr.

Immerhin machte sie die allgemeine Rechtsentwicklung der deutschen Märkte bis zur Ratsverfassung hin durchaus noch mit. Dann aber bricht die Entwicklung jäh ab. In einer Urkunde von 1255⁸ erscheinen noch die „civitatis Corbeiensis consules“. Die civitas besteht also noch in voller Selbständigkeit⁹. 1281 ist das aber offenbar nicht mehr der Fall. Eine Siedlung in Corvey ist zwar noch vorhanden, aber der Corveyer Rat ist in dem Höxterschen aufgegangen. Nur als selbständiger Vermögensfonds fristet die civitas Corvey vorerst noch ihr Leben weiter. In diesem Sinne möchten wir die Urkunden¹⁰ über den Verkauf mehrerer Mühlen, die auf Corveyer Gebiet zu suchen sind, auslegen. Den Verkauf an das Kloster Amelunxborn nehmen lediglich die Ratsherren von Höxter vor. Der bisherige Mühleninhaber aber resigniert die Mühle dem genannten Kloster, „que videlicet ecclesia jam dicta molendina a burgensibus nostre civitatis (Stadt Höxter) et Corbeyensis (Stadt Corvey) redemit“. Und in der gleichzeitig ausgestellten Urkunde des Klosters Corvey, dem das Obereigentum

⁸ Wigan d, Archiv f. Gesch. ... Westf. III, 1 S. 74. Westf. U.B. Bd. IV Nr. 612.

⁹ Daß Corvey eine Marktgründung ist und bis zur civitas mit Ratsverfassung weiter entwickelt wurde, beweisen übrigens schlagend auch die Münzfunde, auf die uns Geh. Rat P. J. Meier in Braunschweig dankenswerterweise hinwies. Im zweiten Viertel des 13. Jhs. wurde in Corvey vom Abte eine Münze geschlagen (Berliner Münzkabinett), die den hl. Paulus der Marktkirche und die Umschrift „Curveia civ[itas]“ zeigt. Auch eine Münze des Herzogs Anton Ulrich-Museums in Braunschweig aus dem letzten Viertel desselben Jhs. ist zweifellos für Corvey in Anspruch zu nehmen. Denn sie zeigt neben dem hl. Vitus der Klosterkirche die auf den Patron der Marktkirche hinweisende Umschrift „sanctus Paulus“. Daß hier die Legende Curveia civitas fehlt, ist überaus charakteristisch, da in dieser Zeit die Markt- bzw. Stadtsiedlung Corvey schon nicht mehr bestand (s. u.). Die Münzstätte in der schon stark verödeten Siedlung wird natürlich auch bald eingegangen sein. Wir verweisen auf die Ausführungen, die P. J. Meier im Jg. 1933 des Niedersächs. Jahrbuchs für Landesgeschichte bringen wird.

Kr. möchte allenfalls zugeben, daß die „Laiensiedlung“ Corvey im 13. Jh. vorübergehend von den Aebten mit Ratsverfassung ausgestattet worden sei, als Konkurrenzunternehmen gegen das unbotmäßige Höxter. Aber eine vorübergehende Maßnahme in so später Zeit würde niemals zur Folge gehabt haben, daß für die Kirche des Ortes der Name Marktkirche in Aufnahme gekommen wäre.

¹⁰ Westf. U.B. Bd. IV Nr. 1654 u. 1655. Die erstere Urk. ist bisher noch völlig unbeachtet geblieben.

an den Mühlen zustand, erscheinen als Zeugen neben den Mönchen von Corvey und Amelunxborn die Ratsherren von Höxter und die Bürger von Corvey. Die verfassungsrechtliche Vereinigung der beiden Ortschaften muß mit ihrer topographischen Verschmelzung natürlich in engstem Zusammenhang gestanden haben. Diese letztere konnte bei der verhältnismäßig weiten Entfernung der beiden Siedlungen von einander natürlich nicht durch ein Zusammenwachsen erfolgen, sondern nur dadurch, daß die Bewohner des unbedeutenden Corvey in das überlegene Höxter abwanderten. Die Umsiedlung war bereits seit langem im Gange. Das lehrt die Verlegung des St. Paulistiftes in Corvey in die St. Peterskirche in Höxter i. J. 1266. Als Pfarrkirche blieb übrigens, wie Kr. feststellt, die Marktkirche St. Pauli auch weiterhin bestehen. Den geistlichen Herren werden die vermögenderen, von Handel und Gewerbe lebenden Bürger wohl bald gefolgt sein. Mit deren Uebersiedlung dürfte die Verschmelzung der Stadträte wohl in unmittelbarster Beziehung stehen. Der Ort Corvey sank mehr und mehr zu einer „fischerstadt by der marketkerken“ herab und fristete als solche noch bis zur Mitte des 14. Jhs. ein kümmerliches Dasein. Dann siedelten auch diese Fischer größtenteils nach Höxter über. In der weiteren Folgezeit wurde die Siedlung dann schließlich völlig wüst¹¹.

Bei dieser rückläufigen Entwicklung der civitas Corvey ist es natürlich schwer, an eine Mauerbefestigung und an eine hier — neben der Höxterschen Brücke — vorhandene zweite Weserbrücke zu glauben, wie Martin Meyer es noch tut. Die Mauerbefestigung der civitas Corvey kann man nach Krügers Darlegungen ohne weiteres fallen lassen; die Angaben bei Letzner zwingen ja auch nur zur Annahme einer Befestigung mit Wall und Graben. Ein solcher Ort aber war nach der Ansicht des an die stolzen Mauern und Türme der Städte gewohnten späteren Mittelalters nur ein offener Ort und so wird denn auch die civitas Corvey einmal ausdrücklich als unbefestigte Siedlung hingestellt. Den Aufstieg zu einer Vollstadt des späten Mittelalters, für die allerdings die

¹¹ Krüger S. 58 f.

Stadtmauer unerläßlich war, hat Corvey nicht mehr mitgemacht. Wäre es nicht so früh ganz eingegangen, so würde es in den neueren Jahrhunderten weitergelebt haben in der Kategorie der so zahlreichen mit einer (in der Regel verkümmerten) Stadtverfassung und zumeist mit einem Wochen- oder Jahrmarkte ausgestatteten, fast ganz in der dörflichen Sphäre befangenen offenen Ortschaften, die in den verschiedenen Gegenden Deutschlands als Flecken, Freiheiten, Märkte oder Wigbolde bezeichnet werden¹².

Die Urkunde, auf die sich die umstrittene Existenz einer zweiten Weserbrücke bei Corvey stützt, ist für die civitas Corvey ausgestellt. Wenn man mit Kr. die hier genannte civitas Corvey mit Höxter identifiziert, so fällt auch die Corveyer Brücke mit der bei Höxter zusammen. Martin Meyer aber glaubt wie an die civitas Corvey, so auch an eine zweite Brücke daselbst. Wir aber sind der Ansicht, daß die fragliche Urkunde zwar für die civitas Corvey ausgestellt ist, daß es sich aber um den Brückenbau in Höxter handelt, der, wie wir wissen, damals im Gange war. Die treibende Kraft bei dem Brückenbau war ursprünglich die Stadt Höxter, die an dem Unternehmen wirtschaftlich am unmittelbarsten interessiert war; sie erwirbt mit hohen Aufwendungen vom Abte die Erlaubnis zum Bau (1249). Der Abt stand dem Werk zunächst ablehnend gegenüber, da er infolge des Brückenbaues seiner Einnahme aus dem bisherigen Fährbetrieb der Stadt Höxter verlustig gehen mußte. Als aber die Stadt sich ver-

¹² In lateinischen Urkunden werden diese zwischen den Städten und den Dörfern stehenden Siedlungen des Spätmittelalters besonders häufig als *oppida* bezeichnet (Spieß, Marktprivileg S. 373). So finden wir auch für die civitas Corvey 1360 einmal die Bezeichnung *oppidum*.

Alfr. Hoffmann kommt in seiner sehr wertvollen Arbeit: Die oberösterreichischen Städte und Märkte. Sonderabdruck a. d. Jb. des Oberösterr. Musealvereins Bd. 84 (1932) zwar zu dem Ergebnis, daß eine absolute Scheidung zwischen Städten und Märkten in Oberösterreich weder hinsichtlich der Privilegierung noch der Ummauerung möglich sei, daß es sich vielmehr lediglich um eine Titulaturfrage handle (S. 87 f.). Wenn er aber zugleich feststellt, daß unter den 113 behandelten Städten und Märkten nur 5 ummauerte „Märkte“ und nur 2 unbefestigte „Städte“ vorkommen und daß alle die „Märkte“, die vereinzelt einmal als „Städte“ bezeichnet werden, befestigt waren, so springt die relative Bedeutung der Ummauerung für die Begriffsscheidung geradezu in die Augen.

pflichtet hatte, die alljährlich für den Fährbetrieb an den Abt zu leistende Abgabe auch nach Eröffnung der Brücke in vollem Umfange weiter zu zahlen, gibt er seinen Widerstand auf, ja er fördert nunmehr das gemeinnützige Unternehmen nach Kräften. Er begnügt sich nicht mit der freiwilligen Arbeit der Höxteraner, sondern zieht zwangsweise auch seine übrigen Untertanen heran. Von den Bauern der Dörfer wissen wir es freilich nicht, aber wir dürfen es als sicher annehmen, daß sie mit Dienst und Pflicht dem Brückenbau verbunden wurden¹³. Ebenso wurden aber auch die Bürger der civitas Corvey mit Leistungen nicht verschont (1255), wenn natürlich auch angenommen werden muß, daß sie mit recht gemischten Gefühlen ein Werk unterstützt haben werden, das zwar letzten Endes auch für sie von Vorteil war, das aber zunächst einmal das Uebergewicht der Konkurrenzstadt noch weiter verstärken mußte.

IV. Wir haben im Vorstehenden diejenigen Teile des Krügerschen Buches eingehend und kritisch besprochen, die für die Leser dieser Zeitschrift erhöhtes Interesse haben. Damit erschöpft sich indes sein Inhalt nicht. Es folgen noch ausführliche Untersuchungen historisch-geographischer Natur über die Außenstadt Höxter des 19. und 20. Jhs. sowie über das Stadtbild Höxter, das unter Berücksichtigung des Wirtschaftszweckes, der Stockwerkshöhe und namentlich der Bauperioden eingehend entwickelt wird.

Das Buch zeigt deutlich, daß die geographische Methode imstande ist, mit Erfolg an der Aufhellung städtegeschichtlicher Probleme mitzuarbeiten. Dabei scheinen uns allerdings die Untersuchungen über die spezielle Ortslage wesentlich wertvoller zu sein, als die über die allgemeine Verkehrslage. In der Regel dürfte der Fall dabei so liegen, daß der Geograph Indizien bringt, die die vom Historiker bereits erarbeiteten, aber noch nicht voll ausreichenden Argumente so weit verstärken, daß unter Umständen ein abschließendes Urteil gewagt werden kann. Voraussetzung ist dabei natürlich,

¹³ Zur Unterhaltung der Weserbrücke in Hameln waren nachweislich 38 Dörfer auf dem linken Flußufer verpflichtet (Schnath, Die Herrschaften Everstein, Homburg und Spiegelberg S. 56).

daß der Geograph über eine ausreichende historisch-kritische Schulung verfügt, wie es bei der vorliegenden Veröffentlichung durchaus der Fall ist — verdankt doch ihr Verfasser manche seiner Erfolge weniger der geographischen, als vielmehr der rein historischen Methode. Voraussetzung ist ferner aber auch die spezielle und eingehende Untersuchung der fraglichen Stadt; mit allgemeinen geographischen Gesichtspunkten, wie sie so oft nach nur flüchtigem Betrachten von Orts- und Verkehrslage vorgetragen werden, ist gar nichts getan. Ebenso gefährlich ist jede Verallgemeinerung eines speziellen Falles; ganz besonders würde sich das bei dem Fall Höxter rächen, wo die Verhältnisse in mancher Hinsicht besonders geartet sind.

V.

Besprechungen

Nina E. Bang og Knud Korst, Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebælt 1701—1748. I. Del: Tabeller over Skibsfarten. København, Leipzig 1930.

Der dritte Band der Sundzolltafeln liegt vor uns, eine Welt von Zahlen. Nina Bang hat das Erscheinen nicht mehr erleben dürfen. Sie hat sich mit dem großen Werk ein unvergängliches Denkmal gesetzt. Wir sagen ihr hier noch wieder Dank für die lange mühevollen Arbeit, der sie ihr Leben gewidmet hat, die gewiß reiche Früchte tragen wird.

Der Inhalt des neuen Bandes ist sehr viel reicher als der des ersten, die Jahre 1497 bis 1660 umfassenden. Dieser enthält eine einzige Tabellenreihe, die der nach Heimat- und Herkunftsländern geordneten Schiffsdurchfahrten, zu denen Angaben über die einzelnen Häfen treten. Wir finden die Fortsetzung dieser Tabelle, räumlich dichter gedrängt, nach den bisher geltenden Grundsätzen geordnet. Die Angaben über die Größe der Schiffe fehlen jetzt. Die Einzelangaben über die Heimat- und Herkunftshäfen folgen nicht mehr jedem Jahr, sondern sind zu besonderen Tabellengruppen vereinigt. Die Benutzung wird dadurch unbequemer, doch war bei dem sehr angewachsenen Material die frühere Ordnung nicht mehr durchzuführen.

Einen bedeutsamen Gewinn bringt die neue nach Bestimmungenländern und Nationalität geordnete Tabelle 2 der beladenen Schiffe. Bisher waren ja den Tafeln nur die Herkunftshäfen zu entnehmen. Man muß sich in dieser Tabelle auf die Länder beschränken, die einzelnen Häfen sind nicht berücksichtigt, soweit wenigstens die westlichen und nordischen Länder in Frage stehen. Die deutschen Häfen sind dagegen besser weggekommen, hier gibt es die Rubriken Ostfriesland, Bremen, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg, Stralsund, Stettin, Pommern, Danzig, Westpreußen, Königsberg, Ostpreußen, Schleswig-Holstein. Damit ist gerade für die deutsche Geschichte ein unschätzbares Material gewonnen worden.

Neu ist auch die Zusammenstellung der Schiffspassagen nach Monaten (Tabelle 3 B. 1). Ihr ist zu entnehmen, wie nach der Winterruhe in den Frühjahrsmonaten der Zustrom von Schiffen in die Ostsee sehr überwiegt, während vom Juni, spätestens Juli ab die Westfahrt stärker wird, um im Herbst abermals hinter der Ostbewegung zurückzustehen.

Ueber den Schiffahrtsbetrieb erfahren wir viel Interessantes aus der Tabelle 3 B 2, in der die vollendeten und die unvollendeten Reisen der passierenden Schiffe und sodann die Zahl der von den einzelnen Schiffen im Jahr gemachten Reisen angegeben sind. Auch hier wird gerade für die deutschen Ostseestädte das meiste Material geboten, während die westeuropäischen Länder in der Einzelaufstellung oft nicht behandelt sind. Von 10 zu 10 Jahren sind die Reisen noch wieder nach der Herkunft aufgeteilt (Tabelle 3 B 3).

Es folgen die Tabelle C-D, in der die Abgangshäfen mit Ballast fahrender Schiffe spezifiziert werden, und die Tabelle E-E 1, die für sämtliche Schiffe die Abgangshäfen nennt. Den Schluß macht die Tabelle 4 über den Verkehr durch den Großen Belt in den Jahren 1701—1748. Sie ist besonders wichtig für Lübeck und Rostock.

Man sieht, das Material ist in bewunderungswürdiger Kleinarbeit nach den verschiedensten Richtungen ausgewertet worden. Die Fülle handelsgeschichtlicher Probleme, die jetzt aufs neue durchgearbeitet werden können, ist so leicht nicht zu erschöpfen. Welche großen Wandlungen fallen in die 120 Jahre, die das Werk umfaßt! Es seien hier daher nur einige Dinge genannt, die uns besonders angehen. Der erste Band der Sundzollregister faßt die deutsche Schiffahrt in drei Gruppen zusammen: Nordwestdeutschland, wendische, ostersche Städte. Der neue Band hat diese Einteilung aufgegeben, die deutsche Schiffahrt ist auf 14 Rubriken verteilt. Der Name Preußen kommt nicht vor. Das ergibt den Vorteil, daß die deutsche Schiffahrt ganz besonders eingehend studiert werden kann. Doch man muß sie auch im Ganzen betrachten, und dafür sind immer Additionen nötig. Stichproben ergeben folgendes Bild (Danzig, Westpreußen, Schwedisch-Pommern und Schleswig-Holstein sind zu Deutschland gerechnet, nicht aber die Ostseeprovinzen):

1669: 775	1676: 206	1702: 471	1742: 597
1670: 570	1677: 119	1703: 398	1743: 601
1671: 443	1678: 100	1704: 422	1744: 723
1672: 512	1679: 158	1705: 522	1745: 763
1673: 449	1680: 362	1706: 548	1746: 888
1674: 588	1700: 261	1740: 899	1747: 931
1675: 488	1701: 510	1741: 716	1748: 1087

1749: 1125	1763: 947	1776: 1344	1780: 1885
1760: 907	1764: 1171	1777: 1689	1781: 2914
1761: 875	1765: 1148	1778: 1625	1782: 3253
1762: 853	1775: 1485	1779: 1654	1783: 3639

Deutlich zeichnen sich die Kriege ab. Auch der Rückgang, den der dreißigjährige Krieg und andere Gründe verursachten, ist zu verfolgen. 1590 fuhren 1456 deutsche Schiffe durch den Sund, 1600 waren es 1251, 1610 826, 1620 883 Durchfahrten. Nach der langwährenden Stagnation ist seit den mittleren Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts der Aufstieg unverkennbar, die deutsche Schifffahrt nimmt steigenden Anteil an dem allorts intensiver werdenden Verkehr. Das plötzliche Hinaufschnellen der Ziffern um 1780 erklärt sich daraus, daß die vom Krieg bedrohten niederländischen Schiffer sich in die neutralen Häfen wandten.

Greifen wir einige Jahre heraus, um die charakteristische Linie deutlicher zu sehen. 1669: Das 17. Jahrhundert steht ganz unter dem Zeichen der niederländischen Vormacht. Von 3861 passierenden Schiffen sind 2001 Niederländer, ihnen folgen in großem Abstand die 775 Deutschen. Unter den Nordwestdeutschen stehen die Bremer mit 84 Durchfahrten den Hamburgern (73) und Ostfriesen (54) voran, Hamburg schickt von seinen Schiffen verhältnismäßig wenige in Ballast nach der Ostsee, Bremen aber 36 von 42, Ostfriesland 25 von 27 Schiffen. Die Nordseehäfen sind zumeist in der Getreidefahrt tätig, Danzig, Königsberg, Riga sind die hauptsächlichsten Gegenhäfen. Unter den Ostseestädten steht Stralsund mit 199 Passagen weit voran, es folgen Lübeck (79) und Rostock (66). Die lübische Westfahrt richtet sich besonders nach den Niederlanden, nach Hamburg und Frankreich, die der übrigen deutschen Ostseehäfen nach den Niederlanden und vor allem nach Norwegen und Schweden. Schleswig-Holstein spielt eine geringe Rolle mit 25 Durchfahrten. Von 41 lübischen Schiffen, die beladen ostwärts gehen, sind nur 20 direkt nach Lübeck bestimmt, die anderen segeln meist nach den ostbaltischen Gegenden. Von 40 Lübecker Schiffen machen 16 eine Reise, 13 zwei, 8 drei Reisen, von 59 Stralsundern nur 2 eine Reise, 19 zwei, 9 drei, 15 vier Reisen im Jahr. Hiernach muß man die Bedeutung der zahlreicheren Durchfahrten Stralsundischer Schiffe doch wieder reduzieren. Auch die Westfahrt der anderen deutschen Ostseestädte weist diesen Charakter auf, sie ist im wesentlichen auf die nahegelegenen Länder beschränkt. Lübecks Schifffahrt dagegen ist mehr Fernfahrt nach Westeuropa.

1740: Das Bild hat sich nicht allzusehr verändert. Von 5370 Sundpassagen entfallen 899 auf die Deutschen, die da-

mit immer noch an zweiter Stelle stehen nach den Holländern (2672), vor den Engländern (844), die also keineswegs schon die Herren der Meere sind, und weit vor Schweden und Dänen. Die deutsche Schifffahrt hat sich in der allgemeinen Größenordnung gehalten und ist nicht etwa zu vollkommener Unbedeutendheit hinabgesunken. Dieser Eindruck ist überhaupt bei der Durchsicht des neuen Bandes der Sundzollregister sehr stark. Nach wie vor ist die bremische (102) und ostfriesische Ostseefahrt (92) lebhafter als die hamburgische (32). Hamburg benutzt für seinen großen Ostseehandel fremde Schiffe. Das Vordringen Preußens an die See hat sich ausgewirkt, die stralsundische Schifffahrt ist sehr gesunken (46), die Stettiner hat sich gehoben (118 gegen 41 im Jahre 1669) wie überhaupt die pommersche. Hier ist die Scheidung zwischen dem preußischen und dem schwedischen Anteil von Pommern in der Tabelle nicht durchgeführt, sie ist erst durch Heranziehung der Hafenliste 3 A möglich. Danzig verzeichnet 122 Durchfahrten (gegen 43 1669), auch die ostpreußische Sundfahrt hat sich ausgedehnt. Die der westlichen Ostseestädte dagegen ist etwa auf dem früheren Stande geblieben (Lübeck 68) oder sogar stark zurückgegangen (Rostock 23). Am stärksten fällt die Zunahme der schleswig-holsteinischen Fahrt auf (173 Durchfahrten, davon entfallen 131 auf an der Ostküste beheimatete Schiffe). Danzig spielt als Gegenhafen der deutschen Plätze immer noch eine große Rolle, doch sind andere Häfen bedeutend aufgerückt, so Königsberg, Riga und Petersburg. Der Große Belt ist für die Fernfahrt nicht wichtig. Von 471 passierenden Schiffen sind 330 Dänen, nur 3 Niederländer. Er dient fast nur dem Lokalverkehr mit kleineren Fahrzeugen. 6 Lübecker werden gezählt, die 3 ostwärts fahrenden kommen von Aalborg. Rostocker benutzen den Belt häufiger als die Lübecker (28). Von 15 ostwärts gehenden Rostockern kommen 13 von Bergen. Auch dies ein Hinweis darauf, daß die Lübecker Schifffahrt vor der der anderen Ostseestädte ihre Eigenart hat und sie bewahrt.

1780: Die deutsche Schifffahrt hat vollen Anteil an dem allgemeinen Aufschwung der Schifffahrt und des Handels genommen, der im 18. Jahrhundert zu bemerken ist. Die Gesamtzahl der Sundpassagen ist auf 8332 gestiegen. Erst in den 1770er Jahren wurde die Durchschnittsziffer 8000 erreicht. Die Deutschen sind mit 1885 beteiligt, das heißt mit 22 % gegen 16,7 % 1740. Sie stehen immer noch hinter den Niederländern (1951), doch vor Engländern (1697), Schweden und Dänen. Schon hat der Zustrom der holländischen

Schiffer zu den deutschen Häfen eingesetzt, er beeinflußt die Zahlen, am meisten die für Ostfriesland (302 gegen 124, 198 in den beiden vorhergehenden Jahren). Wie konstant sich manche Grundzüge der Schifffahrt halten, ersieht man daraus, daß Hamburg (33) immer noch weit hinter Bremen (151) zurücksteht. Bedeutsame Veränderungen haben sich dagegen in der Ostsee vollzogen. Während Lübeck über den seit langem gehaltenen Stand nicht mehr vorzudringen vermag (83), Wismar weiter ganz unbedeutend ist (8), hat Rostock sich sehr entwickelt (112). Seine Schifffahrt beruht auf dem Export des heimischen Getreides, von 53 westwärts segelnden Schiffen kommen 38 von Rostock selbst. Noch kräftiger hat sich Pommern nach vorn geschoben, das preußische sowohl wie das schwedische. Auf Stettiner Schiffe entfallen 214 Durchfahrten, Stralsund bringt es nur auf 79, das ganze Pommern auf 585. Interessant ist die Entwicklung der pommerschen Frachtschifffahrt. Besonders in Barth (158!) und Wolgast beheimatet (61), richtet sie sich in dieser Frühzeit nach Holland, England, Frankreich. In Scharen kehren die pommerschen Frachtfahrer im Herbst mit Ballast in die heimischen Häfen zurück, um im Frühjahr als die ersten in den Getreide- und Holzverschiffungshäfen zu erscheinen. Danzig zählt 181, Ostpreußen 194 Fahrten. Auch Schleswig-Holstein hat sich weiter emporgearbeitet (234, davon 204 Ostküste).

1783 ist die belebende Wirkung des großen Seekrieges zu erkennen, die Zahl der Sundefahrten steigt auf 11 302, die deutscher Schiffe auf 3639 gegen 2840 Engländer, 2470 Schweden, 1762 Dänen. Diese Höhe läßt sich in der Folgezeit zwar nicht halten, aber die Konjunktur hat doch weiterhin anregend gewirkt. Es ist ein entscheidender Schritt nach vorn getan worden.

All dieses ließe sich weit in die Einzelheiten hinein verfolgen und auf die gesamte Zeit ausdehnen. Vielleicht erhellt schon aus diesen Andeutungen, wie außerordentlich wichtig die neue Publikation für die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt und des deutschen Seehandels ist.

Die Zuverlässigkeit von Statistiken aus früherer Zeit ist bekanntlich oft nur relativ. Suchen wir die SZR. mit der umfassenden deutschen Schifffahrtsstatistik, mit den von Walther Vogel veröffentlichten Lübecker Collektenregistern, in Vergleich zu setzen (vgl. Hans. Gbl. 1928). Der Kürze halber nehmen wir auch hier nur Stichproben:

Sunddurchfahrten der Lübecker zwischen Lübeck (CR) bzw. der Ostsee (SZR) und Frankreich-Iberien verkehrenden Schiffe in

	westlicher Richtung		östlicher Richtung	
	nach den CR	nach den SZR	nach den CR	nach den SZR
1670	9	11	14	10
1671	15	12	17	12
1672	27	8	26	26
1673	20	16	13	15
1674	20	22	22	36
1675	31	29	37	30
1676	13	18	16	24
1677	9	10	16	9
1678	8	4	12	11
1679	12	10	12	10
1750	28	33	21	29
1751	29	31	20	25
1752	29	29	23	37
1753	27	26	20	23
1754	19	25	18	20
1755	19	29	21	26
1756	27	25	26	31
1757	15	31	20	23
1758	14	19	21	26
1759	8	16	11	19
1774	25	18	20	27
1775	22	24	15	16
1776	26	22	14	16
1777	27	27	13	25
1778	30	25	6	24
1779	34	28	20	28
1780	45	35	25	33
1781	59	44	12	25
1782	49	49	20	32
1783	46	35	19	48

Zunächst die den Verkehr nach Westen betreffenden Zahlen. Die SZR. (Tabelle 2) erfassen die gesamte Lübecker Westeuropafahrt, die CR. sollten das gleiche tun mit der Einschränkung, daß in Ladung nach einem Zwischenhafen gehende Schiffe von der Kollektenzahlung befreit waren. Zudem ist es durchaus möglich, daß sich Lübecker Schiffe jahrelang sozusagen auf Trampfahrt zwischen fremden Häfen befanden und keine Kollekten zahlten; allerdings scheint das nicht allzu häufig gewesen zu sein. Durch mangelhafte Meldung und Buchführung mögen fernerhin die wirklichen Verhältnisse verschleiert sein. Demnach würde man im Sund die höheren Zahlen erwarten müssen, aber im 17. Jahrhundert ist oft das Gegenteil der Fall: in den 10 Jahren 1670—79 finden wir sie in 6 Fällen in Lübeck. Dasselbe stellt

für die Periode vor 1660 W. Vogel fest (Hans. Gbl. 1928 S. 135 Anm.).

Die „Neuen Collekten“ fehlen für die Jahre 1701—67. In dieser Periode geben die CR. meist die zu erwartenden niedrigeren Ziffern, oft nur die Hälfte der SZR. Dagegen ist später das alte Verhältnis wieder festzustellen: die CR. haben die höheren Zahlen, 1774 in 7 von 10 Fällen.

Wie sind die Differenzen zu erklären? Vielleicht spielt die Tatsache mit, daß die Collekten in Lübeck oft verspätet gezahlt wurden. Aber das Ueberwiegen ist zu regelmäßig, um es allein aus der Rechnungsweise begründen zu können. Oder sollten in Lübeck so viel mehr Schiffer die Collekten bezahlt haben als in Wirklichkeit nach dem Westen fuhren? Sie hätten dann in den Ladehäfen nachträglich eine neue Bestimmung annehmen müssen. Da es aber möglich war, die Abgabe nach vollendeter Reise zu zahlen, ist nicht einsichtig, weshalb Viele sie überflüssigerweise hätten leisten sollen. Man muß doch wohl als wahrscheinlicher annehmen, daß die Angaben der Schiffer im Sund ungenau waren. Dieser Verdacht ist mit Bezug auf den Warentransport von Astrid Friis als nur zu berechtigt erwiesen worden (vgl. Hans. Gbl. 1927, S. 234). Wir müssen ihn betonen, ohne doch ihm schon Gewißheit zuzusprechen. Sie kann nur durch eine Untersuchung des Urmaterials erbracht werden. In der Periode, für die die Neuen Collekten fehlen, ergibt sich dann in der Tat meistens ein Plus auf Seiten der SZR., doch ist das wohl auf die Lückenhaftigkeit der CR. zurückzuführen, die durch die beiden Vergleichsgruppen besonders klar hervortritt.

Der ostwärts gerichtete Verkehr ist eindeutiger zu erkennen. Die SZR. (Tabelle 1) verzeichnen alle Lübecker Schiffe, die vom Westen in die Ostsee segeln, die CR. nur die mit Ladung nach Lübeck kommenden. Wieder aber geben für das 17. Jahrhundert und noch die ersten Jahrzehnte des 18. die CR. oft die höheren Zahlen, 1670—79 in 7 von 10 Fällen. Hier liegt nun ziemlich gewiß kein Mangel auf Seiten der CR., soweit sie vollständig erhalten sind. Der Herkunftshafen der Schiffe war leicht festzustellen. Die Lösung dürfte hier wohl darin liegen, daß im Sund die zuletzt angelaufenen Zwischenhäfen angegeben wurden. Später tritt dann das zu Erwartende ein: seit vor 1740 ist nur ganz selten die Zahl der SZR. die kleinere. Merkwürdig und aus den bloßen Zahlen nicht zu erklären ist der Umstand, daß in den Jahren seit 1768, in denen für die Westfahrt die Sundziffern meist unterlegen sind, doch für die Ostfahrt das richtige Verhältnis, daß sie die Lübecker Zahlen übersteigen, gewahrt bleibt.

Diese Feststellungen erlauben zwar noch keine endgültigen Urteile über die Zuverlässigkeit der SZR., doch müssen Bedenken aufsteigen, zumindest in Beziehung auf die Zeit, für die das Lübecker Material vollständig ist. Vielleicht beschränken sich überhaupt die Widersprüche auf die Lübecker Schifffahrt? Das müßte durch Einzelvergleiche nachgeprüft werden.

Wir danken zum Schluß den Herausgebern noch einmal für die unendlich mühevollen Arbeit, die sie für die Handels- und Schifffahrtsgeschichte des nördlichen Europa und besonders auch der deutschen Länder und Städte geleistet haben.

Bremen.

L. Beutin.

Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk, verzameld en uitgegeven door **Dr. Z. W. Sneller** en **Dr. W. S. Unger**. I. Deel [753—1585] (= Rijks Geschiedkundige Publicatiën 70). XV u. 726 S. 4^o. 's Gravenhage 1930, Martinus Nijhoff.

Bronnen tot de Geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken Tijd, uitgegeven door **Dr. W. S. Unger**. III. Deel (= Rijks Geschiedkundige Publicatiën 75). XVII u. 916 S. 4^o. 's Gravenhage 1931, M. Nijhoff.

Die gemeinsame Anzeige dieser beiden bald nacheinander erschienenen Bände der Rijks Geschiedkundige Publicatiën rechtfertigt sich aus äußeren und inneren Gründen. Aus äußeren, insofern Dr. Unger an der Herausgabe beider hervorragend beteiligt ist und insofern die Veröffentlichung der für die Seeverkehrsgeschichte des 15. und 16. Jhdts. so wichtigen „Ankerage“-Listen auf beide Bände verteilt worden ist, aus inneren, weil Middelburg, die Hauptstadt und ein Hafenplatz der Insel Walcheren mit seinem Vorhafen Arne-muiden, während jener Jahrhunderte im Brennpunkt der Linien des nach Westen, insbesondere auch nach Frankreich gerichteten Seeverkehrs der Niederlande gelegen hat.

Der Anteil der beiden Herausgeber an der Veröffentlichung des erstgenannten Bandes verteilt sich in der Weise, daß Prof. Sneller etwa vier Fünftel des Urkundenmaterials zusammengebracht und z. T. bearbeitet hat, bis ihn seine Pflichten als Professor und Rektor der Rotterdamer Handelshochschule nötigten, den ihm 1920 erteilten Auftrag zurückzugeben. Dr. Unger hat dann das Material, besonders aus den Middelburger Beständen, vervollständigt und es zum Druck vorbereitet, auch die oben erwähnten Statistiken und

Register hinzugefügt. Das Material entstammt überwiegend den Niederlanden, hauptsächlich dem Allgemeinen Reichsarchiv im Haag, den Reichsarchiven von Nord-Holland, Seeland, Nord-Brabant, sowie dem Gemeindearchiv von Middelburg; ferner fanden sich wichtige Beiträge im Allg. Reichsarchiv zu Brüssel und im Public Record Office zu London; in Frankreich weniger im Nationalarchiv zu Paris als im Departementalarchiv zu Bordeaux und in anderen Archiven der Westküste; einiges auch in den hansestädtischen Archiven. Im vollen Wortlaut zum ersten Mal veröffentlicht sind 257 Nummern, also nicht ganz ein Drittel der Gesamtzahl. Zeitlich fällt das Schwergewicht durchaus in das 15. und 16. Jhdt. Die beiden ersten Nummern, das bekannte Marktzollprivileg von St. Denis von 753 und ein Zollbefreiungsprivileg für St. Germain-des-Prés von 779, stehen ganz isoliert, und regen die Frage an, ob wirklich in den nachfolgenden rd. 500 Jahren keinerlei urkundliche Spuren eines Handelsverkehrs der nördlichen Niederlande mit Frankreich aufzufinden sind, und wenn das nicht der Fall und wenn etwaiges historiographisches Material grundsätzlich auszuschließen war, ob dann die Veröffentlichung nicht besser auch im Titel als Mitte des 13. Jhdts. beginnend bezeichnet worden wäre. Frühmittelalterliche Handelsgeschichte läßt sich eben ohne Heranziehung auch der Scriptores nicht dokumentieren. Die nächste Nummer ist von 1263 und auf das 13. Jhdt. entfallen insgesamt 9 Nummern, auf das 14. Jhdt. 56 (n. 12—67), auf das 15. Jhdt. 388 (n. 68—448 u. 906—914), auf das 16. Jhdt. (bis 1585) 478 (n. 449—905 u. 915—935). Man sieht, wie das Material mit dem Fortschreiten der Zeit lawinenartig anwächst; wenn aber zweifellos parallel damit auch eine Entwicklung des Handels- und besonders des Seeverkehrs läuft, so wird man sich doch hüten müssen, aus dem Umfang des urkundlichen Stoffs bzw. seinem Mangel in älterer Zeit, einen direkten Schluß auf die Intensität der Handelsbeziehungen zu ziehen. Diese sind zweifellos im 13. Jhdt. lebhafter gewesen, als das dürftige Material erkennen läßt, und es fällt schwer zu glauben, daß z. B. die nördlichen Niederlande an dem Verkehr, der sich im 12. und 13. Jhdt. über die Messen der Champagne bewegte, gänzlich unbeteiligt gewesen sein sollten.

Der Verkehr, wie er sich jedenfalls in dem vorliegenden Bande spiegelt, läßt sich nach drei Abschnitten der französischen Küste gliedern: der erste, die Küste der Picardie und Normandie umfassend, zeigt große Aktivität der Niederländer und hat zum Hauptgegenstand das den reichen Getreideebenen der Picardie entstammende Korn, daneben Schafwolle

u. a.; der zweite Abschnitt umfaßt die Bretagne, deren Bewohner besonders seit dem 15. Jhdt. in großer Zahl die zee-ländischen Hafenplätze aufsuchen, während die Beteiligung der Niederländer am Verkehr mit der Bretagne gering ist; der dritte Abschnitt erstreckt sich auf den Südwesten (von der Loire- bis zur Adour-Mündung), an dessen Wein- und Salz-Ausfuhr (daneben Waid, Wolle usw.) die Niederländer neben Bretonen, Hansen, Vlamen u. a. wieder starken Anteil nehmen.

Es ist nicht möglich im Rahmen dieser Besprechung auf viele Einzelheiten einzugehen. Die Herausgeber, insbesondere Prof. Sneller, haben einzelne Seiten des von ihnen gesammelten Stoffs bereits in Abhandlungen beleuchtet und verwertet, auf die hier ausdrücklich hingewiesen sei¹. Nur wenige Beobachtungen seien hinzugefügt. Die Kornausfuhr der Picardie und Normandie ist, wie schon Sneller hervorgehoben hat, für die Entwicklung der niederländischen Schifffahrt nach Frankreich recht bedeutungsvoll gewesen. Das Korn wurde nicht nur nach den Niederlanden und Flandern, sondern auch aufwärts ins innere Frankreich (vermutlich Paris) geführt (n. 58 a. 1396). Ein Zollregister von Abbeville von 1461 (n. 210) verzeichnet von Januar bis August 454 Posten Kornladungen, von denen 213 Niederländern gehören. In umgekehrter Richtung wird schon im 13. (n. 8) und im 14. Jhdt. (n. 33, 50, 51) Hering und anderer Salzfisch eingeführt. Auch für den hansischen Baienhandel von Belang sind die hier zum ersten Mal auszugsweise veröffentlichten, anscheinend von Agats nicht benutzten Zollregister der Herrschaften Retz, la Benaste und Bouin² von 1473—74 (n. 272). Sehr wertvoll für die bisher noch unzulänglich aufgehellte Geschichte der Frachtkontrakte und Frachtpreise ist eine große 1471 (n. 251, 281—84 usw.) beginnende Reihe von Frachtkontrakten aus Notariatsakten von Bordeaux, die hier zum ersten Mal zur Veröffentlichung gelangt. Mit den Kriegen Karls V. gegen Frankreich beginnen für die Waren-

¹ Sneller, *De ontwikkeling van den handel tusschen Noord-Nederland en Frankrijk tot het midden der 15. eeuw* (BVGGO. V. R. 9, S. 1 f.). — Ders., *Wijnvaart en wijnhandel tusschen Frankrijk en de Noord-Nederlanden in de 2. helft der 15. eeuw* (eb. VI. R. 1, S. 193 f.). — Ders., *De Hollandsche korenhandel in het Sommegebied in de 15. eeuw* (eb. VI. R. 2, S. 161 f.). — W. S. Unger, *De scheepvaart des Bretons naar de Walchersche reede in de 15. en 16. eeuw* (eb. VI. R. 8, S. 225 f.).

² Dasselbe Bouin, an der Baie de Bourgneuf oder Noirmoutier, ist unter dem Ort Bunde in n. 178 zu verstehen, vgl. Agats, *d. Hans. Baienhandel* S. 2 u. 10, nicht „Bonge“, wie die Herausgeber unter Berufung auf Hirsch erklären.

geschichte wichtige Listen konfiszierter französischer Waren (n. 556), gleichzeitig aber die aus späteren Kriegen so wohl bekannten Lizenzen für den Handel mit Feindesland (n. 557, 731). Statistisches Material, z. T. gerade für diesen lizenzierten Handel, liefern Impostrechnungen von Middelburg, Veere usw. für 1542—45 aus dem Brüsseler Reichsarchiv (n. 641—49), ebenso solche für 1565—67 (n. 778, 785). Auf die Anfänge des noch im 17. Jhdt. wichtigen Streites (vgl. unten S. 253) zwischen Middelburg und Antwerpen über den Middelburger Umladezwang werfen verschiedene Nummern (564, 755, 757, 763 u. a.) Licht, und aus dem Schlußjahr der Publikation, 1585, sei eine Ordonnanz nebst Tarif für die Börtfahrt Vlissingen—Calais hervorgehoben. Schließlich sei nochmals die Aufmerksamkeit gelenkt auf die von Unger bearbeiteten Statistiken des Ankerage-Gelds, das der Rentmeister von Zeeland und der Waterbaljuw von Arnemuiden hier und in Middelburg erhoben³. Diese Statistiken geben an: 1. die Zahl der bretonischen und französischen Schiffer, die in Arnemuiden (1445—1585) und 2. in Middelburg (1535—1585) Ankerage bezahlten; 3. die von Bretonen 1518—1571 in Arnemuiden verzollten Ladungen (meist Wein, Salz, Südfrüchte, Spezereien, Zucker, Waid usw.); 4. ebenso die von Schiffern aus Frankreich 1518—1585 eingeführten und verzollten Ladungen (Weizen, Salz, Wein usw.); 5. eine Uebersicht über die Abfahrthäfen der bretonischen und französischen Schiffer, die 1567—1571 Arnemuiden anliefen.

Die von Unger besorgte Ausgabe der Middelburger Akten, deren 1. und 2. Teil hier bereits früher gewürdigt worden sind (Hans. Gbl. 1924 S. 161 u. 1927 S. 163) umfaßt in dem vorliegenden 3. Teil die auf Handel und Gewerbe bezüglichen Stücke (insgesamt 872 Nummern, von 1257 bis 1571). Was den Band mit der Publikation über den Handel nach Frankreich verknüpft, wurde schon oben hervorgehoben. In Ergänzung der eben genannten statistischen Listen enthält er 1. die Listen der fremden Schiffer überhaupt (darunter der Hansen), die 1431—1571 in Arnemuiden Ankergeld bezahlt haben; 2. dasselbe für Middelburg 1535—1571; 3. die Ladungen der hansischen Schiffer in Arnemuiden 1538—1571; 4. ebenso der spanischen Schiffer 1518—1571, 5. der portugiesischen 1518—1571, 6. der schottischen 1518 bis 1571, und 7. der englischen 1537—1570. Ferner enthält der Band verwandte Rechnungen über die Erhebung des 100. Pfennigs vom Ausfuhrgut wie auch vom Einfuhrgut, meist im Verkehr mit Spanien und Portugal in Middelburg

³ Vgl. hierzu auch W. Stein in den Hans. Gbl. 1917, S. 450 f.

und Arnemuiden von 1543—1553 (n. 602—9, 611—12, 623—24 usw. bis 707—10). Aus dem sonstigen Inhalt sei das reiche Material zur Geschichte der Handwerkerämter hervorgehoben, namentlich die zahlreichen Statuten, auch Rechnungen u. dergl. Nicht gerade gern gesehen war offenbar die St. Jansgilde der „gemeinen Arbeiter“, denn sowohl die erste Nummer, die ihrer Erwähnung tut (n. 325 von 1484), wie die letzte (n. 862 von 1570) verfügen ihre amtliche Aufhebung; die letztere begründet die Aufhebung mit Ueberforderungen im Lohn und fügt dementsprechend einen genauen Lohntarif für Träger- und Ladearbeit hinzu, der auch für die Warenkunde Ausbeute gewährt. Zum Hafen- und Schiffahrtsbetrieb seien schließlich noch erwähnt das Statut der Schiffergilde St. Jakob zu Nordmonster (e. Kirche) von 1497 (n. 377) mit einem nach der Schiffsart und -größe abgestuften Beitragstarif (§ 11—17), eine Uebereinkunft der Schiffergilden von Middelburg und Antwerpen über das Laden und Befrachten der Schiffe (n. 413, von 1504), eine Denkschrift von 1518 über das Ankerage-Recht zu Arnemuiden und Middelburg, dem wir die erwähnten Abgabenregister verdanken (n. 467), eine Hafen-Ordonnanz von 1559 (n. 766); von der Lebhaftigkeit des Verkehrs zeugt auch das Bestehen einer besonderen Genossenschaft der Ballaster, über deren schlechte Ballastlieferungen sich die Großschiffer beschwert hatten, und der Erlaß einer Ordonnanz für sie im Jahre 1562 (n. 777, 779, 790).

Den Herausgebern der beiden Bände gebührt für ihre mühevollen, mit rühmlicher Sorgfalt durchgeführte Arbeit der Dank und das Lob aller Benutzer.

Berlin.

W. Vogel.

Johannes Paul: Gustaf Adolf, Bd. 3, Leipzig: Quelle & Meyer 1932, 164 S.

Von Johannes Pauls Gustaf-Adolf-Biographie (vgl. Hans. Gbl. 53. Jg. 1928 S. 225f. und 56. Jg. 1931 S. 295) ist der abschließende dritte Band erschienen. Schon im Vorwort zum ersten Band begründete Paul, was ihn veranlaßt hat, eine Dreiteilung seines Werkes vorzunehmen. Er sieht mit Recht als entscheidend für den Eintritt Gustaf Adolfs in den Dreißigjährigen Krieg nicht die Landung in Peenemünde, sondern die vier Jahre vorher erfolgte Landung in Preußen an. Einen weiteren wesentlichen Einschnitt sieht Paul in der Schlacht bei Breitenfeld, in deren Folge der König aus seiner mehr defensiven Kriegsführung zur Offensive übergeht. Der erste Band holt weit aus und behandelt die schwedische Ge-

schichte unter den Söhnen Gustaf Wasas und die Anfänge der Regierung Gustaf Adolfs. Ist das Erbe Gustaf Wasas, der starke und in sich gefestigte Staat, die Voraussetzung für den Aufstieg Schwedens zur Großmacht, so wurde der Zusammenbruch des deutschen Ordens in Livland und Estland der erste Anlaß, über die Ostsee hinüberzugreifen, ein Schritt, der Schweden in die Verwicklungen der nord- und osteuropäischen Politik hineinzog. Im zweiten Band schildert Paul die Innenpolitik des Königs, seine Landung und Kämpfe in Preußen, den Kampf um Stralsund, der, wie überhaupt die Beziehungen zur Hanse eine eingehende Behandlung erfährt, und schließlich die Landung in Pommern bis zum Siege bei Breitenfeld. Der dritte Band, der dann bis Lützen reicht und durch die Benutzung der baltischen Archive auf noch breiterer Grundlage als die vorhergehenden Bände ruht, zeichnet die letzten und am meisten kennzeichnenden Linien in das Bild. Paul hat am Schluß eines Vortrages über das Gustaf-Adolf-Bild in der deutschen Geschichtsschreibung (Hist. Vierteljahrsschr., 25, S. 428 f.) kurz angedeutet, vor welchen Gefahren der Biograph Gustaf Adolfs sich hüten müsse. Er müsse sich hüten, aus konfessioneller oder nationaler Voreingenommenheit, gleichviel ob freundlicher oder feindlicher Färbung, oder aus einseitiger Ueberschätzung bestimmter Beweggründe Leben und Handeln des Königs zu beurteilen. Nur aus dem Verständnis der Zeit heraus, nur aus der Erkenntnis, daß Gustaf Adolf der Glaubensheld war, der auszog, um den bedrängten Glaubensbrüdern in Deutschland zu helfen, aber auch der kühle Staatsmann, der nüchtern die Belange seines Landes wahrte, der große Feldherr, der Wirtschaftspolitiker, der Träger einer Dynastie, und das alles untrennbar, nur aus dieser Erkenntnis vermöge ein Biograph, dem wahren Gustaf-Adolf-Bild nahe zu kommen. Dieses Bild klar in seinen einzelnen Zügen und eindringlich und lebendig in seiner Wirkung hat Paul geschaffen.

An das Leben des Königs werden immer wieder zwei Fragen gerichtet: Welche Beweggründe veranlaßten ihn, nach Deutschland zu gehen?, und damit zusammenhängend, welches waren die letzten Ziele seines deutschen Krieges? Diese zweite Frage steht im Mittelpunkt des dritten Bandes. Vorsichtig in der Deutung und Bewertung der Quellen weist Paul überzeugend nach, daß Gustaf Adolf bei Beginn seiner Unternehmung nichts weiter wollte, als den Protestanten zu helfen und zugleich einem Angriff der katholischen Mächte auf sein Land zuvorkommen. Erst mit der Zeit und den steigenden Erfolgen wandelten und klärten sich seine Ziele. Daß aber der König bei seinem Tode endgültige Klarheit er-

langt hätte, das läßt sich nicht beweisen. Seine vielen Bündnisse mit den deutschen Fürsten geben mancherlei Aufschlüsse. Zunächst wollte er die Ostseeküste, Wismar, Warnemünde, vor allem aber Pommern aus leicht verständlichen Gründen fest an sich ketten. Die binnendeutschen Fürsten band er anfangs nur so weit an sich, als es nötig war, über sie und ihre Machtmittel während des Krieges zu verfügen. Erst später taucht in den Umrissen der Gedanke eines corpus evangelicorum auf; in welcher Gestalt dieses Wirklichkeit werden sollte, ob innerhalb des alten Reiches, oder als Kern eines neuen mit Gustaf Adolf als Kaiser, darüber lassen sich keine bestimmten Aussagen machen.

Dresden.

Alfred Büscher.

Hedwig A. H. Fitzler: Die Handelsgesellschaft Felix v. Oldenburg & Co. 1753—1760. (Beiheft 23 zur Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.) Stuttgart 1931, W. Kohlhammer, VII u. 306 S., 1 Karte.

Wenn schon an sich unter den großen europäischen Handels- und Kolonialstaaten die Portugiesen bisher am stärksten von der historischen Forschung vernachlässigt worden sind, so gilt das in erhöhtem Maße von den späteren Epochen der portugiesischen Kolonialgeschichte, die in den allgemeinen Darstellungen der europäischen Kolonialgeschichte fast immer völlig mit Stillschweigen übergangen werden. Das Verdienst des Versuchs, diese Lücke in unserer Kenntnis auf Grund langjähriger Studien in den portugiesischen Archiven zu füllen, dem die Verfasserin seit Jahren ihre Arbeitskraft gewidmet hat, ist um so höher anzuschlagen, als sich dabei gezeigt hat, welch ungewöhnlich reizvolle und für die Gesamtentwicklung der europäischen Kolonisation aufschlußreiche Probleme auch diese Epoche des jahrhundertlangen Stehenbleibens und Niedergangs enthält.

Das gilt namentlich von der vorliegenden Spezialuntersuchung, in der sich zwei von der Verfasserin mit besonderer Liebe verfolgte Fäden aufs engste miteinander verschlingen. Die Geschichte der Handelsgesellschaft Felix von Oldenburg & Co. bildet zugleich einen wichtigen Abschnitt aus der Entwicklung des Deutschtums in Portugal (über das die Verfasserin eine umfassende Arbeit in Aussicht stellt) und aus der Periode des überraschenden Wiederanstiegs Portugals im 18. Jahrhundert, die mit dem Namen des Marquis de Pombal verknüpft ist.

Auf dem Hintergrunde einer äußerst ausführlichen und dankenswerten Uebersicht über die Entwicklung Portugals

und seines Kolonialreiches von den Anfängen bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts entwirft die Verfasserin ein knappes Bild seiner Persönlichkeit, seines Aufstiegs und seiner Politik. Im Gegensatze zu den bisherigen Darstellungen findet sie diese zunächst durchaus getragen von einer großartigen Folgerichtigkeit; beherrscht von dem Kerngedanken eines grundlegenden Gegensatzes der portugiesischen Interessen gegenüber denen Englands, das vor allem für das portugiesische Kolonialreich in Indien trotz des offiziellen Bündnisses eine größere Gefahr bildete als das feindliche Holland und dabei weder vor den größten Uebergriffen gegen portugiesische Faktoreien und Handelsschiffe noch davor zurückschreckte, die verschiedensten einheimischen Machthaber insbesondere die Mahratten gegen es aufzuwiegeln.

Dieser leidenschaftlichen Feindschaft gegen England, die so Pombals ganzer Politik solange das Gepräge gab, bis ihn der französisch-spanische Familienpakt von 1761 doch zur Anlehnung an das verhaßte Inselreich zwang, entsprang nun auch seine Kolonialpolitik, die darauf ausging, vor allem erst einmal die fehlende Flotte wieder aufzubauen und den im Absterben befindlichen Handel neu zubeleben. Den ersten Schritt dazu sollte die Begründung der Oldenburgischen Handelsgesellschaft bilden, die 1753 als erste der drei großen Pombalinischen Kompagnien ins Leben trat und bald auf seine Empfehlung hin vom Könige mit dem Monopol des gesamten Handels nach Indien und China auf 10 Jahre bedacht wurde. Felix v. Oldenburg, den er sich zum Träger seiner weitausreichenden Pläne ersehen hatte, der Sohn eines Grafen Martin von Oldenburg, der nach Portugal ausgewandert war, und dort eine Angehörige der adligen Familie Velho geheiratet hatte, gehörte damals zu den führenden Handelsherren von Lissabon und hatte soeben nicht weniger denn viermal hintereinander das Tabaksmonopol erworben. Seine Gesellschaft, in der ihm persönlich eine überragende Stellung eingeräumt war, sollte den Versuch machen, zunächst einmal an den verschiedensten Punkten Asiens z. B. an der Koromandelküste das verlorene Terrain zurückzuerobern insbesondere aber den Chinahandel, dessen Monopol Portugal von England entrissen worden war, nach Möglichkeit zurückzugewinnen. Indessen das Unternehmen erwies sich fast von Anfang an vom Unglück verfolgt. Eines der ersten ausgesandten Schiffe erlitt einen Unfall, ein weiteres wurde ein Opfer des großen Lissaboner Erdbebens, so daß Felix v. Oldenburg, der dabei auch sonst schwerste Verluste erlitten hatte, in Bedrängnis geriet und sich an die Krone um Hilfe wenden mußte. Diese wurde ihm zwar gewährt, aber zu Be-

dingungen, die seinen langsamen Ruin bedeuten mußten, da Pombals früheres Wohlwollen für Oldenburg durch die Teilnahme von dessen Sohn und Teilhaber Martin an einer Verschwörung gegen ihn in wütenden Haß umgeschlagen war, der nicht eher ruhte, bis er seinen früheren Schützling 1760 zum Konkurs getrieben hatte.

Diese Darstellung der Geschichte der Oldenburgischen Gesellschaft, die nur die kleinere Hälfte des Werkes ausmacht, ergänzt nun die Verfasserin im zweiten Teile durch eine eingehende systematische Darstellung der Technik, der geographischen Verteilung und der Warengattungen des von der Oldenburgischen Gesellschaft gepflogenen Handelsverkehrs. Dabei greift sie in überaus dankenswerter Weise allenthalben über diesen Rahmen hinaus und erweitert diese Untersuchung so zu einem umfangreichen Gesamtbild des portugiesischen Kolonialreiches, seiner politischen und wirtschaftlichen Struktur wie des gesamten Asienhandels um die Mitte des 18. Jahrhunderts.

Innerhalb dieser Ausführungen, die vielfach förmlich kleine Monografien bilden, sind nun von besonderem Interesse vor allem der Abschnitt über das Conserva-System, das die Abfahrt, Heimkehr und Zusammensetzung der Flotten, in denen die portugiesischen Handelsschiffe für den Asienhandel zusammengeschlossen wurden, regelte, über die Großschiffahrtswege und die Viagens, d. h. aus der vorportugiesischen Zeit übernommene lokale Handelsfahrten, die als Zubringerlinien zu den großen portugiesischen Handelszentren Goa, Chaul, Damão und Diu dienten. Wertvoll sind ferner die Angaben über die durchschnittliche Größe der damals im Asienhandel verwandten Schiffe, die gegenüber Sombarts Behauptung von durchschnittlich 3—400 Tonnen auf 7—800 Tonnen sich erhöhten, die Stärke der Besatzung, ihre Versorgung mit Proviant und endlich die Frage der damals erzielten Geschwindigkeiten, in der die Verfasserin ebenfalls zu einem erheblich günstigeren Resultat gelangt als seiner Zeit Sombart.

Im siebenten Kapitel gibt sie weiterhin eine Gesamtübersicht über das damalige portugiesische Kolonialreich, die geographische Verteilung seines Handels und besonders eingehend die Entwicklung des portugiesischen Handels mit China. Den weitaus größten Teil dieser systematischen Uebersicht aber (88 Seiten) widmet die Verfasserin der Aufzählung und Betrachtung der einzelnen Warengattungen, die uns in den Frachtlisten Oldenburgischer Schiffe überliefert worden sind und untersucht ihre Bedeutung im Rahmen des damaligen Welthandels. Unter ihnen finden eingehende Be-

rücksichtigung bei den Geweben die verschiedenartigen Baumwollgewebe, bei den Genußmitteln der Tabakhandel und das portugiesische Tabakmonopol, Lebensmittel und Früchte, Drogen und Gewürze (der Pfefferhandel), die Edelmetalle (brasilianische Goldgewinnung), Farbwaren und Hölzer.

Den Abschluß des Ganzen bildet endlich ein Dokumenten- anhang, der neben Aktenstücken zur Geschichte der Oldenburgischen Gesellschaft eine Reihe handelsgeschichtlich hochbedeutsamer Schriftstücke bringt. Das Wichtigste von allen dürfte wohl Dokument 4, die Gesamtbilanz des Handels zwischen Portugal und Deutschland für das Jahr 1750 (?) darstellen, geordnet nach den wichtigsten deutschen und portugiesischen Import und Export-Häfen. Großes Interesse kommt ferner noch dem Dokument 5, dem Stand der Finanzen des Indienstaates im Jahre 1754 zu; Dokument Nr. 24 bringt eine Liste der Oldenburgischen Gesellschaft, Nr. 25 eine Zusammenstellung der bedeutensten im 18. Jahrhundert erreichten Schiffsgeschwindigkeiten, die Nr. 22, 26 und 27 Frachtlisten dreier Oldenburgischer Schiffe und endlich Nr. 31 einen Tarif der Waren, die in Macao verkehren durften, ihrer Tagespreise und ihrer Zollgebühren. Ergänzt wird die Arbeit schließlich noch durch eine Karte der Wirtschaft und des Verkehrs Asiens in der Mitte des 18. Jahrhunderts, die jedoch infolge der Ueberfüllung reichlich unübersichtlich ausgefallen ist, ausführliche Literaturangaben, Listen der Münzen, Maße und Gewichte und der wichtigsten Fremdworte.

Berlin.

Herbert Rosinski.

F. J. W. H. Sandbergen, Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Scheepsnationaliteit. Leiden o. J. [1932], A. W. Sijthoffs Uitgeversmaatschappij N. V. VI u. 310 S.

Der Titel dieser wertvollen und gründlichen rechtsgeschichtlichen Abhandlung könnte insofern irreführen, als nicht etwa das Verhältnis der beiden in ihm genannten Schiffsnationalitäten zueinander ihren Gegenstand bildet; die niederländisch-indische Schiffsnationalität nimmt in ihr überhaupt nur einen verhältnismäßig geringen Raum ein (3. Hauptstück, S. 239—284), obwohl ihre Behandlung den ursprünglichen Ausgangspunkt der Schrift bildet (S. 4). Das Schwergewicht liegt durchaus auf der Untersuchung der Merkmale und Kennzeichen der nationalen Zugehörigkeit der Seeschiffe in den Niederlanden. Außer dem gedruckten ist auch archivalisches Material herangezogen. Das Schiff selbst als Objekt hat natürlich keine Nationalität, „Schiffsnationalität“ ist also

eine juristische Fiktion. Die Nationalität der Schiffe ist im Laufe der Zeiten verschieden bestimmt worden, je nach den Umständen hat daher die nationale Zugehörigkeit des Eigentümers oder der Eigentümer, des ihn oder sie vertretenden Geschäftsführers (in den meisten Fällen ist dies der Schiffer-Kapitän), der Schiffsbesatzung eine maßgebende Rolle gespielt, meistens alle insgesamt in irgend einer Weise, aber mit wechselndem Anteil. Entwickelt hat sich die Begriffsbestimmung der Schiffsnationalität hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Neutralitäts- und Prisenrecht des Mittelalters und der neueren Zeit; aber auch Begünstigungen und Befreiungen im Zollrecht (z. B. Sundzoll!), Ausnahmen von Handels- und Schiffsverboten und dergl. haben Anlaß zu ihrer Festlegung gegeben. Für den Hansehistoriker ist das Buch namentlich deswegen von Interesse, weil es bei Behandlung der mittelalterlichen Zustände infolge des Mangels an einheimischem Material ausgiebig auch das hansische (insbesondere Hans. UB. und HR.) heranzieht, und überhaupt die entsprechenden hansischen bzw. hansestädtischen Verhältnisse eingehend untersucht. Da diese Dinge bisher noch niemals zum Gegenstand einer Sonderuntersuchung gemacht worden sind (auch Ref. hat sie in seiner Geschichte der deutschen Seeschifffahrt nur kurz gestreift), so begrüßen wir seine sorgfältigen Zusammenstellungen auch unsererseits mit besonderem Dank. Auf Einzelheiten einzugehen, ist hier nicht möglich, nur kurz sei erwähnt, daß Vf. die ersten Beweise für den Gebrauch von Schiffsflaggen in Nordeuropa im Hamburger Schifffrecht von 1270 und Lübecker Schifffrecht von 1299 findet; aber es gibt doch wohl schon frühere Belege. In einem lesenswerten, obwohl zu mancher Ergänzung und Kritik Anlaß gebenden Aufsatz über die „Entstehung der Nationalflagge (Marine-Rundschau 1932, H. 2, S. 81) macht H. Horstmann auf ein Siegel der Stadt Damme aufmerksam, das bereits 1226 auf dem Vor- und Achterkastell ein Banner mit dem städtischen Wappenbild trägt; und schon hundert Jahre früher ist in der Verordnung über den Handel der Lothringer in England (HUB. 3 n. 602) vom „Setzen der Flagge“ beim Erreichen der Londoner Hafengrenze die Rede. Also gerade zwei (süd-)niederländisch-rheinländische Belege für Schiffsflaggen als Nationalitätszeichen in recht früher Zeit! Allerdings könnte im letzteren Falle unter „enseigne“ auch ein Wappenschild oder dergl. gemeint sein. — Außer den Bestimmungsmerkmalen der Nationalität werden, wie sich aus Vorstehendem schon ergibt, auch ihre äußeren Kennzeichen ausführlich behandelt, außer den Flaggen namentlich die Seepässe und sonstigen Beweisdokumente, denen im

16.—17. Jhdt., im Zeitalter der Barbaresken-Seeräuberei und der staatlich konzessionierten Kaperei großen Stils, besondere Bedeutung zukommt. Die eigentümlichen Verhältnisse im Mittelmeergebiet sind in vieler Hinsicht bestimmend für die Entwicklung gewesen, hier zeigen sich gelegentlich auch so merkwürdige Erscheinungen wie die, daß das Fahren unter fremder Flagge von den Vertretern des betreffenden fremden Volkes geradezu gewünscht und begünstigt wurde (weil die Konsuln dafür Gebühren erhoben, und auch um des Prestiges willen). — Kürzer werden dann noch die Zustände im 19. u. 20. Jhdt. dargestellt, wo sich die Unterscheidung zwischen Handels-, Kriegs-, Fischerei- und sonstigen Fahrzeugen schärfer ausgebildet hat, ferner, wie schon erwähnt, die Verhältnisse in Niederländisch-Indien, bei denen die Ostindische Compagnie lange Zeit bestimmend gewirkt hat. Im Anhang sind 36 Beispiele und Formulare von Seepässen u. ä. vom 14.—18. Jhdt. abgedruckt, ferner ein Literaturverzeichnis und ein Register beigefügt.

Berlin.

W. Vogel.

Helen S. Crump, Colonial Admiralty Jurisdiction in the Seventeenth Century (Royal Empire Studies Nr. 5). London 1931, Longmans, Green & Co. 200 S.

Die Bedeutung der Entwicklung der Admiraltätsgerichte in den Kolonien für die Geschichte des ersten britischen Empire erhellen am deutlichsten die Anklagen, die gegen sie in der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung erhoben wurden. Demgemäß stellt die vorliegende Untersuchung ihrer Ursprünge und ihrer Entwicklung bis zu ihrer ersten offiziellen Anerkennung als geschlossenes System in der Zusammenfassung und Erweiterung, die die verschiedenen Navigationsakte im Jahre 1696 erfuhren, nicht so sehr die juristische Entwicklung der Institution selber als vielmehr die Einstellung der Behörden und Kolonisten in den überseeischen Gebieten zu ihr in den Vordergrund ihrer Betrachtungen.

Einleitend geht die Verfasserin zunächst der Entwicklung einer besonderen Admiraltätsgerichtsbarkeit in England selbst nach, insbesondere der Errichtung des Vice-Admiraltätsystems unter Heinrich dem VIII. und seiner Verwicklung in die juristischen Kämpfe, die das Ringen zwischen den ersten Stuarts und dem Parlament begleiteten. Die ersten Versuche, es auf die neubesiedelten Länder jenseits des Ozeans zu übertragen, gingen von den „colonial promoters“ aus, denen mit großen Ländereien an der Ostküste Nordamerikas weitgehende Vorrechte über die Fischerei in den an-

grenzenden Teilen des atlantischen Ozeans — bis zu 100 sm. — verliehen worden waren. Bei dem Bestreben zwecks Geltendmachung dieser Rechte, eine der englischen ähnliche Admiralitätsgerichtsbarkeit in den Gewässern um Neufundland zu begründen, stießen sie jedoch auf den erbitterten Widerstand der englischen Neufundlandfischer und der hinter diesen stehenden „western ports“. Durch den Ausbruch des Bürgerkrieges entschied der Streit sich zu Gunsten der letzteren. War es in Neu-Fundland die Fischerei, die das Bedürfnis nach einer den besonderen Eigentümlichkeiten der Schifffahrt angepaßten Gerichtsbarkeit auftauchen ließ, so bei den Festlandskolonien Neuenglands der Handel. Indessen selbst in der weitaus am stärksten auf Handel eingestellten Kolonie Massachusetts löste sich die Seegerichtsbarkeit so langsam von der sonstigen lokalen Gerichtshöfe los, daß es bis zur Restauration noch nicht zu ihrer Verselbständigung als Admiralitätsgerichtshof gekommen war. Das gleiche aber galt nicht nur von den im wesentlichen auf Plantagenwirtschaft eingestellten südlicheren Kolonien Maryland und Virginien, sondern auch von den Bermudas, obwohl hier der Anstoß dazu durch die Stellung der Inseln als Verkehrsknotenpunkt, Zufluchtsstätte von Freibeutern und vor allem Schauplatz zahlreicher Schiffbrüche besonders lebhaft war. So war es allein Jamaika, in dem noch vor der Restauration kurz nach der Eroberung ein richtiges Admiralitätsgericht — wenn auch mit noch nicht ganz geklärter juristischer Grundlage — eingerichtet wurde, und von 1657—1660 funktionierte, und zwar in erster Linie zur Aburteilung der von den dortigen Freibeutern den Spaniern abgenommenen Prisen.

Von dieser Periode der Anfänge unterscheidet nun die Verfasserin scharf die zweite mit der Restauration einsetzende Epoche der Errichtung von Vize-Admiralitätshöfen, die nach der Ernennung des Herzogs von York 1661 zum Großadmiral auch für die überseeischen Länder seit dem Jahre 1663 einsetzte. Von den beiden Faktoren, die zur Errichtung und Koordinierung von Admiralitätsgerichtshöfen in allen Kolonien führten, den ständigen Kriegen zur See, in die England in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts sich verwickelt sah und dem immer stärkeren Anwachsen der Eingriffe des Staates in das Wirtschaftsleben, stand anfänglich der erste ganz im Vordergrund. Neben der Regelung von Prisenangelegenheiten aber war es vor allem die Bekämpfung der Piraterie, die die kolonialen Vize-Admiralitäten in erster Linie beschäftigte und dazu führte, daß in dieser Hinsicht ihre Kompetenz zeitweilig über die der englischen hinaus ausgedehnt wurde. Die Folge der systematischen Bekämpfung

der Piraten in Westindien war aber dann, daß diese sich nunmehr nach dem Norden wandten und damit zur Errichtung der Vizeadmiralitäten in den nördlichen Atlantikstaaten von 1678 an Anlaß gaben.

Je länger desto mehr trat aber diese Funktion der kolonialen Admiralitätsgerichte an Bedeutung zurück hinter der Erzwingung der verschiedenen Navigationsbeschränkungen. Obwohl sie in den betreffenden Parlamentsbeschlüssen nicht erwähnt waren, fiel ihnen mit der Zeit diese Aufgabe ausschließlich zu; teilweise deshalb, weil bereits früher die großen Handelskompagnien gegen „interloopers“, die ihre Monopole gebrochen, bei ihnen sich Recht zu holen gewöhnt hatten, vor allem aber, weil die Vizeadmiralitäten, deren Einnahmen aus Abgaben und Strafgeldern sich zusammensetzten und die allein direkt dem Großadmiral für die überseeischen Kolonien unterstanden, von den Kolonialherren, ihren Behörden und ihren Bürgern unabhängig und daher imstande waren, auch gegen den Willen der Kolonisten die Navigationsgesetze anzuwenden. Dadurch aber zusammen mit der bei der Dürftigkeit und Unsicherheit der Einnahmen mangelnden Qualität der Richter, die an ihnen tätig waren, entstand jene allgemeine grundsätzliche Spannung zwischen ihnen und der Kolonialbevölkerung, die in der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung zum Ausdruck kam.

Mit einem knappen Ueberblick über die Anfänge derartiger Gerichtshöfe im Bereich der ostindischen Kompagnie, die im Gegensatz zu allen übrigen zunächst außerhalb des Kompetenzbereichs des Großadmirals für die überseeischen Gebiete lag, schließt die Arbeit.

Berlin.

Herbert Rosinski.

Sir John Burton, Archives of British Honduras I. From the earliest date to A. D. 1800. London 1931. Sifton Pread & Co. 304 S., 3 Karten.

Die vorliegende Sammlung aller auf Britisch Honduras bezüglichen — nicht nur der an Ort und Stelle erhaltenen — Dokumente, stellt die erste Grundlage für die Geschichte eines Gebietes dar, das zwar nur einen Nebenschauplatz der Entwicklung des britischen Weltreiches bildete, aber dennoch eigenartige Züge genug aufweist, um auf mehr als lokal-patriotisches Interesse Anspruch erheben zu können. Vor allem die Tatsache, daß es von seiner — noch ganz unklaren und dem Datum nach zwischen 1603 und 1650 schwankenden — Gründung an aus diplomatischen Gründen volle 150 Jahre ohne offizielle Anerkennung vom Mutterland ge-

lassen wurde und fast ganz aus eigener Kraft sich der spanischen Angriffe zu erwehren hatte, bis es endlich 1783 offiziell zur Kronkolonie gemacht wurde, verleiht ihm in der Geschichte der britischen Kolonien eine einzigartige Stellung. Eigenartig war auch seine wirtschaftliche Grundlage, der Handel mit Farbholz (logwood), in der Kolonialfrühzeit, das einen der wichtigsten Importe aus Amerika bildete und zeitweise mit 100 £ pro t bewertet wurde. Zu dem Farbholzhandel, in dem Honduras im 17. und 18. Jahrhunderte der einzige Rivale des spanischen Monopolstrebens war, trat dann ab etwa 1770 noch der Handel mit Mahagonyholz (1783: Farbholz 7000 t; Mahagonyholz 70 000 t; beschäftigte Seeleute 8000 S. 135). Endlich ist Honduras trotz des fragmentarischen Charakters der Nachrichten auch verfassungsrechtlich von Interesse, durch die höchst eigenartige, von dem damals in diesem Gewässer stationierten Sir William Burnaby proklamierte „Verfassung“ von 1765, die durch ihre extrem demokratische Einstellung deutlich ihre Abhängigkeit von weit älteren Gewohnheitsrechten beweist. Die vorliegende Sammlung, deren weitaus größter Teil erst den Jahrzehnten zwischen 1770 und 1800 entstammt, für die sie zahlreiche interessante Einzelzüge bringt, wird durch eine ausführliche historische Einleitung des Herausgebers, ehemal. Gouverneurs von Britisch Honduras, sowie durch eine chronologische Uebersicht über die wichtigsten Ereignisse in dankenswerter Weise ergänzt.

Berlin.

Herbert Rosinski.

Otto Brandt, Caspar von Saldern und die nordeuropäische Politik im Zeitalter Katharinas II. Erlangen, Palm & Enke, und Kiel, Mühlau, 1932. XVII, 301 S.

Otto Brandt, der schon durch seinen Grundriß der schleswig-holsteinischen Geschichte und sein Buch über das Geistesleben und die Politik in Schleswig-Holstein um die Wende des 18. Jahrhunderts als gründlicher Kenner der Geschichte des Nordens bekannt ist, legt ein neues Werk vor, das die Fragen der nordeuropäischen Politik zur Zeit der Zarin Katharina II. behandelt. Sein Saldernbuch ruht auf der Durcharbeitung eines breiten und umfassenden, ungedruckten und gedruckten Quellenstoffes. Die für seinen Helden hauptsächlich in Frage kommenden Archive konnte der Verfasser eingehend durchforschen, selbst aus Moskau konnten die erforderlichen Unterlagen beschafft werden. Der Stoff, den Brandt zur Verfügung hatte, ist gemeistert und gestaltet. Sein Buch, in klarer und schöner Sprache geschrieben, ist an-

schaulich und eindrucksvoll; das Bild Salderns, das er entworfen hat, besitzt Leben. Das 18. Jahrhundert mit seiner Weltbürgerlichkeit und seiner Vorliebe für abstrakte politische Schlagworte, die aber in die Wirklichkeit übersetzt sehr reale Wünsche und Ziele zum Ausdruck bringen — Brandt untersucht eingehend „die Ruhe des Nordens“ im Schlagwort der nordeuropäischen Politik —, bildet den Hintergrund. In diese Zeit sieht sich Saldern gestellt, zunächst als holsteinischer Beamter einfacher Herkunft, den aber das Glück auf steile Höhen führt und als Günstling der Zarin die politischen Geschicke Nordeuropas für einige Zeit entscheidend bestimmen läßt. Brandt entwirft das Bild eines widerspruchsvollen Menschen mit vielen Ecken und Kanten, mit Licht- und Schattenseiten, voll urwüchsiger Kraft und von unheimlichem Temperament, der sich von idealen Gesichtspunkten in seinem Handeln leiten läßt, aber auch für handgreifliche Werte sehr empfänglich ist, er entwirft das Bild des Staatsmanns mit großen Gaben, der in der Politik seine Persönlichkeit voll einsetzt, der die Wirklichkeit nüchtern sieht und die politischen Kräfte klug zu nutzen weiß, und der schließlich allen Schwierigkeiten zum Trotz doch sein Lebensziel, das dem Glück der Heimat gilt, erreicht, die Lösung der Gottorper Frage.

Peter III., der 1762 den Thron bestiegen hatte und dessen Vertrauter Saldern eben geworden war, erkannte als Herzog von Gottorp die Aneignung des gottorpischen Anteils an Schleswig durch die Dänen 1721 nicht an und beabsichtigte die Rückeroberung. Hier hatte Saldern zum ersten Mal Anlaß, in die Gottorper Frage einzugreifen. Er wußte aus eigener Erfahrung, wie not seiner Heimat eine ruhige Entwicklung tat und war daher entschlossen, seinen Einfluß aufs Spiel zu setzen, um den Frieden zu erhalten. Die Ermordung Peters und die Thronbesteigung Katharinas ließ ihn sein Ziel erreichen.

Die Gottorper Frage war schon seit langem ein Quelle der Beunruhigung für den Norden geworden. Die Vereinigung Schleswigs und Holsteins unter dänischer Oberhoheit schien Saldern die günstigste Lösung für die nordischen Völker und für eine ruhige Zukunft seiner Heimat. In dieser Ansicht begegnete er sich mit den dänischen Staatsmännern, die den einflußreichen Holsteiner für sich zu gewinnen wußten. Auch Katharina war grundsätzlich einer solchen Lösung nicht abgeneigt, da die kleinen Gottorper Besitzungen ihres Hauses für Rußland wertlos und nur lästig waren. Brandt schildert nun sehr anschaulich, wie Saldern allen Schwierigkeiten und Ablenkungen zum Trotz mit seiner starken Energie die Angelegenheit vorwärts treibt. In einem

russisch-dänischen Bündnis von 1765 stellte die Zarin Verhandlungen über die Beilegung des Streitfalls in Aussicht, 1767 kam eine vorläufige Vereinbarung zustande, die allerdings erst nach Erreichung der Volljährigkeit des jetzigen Herzogs von Gottorp, des Sohnes der Kaiserin, des Großfürsten Paul, endgültig werden konnte. Katharina verzichtete auf den Schleswiger Anteil und trat den Holsteiner an Dänemark ab, Dänemark verzichtete auf die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, die der jüngeren Gottorper Linie, der Eutiner, übergeben werden sollten. Mit unheimlicher Rücksichtslosigkeit schlägt Saldern im vollen Bewußtsein seiner Machtstellung als russischer Diplomat während der Unterhandlungen in Kopenhagen alle Widerstände gegen seine Politik nieder, zwingt den König unter seinen Willen und ist im Winter 1767/68 tatsächlich unbestrittener Herr in Dänemark.

Sechs Jahre vergingen, ehe der Vertrag in Gültigkeit trat. Noch vorher kam unter entscheidender Anteilnahme Salderns eine Vereinbarung zwischen Rußland und Dänemark auf der einen, und Hamburg auf der andern Seite zustande, durch die die beiden Mächte Hamburg als Freie Reichsstadt anerkannten. Als nun 1773 der Gottorper Vertrag in Kraft trat, da hatte Saldern sein Lebensziel erreicht. Wie sehr es ihm um das Schicksal seiner Heimat ging, das bewiesen wieder die Uebergabeverhandlungen, die er als Vertreter Rußlands in Kiel leitete. Noch einmal setzte er seinen ganzen Einfluß und die Wucht seiner Persönlichkeit gegen Dänemark ein, um den Herzogtümern innerhalb des dänischen Gesamtstaates ihre Sonderstellung zu erhalten. Neben Salderns Verdienst, die Gottorper Frage gelöst zu haben, darf aber nicht vergessen werden, daß er durch die Uebertragung Oldenburgs und Delmenhorsts an die Eutiner Linie auch der Gründer des heutigen Oldenburgischen Freistaates wurde, und durch seine Politik verhinderte, daß sich Rußland in Nordwestdeutschland festsetzte. Zweifellos steht die außenpolitische Regelung der Gottorper Angelegenheit im Mittelpunkt der staatsmännischen Wirksamkeit Salderns, doch erschöpft sie sich nicht in ihr. Salderns Auftreten in Polen, seine Beziehungen zu Friedrich d. Gr., nicht zuletzt auch seine erfolgreiche Verwaltungstätigkeit in Holstein-Gottorp bilden wichtige Züge im Bilde seiner Persönlichkeit. In einem Schlußabschnitt, der den Sturz Salderns und den Triumph seiner Gegner behandelt, verteidigt Brandt seinen Helden überzeugend gegen die gegen ihn erhobenen ehrenrührigen Vorwürfe.

Friedrich List, Die politisch-ökonomische Nationaleinheit der Deutschen. Aufsätze aus dem Zollvereinsblatt und andere Schriften der Spätzeit. Herausgegeben von **Friedrich Lenz** und **Erwin Wiskemann**. Band VII der Schriften, Reden und Briefe Friedrich Lists, herausg. im Auftrage der Friedrich-List-Gesellschaft von **Erwin Beckerath** u. a. Berlin 1931, Verlag von Reimar Hobbing: 686 Seiten gr. 8°.

Im Zeitalter des Autarkiestrebens und der Abkehr von der Weltwirtschaft ist das Andenken an Friedrich List und seine handelspolitischen und nationalwirtschaftlichen Forderungen ebenso von aktueller wie von historischer Bedeutung. Die anschwellende List-Literatur, die mit Walter von Molos Roman „Ein Deutscher ohne Deutschland“ vom volkswirtschaftlichen und historischen heute bereits bis in das belletristische Gebiet hinüberreicht, ist ein Zeichen für die Anklänge, die sowohl hinsichtlich der politischen und wirtschaftlichen Situation als auch in Bezug auf die in ihr zum Ausdruck kommende geistige Haltung zwischen unserem gegenwärtigen Wirtschaftsschicksal und der Zeit vor hundert Jahren immer wieder festzustellen sind. Im Rahmen dieser List-Renaissance stellt die Neuherausgabe des Gesamtwerks durch die Friedrich-List-Gesellschaft, deren siebenter Band hier vorliegt, die grundlegende wissenschaftliche Leistung und den gewichtigsten Beitrag von berufener Seite dar; schon die Namen der Herausgeber und der wissenschaftliche Ruf der Friedrich-List-Gesellschaft bürgen für das hohe Niveau des vorliegenden List-Kommentars.

Der siebente Band, der die Schriften und Aufsätze Lists zum Problem der politischen und ökonomischen National-einheit der Deutschen zusammenfaßt und erläutert, ist gleichsam die Fortsetzung des Hauptwerkes von Friedrich List, des „Nationalen Systems der politischen Oekonomie“ vom Jahre 1841, das im Rahmen des Gesamtwerks bereits früher erschienen ist. Die Grundgedanken einer nationalen Volkswirtschaft mit Freihandel im Innern und Schutz nach außen, wie sie das Denken und praktische Wirken Lists beherrschten, finden sich hier, in den Aufsätzen im Zollvereinsblatt und den anderen Schriften der Spätzeit, fortgeführt und in erweiterter Form immer von neuem zu positiven Vorschlägen zur praktischen Handels- und Wirtschaftspolitik ausgestaltet.

Nach einer Einleitung aus der Feder von Prof. F. Lenz-Gießen, die das Schicksal des Zollvereinsblattes und ihres Herausgebers aufs anschaulichste in den Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und politischen Situation der Zeit einreicht, gibt der umfangreiche, würdig ausgestattete Band in

vier Büchern die Aufsätze und Schriften Lists über die politische und die ökonomische Nationaleinheit der Deutschen, ferner seine Kampfsartikel gegen Stubengelehrte und Sophisten sowie endlich das „Vermächtnis“ wieder, die Aufsatzreihe aus den Jahren 1845—46, deren Ueberschrift zum Titel des ganzen Bandes gewählt wurde. Fast ein Viertel des Gesamtumfanges ist dem sich anschließenden Kommentar zum Text, dem Anhang und der ersten Nummer des Zollvereinsblattes vorbehalten, die im Faksimile nach dem Original wiedergegeben ist und einen besonders anschaulichen Eindruck von der praktischen Arbeit und der Vielfältigkeit der Interessen Friedrich Lists vermittelt.

Im Rahmen einer kurzen Besprechung ist es nicht möglich, der ganzen Fülle des historisch wie theoretisch gleich interessanten Materials aus Lists produktivster Epoche, das der Band darbietet, im einzelnen gerecht zu werden. Von der Forderung nach einer deutschen Nationalflagge, von Zoll-, Post- und Eisenbahnfragen über die hohe Politik der Großmächte und ihre Beziehungen zu den deutschen Staaten bis zu den Fragen des Agrar-, Gewerbe- und Geldwesens und den scharfen und bissigen Polemiken, die der reizbare Württemberger gegen seine wirklichen oder vermeintlichen Widersacher auszufechten pflegte, enthält der vorliegende Sammelband Proben Listscher Denk- und Schreibweise aus allen Gebieten seines Wirkens in den letzten Lebensjahren. Das „Vermächtnis“, mit dem der Textteil des Bandes schließt, faßt Lists imperialpolitisches Denken zu einer großartigen Gesamtschau der weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Entwicklungsreihen zusammen und zeigt, aus der Zeit heraus gesehen, in der es niedergeschrieben wurde, den ganzen Weitblick und die fast prophetische Klarheit, mit der List schon Zusammenhänge voraussah, die erst heute unter der Bezeichnung „Geopolitik“ wissenschaftliche Geltung erlangt haben. Englands Imperialismus im vorderen Orient und seine weltpolitische und wirtschaftliche Bedingtheit sah List vor nahezu 100 Jahren bereits mit gleicher Klarheit wie die beispielsweise in der ökonomischen Struktur Kanadas begründeten Tendenzen nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit vom Mutterland und die ihnen entsprechenden Vorgänge in den übrigen britischen Dominions, die erst in unseren Tagen, insbesondere jüngst in der Konferenz von Ottawa, die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf sich gezogen haben. Das Streben der nordamerikanischen Union nach der wirtschaftlichen Vormachtstellung auf dem amerikanischen Kontinent und nach Expansion im Norden und Süden erschien ihm schon als naturgemäße Folge der reichen industriellen

Möglichkeiten des Landes und der Lage seiner natürlichen Absatzmärkte, und die düsteren Prophezeiungen, daß die Union an dem Gegensatz zwischen Nord und Süd scheitern werde, tat List zwei Jahrzehnte vor dem Sezessionskriege bereits mit einem Achselzucken ab. Wenn seine weltumspannenden Vorschätzungen und Vorhersagen sich zahlenmäßig um einige Menschenalter oder auch um einige hundert Millionen Bevölkerung vergreifen, so tut das der Größe seiner kühnen Konzeption wenig Abbruch; er selbst sagt spöttisch: „Kund und zu wissen sei hiermit allen Rechnungsgenies, zumal denen in Darmstadt, Frankfurt, Kassel und Hanau, daß vielleicht oder sehr wahrscheinlich nachzuweisen ist, es sei hie und da bei den vorstehenden oder nachstehenden Berechnungen etwas zu viel oder etwas zu wenig angenommen. Darauf kommt es aber gar nicht an. Wir wollen die Hälfte wegnehmen oder zusetzen, wo immer man will, das Resultat, d. h. die Richtigkeit des Rasonnements, wird dasselbe bleiben. Und darauf allein kommt es an.“

Die grundsätzlich neue Betrachtungsweise, die List mit seiner Forderung nach einer „Wissenschaft der Zukunft“ in diesem seinem Vermächtnis als Forschungsziel vorschwebte und die, fußend auf den Ergebnissen von Nationalökonomie und Statistik als den „Wissenschaften der Gegenwart“, zum mindesten so großen Nutzen leisten werde wie die „Wissenschaft der Vergangenheit“, ist nichts anderes als die moderne, soziologisch orientierte und geopolitisch unterbaute ökonomische Theorie, die von der abstrakt-isolierenden Methode der Klassiker, die List verspottet, ebensoweit entfernt ist wie von dem bloßen Empirismus der historischen Schule. Das Ineinanderfließen von Politik und Wirtschaft im Inneren und nach außen, das gegenwärtig der theoretischen Wirtschaftsbetrachtung ihre wichtigsten Probleme stellt, spiegelt die Listsche Idee von der Einheit politischer und ökonomischer Entwicklungen und Vorgänge wieder, wie sie in seinem fast pedantischen Bemühen um den Nachweis zum Ausdruck kommt, daß die Gründung des Zollvereins nicht nur eine wirtschaftliche Zweckmäßigkeitsmaßnahme, sondern ein erster Schritt zur politischen Einheit und ein bewußter Ausdruck eines deutschen Nationalgefühls gewesen sei, das die Voraussetzung des weltwirtschaftlichen und politischen Aufstiegs Deutschlands darstelle. Nirgends tritt die aktuelle Bedeutung Listscher Gedankengänge für die deutsche Gegenwart und ihre Aufgaben klarer hervor als in diesem Vermächtnis, in dem List seinem weltpolitischen Weitblick und seinem wirtschaftlichen Verständnis ein ebenso schönes Denkmal gesetzt hat wie seiner Vaterlandsliebe, die in der politischen Zer-

splitterung der deutschen Staaten die schwerste Hemmung für den ersehnten Aufstieg Deutschlands in die Reihe der Großmächte erkannte.

In diesem Zusammenhang interessieren besonders die Aufsätze Lists über den Anschluß der Hansestädte an den Zollverein und den von ihm eine Zeitlang geplanten Schiffahrtsbund, der den verzögerten politischen Zusammenschluß auf einem wichtigen kommerziellen Gebiet vorwegnehmen sollte. Der Aufsatz „Die Hansestädte und der Zollverein“ läßt neben allem Feuer der Idee auch die diplomatische Vorsicht in der Ausdrucksweise und im Gedankengang erkennen, mit der List den „renitenten“ Hansestädtern soweit wie nur möglich entgegenkommt, um sie zu seinen Plänen zu bekehren. Auch diese, aus hunderten von Beiträgen über das hansestädtische Problem ausgewählten Aufsätze bieten ein plastisches Bild von dem rastlosen Wirken und Streben des großen „Deutschen ohne Deutschland“, der seiner Zeit so weit voraus war.

Die politisch-ökonomische Nationaleinheit der Deutschen, für die List kämpfte, ist heute in mehr als einer Beziehung wieder ein aktuelles Problem geworden; die Notwendigkeit einer Reichsreform, die Versuche zu endlicher Behebung des sogenannten Dualismus Reich-Preußen und die neubelebte Diskussion um die Reichsverfassung sind nichts anderes als die jüngsten und letzten Ausläufer alter Listscher Forderungen und Gedankengänge. In diesem besonderen Sinne verdient gerade der vorliegende Band des Sammelwerks, der die spätesten und reifsten Früchte von Lists literarischen Schaffen vereinigt und mit dem ganzen profunden Fachwissen der Wirtschaftsgeschichte unterbaut, die Beachtung des Historikers ebenso wie die jedes in der Zeit und mit der Zeit lebenden Deutschen.

Berlin.

Günter Schmolders.

Hans-Walter Klewitz, Studien zur territorialen Entwicklung des Bistums Hildesheim. Ein Beitrag zur historischen Geographie Niedersachsens. Mit einer Lichtdruck-Wiedergabe der Scharnhorstischen Karte des Bistums Hildesheim. (= Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens, herausg. von der Historischen Kommission für Hannover usw. 13. Heft). Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1932. 7,50 RM.

Der günstige Stand der hildesheimischen Quellenpublikation (Chroniken und Urkunden) und die grundlegenden älteren, aber noch immer nicht veralteten Arbeiten von H. A. Lüntzel haben die Forschung schon mehrfach zu Studien auf ver-

fassungsgeschichtlichem und historisch-geographischem Gebiet angeregt. O. Müller beschäftigte sich mit der Entstehung der Landeshoheit, J. Machens bearbeitete die Archidiakone, F. Günther beschrieb ausführlich das wichtige Teilgebiet des Ambergaues, vor allem aber schilderte A. Peters in einem meisterhaften Aufsätze so eingehend die Entwicklung der Amtsverfassung, daß einem unwillkürlich die Frage auf die Lippen kommt, ob es da einen Zweck haben kann, noch einmal mit einer — gegenüber Peters — nur wenig verschobenen Fragestellung an eine Bearbeitung Hildesheims heranzugehen. Bejahendenfalls müßte die Arbeit zum mindesten von dem Aktenmaterial des 16.—18. Jhdts. ausgehen, um von da aus rückschauend vielleicht die schon ziemlich bekannten älteren Verhältnisse noch weiter klären zu können, eine Arbeitsmethode, die mir für die Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas überhaupt als die allein Erfolg versprechende erscheint. Die vorliegende Arbeit baut jedoch wiederum ganz überwiegend auf dem gedruckten chronikalischen und urkundlichen Material auf, und es werden nur gelegentlich einige leicht greifbare Aktenstücke (wie Erbregister u. dgl.) oberflächlich herangezogen. Es ist klar, daß Klewitz so über seine Vorgänger nicht allzu wesentlich hinauskommen konnte; hinter Peters bleibt er vielfach sogar zurück, so z. B. in der Berücksichtigung der für den Aufbau einzelner Stiftsämler so hervorragend wichtigen Villikationen. Ein tieferes Eindringen in das jüngere Aktenmaterial würde vermutlich auch des Verfassers Ansicht ins Wanken gebracht haben, die Herstellung einer Karte des hildesheimischen Territoriums, bei der die äußeren und inneren Grenzen in Linien zur Darstellung kämen, sei für das 14. und sogar für das 15. Jahrhundert nicht möglich. So weit darf unsere Resignation doch nicht gehen. M. E. können wir durchaus zu einer Territorial- und Aemterkarte Niedersachsens (spätestens) um 1400 gelangen. Wird ein genügend kleiner Maßstab gewählt, kann eine solche Karte allen billigen wissenschaftlichen Anforderungen vollauf genügen. Daß gewisse Ueberschneidungen der Hoheitsrechte vorkommen, darf dabei als selbstverständlich vorausgesetzt werden; das ist ja bis ins 19. Jahrhundert hinein der Fall gewesen, wenn natürlich auch in stets abnehmendem Maße.

Die äußere Textgestaltung läßt bisweilen die nötige Sorgfalt vermissen.

Dem Klewitzschen Hefte ist eine Lichtdruckwiedergabe der Scharnhorstschen Karte des Fürstentums Hildesheim beigegeben. Da sie das für unsere Zwecke Wichtigste, die Aemtergrenzen — wenn auch erst zu Ausgang des 18.

Jhdts. —, enthält, so konnte von der bei den Studien und Vorarbeiten sonst üblichen Beifügung von Kartenskizzen des Verfassers abgesehen werden. Das Heft selbst bringt keinerlei Erläuterungen zu der Karte. Nach dem Kartentitel handelt es sich um die Reproduktion (im Maßstabe des Originals, d. i. 1 : 64 000) einer topographisch-militärischen Karte des Bistums Hildesheim, aufgenommen und gezeichnet unter Direktion des Oberstleutnants Scharnhorst von kurhannoverschen Topographen 1798. Die Originalkarte befindet sich in der Preußischen Staatsbibliothek zu Berlin.

Die weiteren erforderlichen Mitteilungen über die Karte entnehme ich dem Aufsätze von G. S c h n a t h im Hannoverischen Magazin Jg. 7 (1931) Nr. 3. Auf Grund der großartigen kurhannoverschen „Landesaufnahme“ von 1764—86 im Maßstabe 1 : 21 333 $\frac{1}{3}$ ¹ wurden gleichzeitig bzw. nur wenig später eine „Militärkarte“ 1 : 64 000 und eine „Generalkarte“ 1 : 192 000 handschriftlich hergestellt. Als dann zu Ausgang des 18. Jhdts. zur Wahrung der Demarkationslinie von 1796 hannoversche Truppen an der Oberweser und im Stifte Hildesheim standen, wurde die Gelegenheit wahrgenommen, das hannoversche Kartenwerk durch die kartographische Aufnahme dieser Grenzgebiete zu vervollständigen. Allerdings mußte man sich dabei mit der Ergänzung der „Generalkarte“ und der „Militärkarte“ bescheiden. Die damals entstandene „Militärkarte“ des Fürstentums Hildesheim ist es, die durch die vorliegende Reproduktion einem breiteren Publikum zugänglich gemacht wird. Wie die Reproduktion der Landesaufnahme Kurhannovers ist auch die Vervielfältigung der Militärkarte Hildesheims mit ihrem reichen Detail von unschätzbarem Werte für historisch-geographische Forschungen aller Art. Man darf wohl hoffen, daß die Karte in Zukunft nicht nur als Beigabe des Klewitzschen Heftes, sondern auch selbständig und somit zu einem leicht erschwinglichen Preise erhältlich werden wird.

Braunschweig.

Werner Spieß.

Johannes Mundt, Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg vom Zeitalter der ostdeutschen Kolonisation bis zum Ende des 18. Jahrhunderts (Berliner Dissertation 1932, 147 Seiten, 4 Bilder, 21 Karten).

Verf. weist in eingehender Untersuchung eine Verlagerung des märkischen Straßennetzes von den trockenen Hängen

¹ Sie liegt jetzt in einer von der Historischen Kommission herausgegebenen vorzüglichen Lichtdruckwiedergabe in dem verkleinerten Maßstabe 1 : 40 000 vor (Einzelblatt nur 2,— RM.).

der Diluvialinseln und Flußtäler zur Höhe nach. Von besonderem Wert erscheint im Rahmen unserer Zeitschrift die methodische Durchführung. Verf. hat die Elemente der Straßenforschung auf ihre Verwertbarkeit hin umsichtig geprüft. Ortsnamen, Stadttore, Gemeinsamkeiten der Besitzverhältnisse, Zoll- und Geleitsstätten, örtliche Erkundung des Geländes werden als wesentliche Momente hervorgehoben, vor allem aber die ausschlaggebende Wichtigkeit der geologischen Verhältnisse betont. Die Krugabgaben und die Zahl der Dorfkrüge als bindendes Beweismittel für die Straßenführung zu verwerten, wie es Gley, Besiedelung der Mittelmark (Stuttgart 1926), versucht hat, lehnt M. ab. Ebenso will er der Ortsform (Straßendorf) keinerlei Beweiskraft zuerkennen. Damit stellt er sich in Gegensatz zu der — unabhängig von ihm — gleichzeitig erschienenen Arbeit von K. H. Wels, Straßensysteme und Siedlungsprobleme in der frühgeschichtlichen Mittelmark (Forsch. z. Brand. u. Preuß. Gesch. XLIV [1932] 245—263), der für einen lokal begrenzten Bezirk (Gebiet rings um Köpenick) aus den Widersprüchen zwischen dem historischen Straßensystem und den Siedlungsanlagen ein frühgeschichtliches Wegenetz und dessen spätere Verlagerung (Wandlung des Köpenicker Straßensystems zum Berliner Straßensystem) ermittelt. Bemerkenswert sei, daß auch Wels die Wichtigkeit der geophysischen Verhältnisse betont. Wenn die Ergebnisse beider Autoren, denen gründliche Sachkunde zuerkannt werden muß, nicht unerhebliche Abweichungen aufweisen, so mag man daraus erkennen, welche Schwierigkeiten sich der Forschung auf diesem Gebiet in den Weg stellten. Alle Lösungen werden doch immer mehr oder weniger stark problematisch bleiben.

Magdeburg.

Gottfried Wentz.

Archivstudien. Zum 70. Geburtstage von Woldemar Lippert.

Mit Unterstützung der Wilhelm und Bertha v. Baensch Stiftung hrsg. v. Hans Beschorner. Dresden 1931, XI u. 265 S.

An der Feier des 70. Geburtstages des langjährigen Vorstehers des Wettinischen Hausarchivs und hochverdienten Direktors des Sächsischen Hauptstaatsarchivs, Dr. W o l d e m a r L i p p e r t, haben sich weit über 200 Glückwünschende beteiligt, unter ihnen die meisten in- und ausländischen Archivverwaltungen, so z. B. aus dem hantschen Bereich u. a. die von Bergen, Oslo, Stockholm, Riga, Reval und Dorpat.

In sinnvoller Weise haben sich 29 Fachgenossen zusammengefunden, die in der vorliegenden stattlichen Fest-

schrift die verschiedensten, mitunter wichtigsten Fragen der archivalischen Praxis — diese stehen, Woldemar Lipperts Lebensgang entsprechend, durchaus im Vordergrund — besprechen. Den meisten, die bei historischen Forschungen mit Archiven in Berührung kommen, drängen sich ähnliche Zweifel und Fragen auf, wie etwa, ob die Kirchenbücher in den Archiven aufbewahrt werden sollen, worüber H. V o g e s handelt. — Mit Recht fragt A. Tille „Soll das Archiv Gegenwartsstoff sammeln?“, indem er darunter vor allem Zeitungsausschnitte versteht. Steht hierbei die Frage des meist an Zahl außerordentlich geringen Personals im Vordergrund, so verursacht die ungeheure Raumnot E. M ü s e b e c k's Gedanken über die Kassation moderner Aktenbestände (G. H. Müller behandelt dieselbe Frage vom Standpunkt der Stadtarchive aus). Lippert selbst hat einmal treffend bemerkt: „Wollte man alles, alles aufheben, wie das gelegentlich manchen Archivbenutzern als Ideal vorschwebt, so müßte man für jeden deutschen Mittelstaat und jede preußische Provinz Archivmagazine von 20 Stock Höhe und vielen Kilometern Frontlänge bauen.“

Es ist unmöglich und nicht am Platze, an dieser Stelle im einzelnen auf die weiteren wertvollen Beiträge einzugehen. Auch diese befassen sich fast durchweg mit der Organisation und Geschichte deutscher Archive (wie z. B. W. S c h m i d t-Ewald's Aufsatz über die drei kursächsischen Archive zu Wittenberg). Auf Oesterreich kommt L. Bittner, auf Frankreich H. Kaiser, auf Sudetendeutschland K. Oberdorffer zu sprechen. Außerordentlich dankenswert ist R. N a u m a n n's Uebersicht über das erstaunlich vielseitige und umfangreiche Schrifttum Woldemar Lippert's, das sich keineswegs auf das Archivwesen und die Geschichte seiner engeren Heimat beschränkt.

Bei der bunten Fülle des Inhalts dieser Festschrift, der wir weiteste Verbreitung wünschen, wird ein jeder reichste Belehrung und Förderung durch ihre Lektüre erfahren.

Berlin.

R. Seeberg-Elverfeldt.

VI.

Hansische Umschau 〈Herbst 1931 bis Herbst 1932〉

Alphabetischer Seitenweiser der in der Umschau besprochenen Verfasser

Abramowski 248, B. Andersen 245, J. Andersson 258, W. Anderson 247, Andreas 250, Arup 226, Aubin 229, Augustin-Thierry 263, Baasch 229, 252, Bachrušin 270, Baethgen 268, Baetke 226, Baker 259, Balodis 269, Bandau 247, Baron 257, Battistini 270, Beardwoods 237, Becker 232, 242, Bertrand 258, Bezard 258, Biereye 246, Bleck 243, Blömcker 241, de Boer 266, Boissonnade 263, Bolin 225, 267, Borchers 242, Bosse 269, Bouman 265, Brandt 245, Bromé 267, Brugmans 266, Bruhns 268, Bruns 244, Büttner 241, Bujak 271, Bulmerincq 268, Busch 269, Calcoen 262, Carstens 245, Charliat 256, Clark 271, Cohn 233, Cole 266, Cools 253, Craven 260, Crump 260, Dahmen 239, van Dalen 266, v. d. Dams 262, Danielsson 258, Denucé 253, 262, 266, Derry 266, Djakonov 270, van Dillen 255, Donnan 256, 259, Dragendorff 246, Drehérani 263, Dreyer 244, Dulles 271, Dunlop 262, Duve 230, Eck 234, Eckardt 243, Ekblom 228, Ekegård 258, Elias 255, Enklaar 235, Entholt 244, Erixon 267, Falck 248, Feavearyear 267, Feldhaus 272, Fink 228, Finkel 270, Flechsig 247, Flügel 265, Frahm 225, Francken 266, Fredrich 248, v. Freeden 231, Freynhagen 246, Friedenthal 227, Frölich 242, Frommhold 248, Gaethgens 246, Geissler 267, v. Geramb 252, Geyl 266, Giddens 261, Gielens 253, Gjessing 224, Gimberg 236, Goluboff 270, Goubet 257, Gras 271, Greiffenhagen 250, Grey 267, van Grol 255, Grönroos 259, Grunzweig 238, Haas 248, Hädicke 245, Hall 237, Haller 271, Hamilton 258, 261, Harsin 253, Hassö 258, Hazewinkel 262, Heckscher 258, Heeringa 235, Héliot 266, Helm 244, Hennig 260, Hermansson 267, Hérubel 263, Hetteema 228, Heuer 249, Heymann 249, Hiltmann 247, Hövel 240, van t'Hoff 238, G. E. Hoffmann 245, J. C. Hoffmann 262, Hofmeister 226, 247, Hoogewerff 261, Huyskens 239, Ijzerman 254, Inglot 271, Innes 260, Insh 260, Ivinskis 269, Jacobsen 226, Jankuhn 225, Japikse 254, 255, Jegorov 232, 246, Jessen 245, Johnsen 258, Jonan 266, de Jong 266, Junghänel 265, Kehr 265, Kendrick 224, Kessler 231, Keyser 249, Kisch 248, 249, Klewitz 234, Kloepfel 249, Klose 267, Knappert 254, Knoll 238, Koczy 233, Koebner 228, Kötzschke 231, Koht 267, Kolankowski 270, Konopczynski 230, van der Kooy 255, Kossinna 224, Kraft 234, Kristensen 245, Krollmann 232, 248, Krüger 247, Kruus 269, Kuhn 257, Kullrich 240, Kuphal 239, van Laar 266, Labat 261, Lacoste 259, La Cour 245, de Laet 262, Lane 270, Larson 226, Laurent 236, Lawrence 260, Lecouturier 266, Łęga 227, Lehmann 265, Lehnhäuser 240, Lepszy 268, L' Honoré Naber 255, 261, Lipson 256, v. Loesch 231, 239, Lorentzen 267, Lotz 270, Lutman 271, Maleczyński 234, 270, Małowist 234, 268, Mannertfeldt 267, Marguet 272, Martin 257, Matthews 268, Meier 241, 242,

Meilinck 254, Meininghaus 240, Meyer 231, Michalik 265, Mikola 270, Milewski 226, Moloney 260, Morgan 261, Mošin 227, Müller 243, Muhl 249, Nerman 227, Neubauer 246, Neumann 232, Nielsen 267, van Nierop 255, Nowé 266, Obreen 266, Oestman 267, Olinski 249, Olrik 226, Oman 267, Pagès 259, Papritz 250, Paul 267, Pauls 244, 245, Penkauskas 269, Pennings 240, Penrose 262, Person 227, Peschel 260, Petersen 245, Petry 250, Petzsch 226, Peus 240, 241, Pfitzner 246, Pierrard 253, Pirenne 230, 265, Plischke 260, Pönicke 252, Poignant 236, Pollo 256, Prims 236, Prove 249, Rachei 247, Raeder 226, Ramaer 228, Ramsauer 243, v. Rauch 252, Raudonikas 227, Reinecke 242, Ribbeck 239, Rörig 229, Rogowski 233, Rosén 268, Rosendahl 241, Rothfels 268, Roussilhe 259, Rutkowski 271, Sahlgren 227, Sainsbury 262, Salzman 237, Saring 252, Savignon 257, Sayous 238, 266, 270, Schaar 242, Schäfer 267, Schalk 244, Scheben 265, Scheel 225, Schlosser 252, Schmid 249, F. Schmidt 240, H. Schmidt 245, P. Schmidt 268, Schnath 241, Schnettler 240, Schreyer 262, F. Schröder 265, H. Schröder 269, Schulbach 269, Schulte 240, Schurhammer 262, Schwantes 225, Segelken 243, Skrupskelis 269, de Smet 236, Smit 235, Smith 235, Smogorzewski 259, Sneller 254, 266, Söderberg 258, Spangenberg 229, Spekke 269, Stallmann 243, Stapel 262, Stegman 269, Stephenson 266, Sterck-Proot 266, Sternbeck 261, Stillmark 250, Stomberg 267, Strasser 224, Strieder 229, de Sturlier 236, Tatarin-Tarnheyden 269, Taylor 260, 270, Teichmann 232, Teillac 261, Tentelis 269, Thompson 230, Tiersch 269, Tiselius 259, Tymieniecki 227, 233, Usher 270, 272, Vasiliev 227, Vasmer 226, Verlinden 228, Vignols 257, de Villiers 261, Vogel 233, Vrijman 261, Wachowski 226, Wadstein 224, 225, Wätjen 263, Walden 249, Wallin 267, von Walter 246, Wehrmann 247, 248, C. Weibull 267, L. Weibull 226, 235, Weider 230, Weinbaum 256, Wermke 248, van Werveke 228, 235, 236, Widajewicz 227, v. Winterfeld 240, Wipper 269, Witte 232, 246, Wobcken 243, Woliński 268, Wurffbain 262, Young 260, Zahrenhusen 243, Zajązkowski 269.

Abkürzungen der gebräuchlichsten Zeitschriftentitel

A.	= Archiv	EHR.	= The English Historical Review
Abh.	= Abhandlungen	F.	= Forschungen
AHR.	= American Historical Review	FBPG.	= Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte
AHES.	= Annales d'histoire économique et sociale	G.	= Geschichte
Btr.	= Beiträge	Gbl.	= Geschichtsblätter
BMHG.	= Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap gevestigd te Utrecht	GV.	= Geschichtsverein
BVGO.	= Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde	HV.	= Historische Vierteljahrschrift
DHT.	= (Dansk) Historisk Tidsskrift	HZ.	= Historische Zeitschrift
		Jb.	= Jahrbuch (Jbb. = Jahrbücher)
		Jbr.	= Jahresbericht
		JEBH.	= Journal of Econo-

	mic and Business History	TG.	= Tijdschrift voor Geschiedenis
Mag.	= Magazin	V.	= Verein
Mbll.	= Monatsblätter	Verh.	= Verhandlungen
Mh.	= Monatshefte	VGA.	= Verein f. Geschichte und Altertumskunde
Mitt.	= Mitteilungen	VSWG.	= Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
NHT.	= (Norsk) Historisk Tidsskrift	Zs.	= Zeitschrift
Rdsch.	= Rundschau	ZSRG.G.A.	= Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung.
Rev.	= Revue bzw. Review		
RH.	= Revue historique		
Sb.	= Sitzungsberichte		
SHT.	= (Svensk) Historisk Tidsskrift		

1. Vorhansische Zeit

von
Walther Vogel

Das von Gustaf Kossinna hinterlassene schön ausgestattete Werk *Germanische Kultur im 1. Jahrtausend n. Chr.* Bd. I (Leipzig 1931, XII u. 367 S.) enthält auch einen Abschnitt über Frühgermanisches Seewesen und Schiffbau; Bd. II, dessen Erscheinen zu erhoffen ist, soll u. a. die Wirtschaft behandeln. Populärer und mehr aus zweiter Hand schöpfend als das bei aller Gemeinverständlichkeit doch in weitem Maße auf eigener Forschung beruhende Werk des verstorbenen Altmeisters der deutschen Prähistoriker ist, ähnlich wie das Hans. Gbl. 1928 S. 242 angezeigte Werk desselben Vfs. K. Strasser, *Sachsen und Angelsachsen* (Hamburg 1931, 188 S.); ähnlich auch eine neue *History of the Vikings* (London 1930, Methuen) von T. D. Kendrick. — Guttorm Gjessing, *Norske og fremmede sverd i vikingetiden* (NHT 29, 1931, 4. H. S. 241—259) sucht, z. T. in Polemik gegen J. Schreiner (vgl. Hans. Gbl. 1930, S. 259) nachzuweisen, daß die Einfuhr von Schwertklingen aus dem Frankenreich nicht so bedeutend war und daß daneben auch angelsächsischer Import zu beachten ist. — E. Wadstein, *Våra förfäder och de gamla friserna* (SHT 52, 1932, 1. H., S. 81—88) faßt seine Studien über den friesischen Einfluß im skandinavischen Norden, über die hier regelmäßig referiert worden ist, noch einmal kurz zusammen.

Im Vordergrund des Interesses steht immer noch die durch die bekannten Ausgrabungen angeregte Erörterung der Haihabu-Schleswig-Frage. Die Literatur darüber schwillt nachgerade derartig an, daß wir uns mit der Erwähnung der

wichtigsten, insbesondere der Berichte der unmittelbar an den Ausgrabungen Beteiligten, begnügen müssen. G. S c h w a n t e s hat einen ausführlichen, die Ausgrabungen bis Ende 1930 berücksichtigenden Vortrag mit Abbildungen in der Ztschr. f. Ethnologie 63, Sitz.-Ber. vom 20. Juni 1931, veröffentlicht. Ueber die Ausgrabungen von 1931 (Juli—Okt.) berichtet außer Schwantes (s. Hans. Gbl. 1931 S. 255) ausführlicher H. J a n k u h n im Nachrichtenblatt f. dt. Vorzeit Jg. 8, 1932, H. 2: Die Umgebung des großen N-S-Hauptweges, die vom Suchgraben durchschnitten wurde, erwies sich als auffallend fundleer; vielleicht war hier ein Platz. Aufgedeckt wurden westlich des Weges wieder eine Anzahl Häuser, ältere (heidnische) Kammergräber, zahlreiche Gruben und einige Brunnen. Einige Münzfunde stellen es sicher, daß die Anfänge der Siedlung bis mindestens in die Zeit 820—850 zurückgehen. Besonders wichtig ist der Nachweis von wikingerzeitlichen Scherben (rheinische sog. Pingsdorfer Keramik und Wein-Amphoren) in Hollingstedt a. d. Treene, womit die jüngst von F r a h m (s. Hans. Gbl. 1931, S. 255) untersuchte, bisher mehr hypothetische Annahme eines Transitverkehrs Treene (Eider)—Schleswig der Gewißheit nahe rückt; vgl. H. J a n k u h n, *Neues zur Frage des Transitverkehrs Haithabu — Hollingstedt* (Kieler Neuest. Nachr. 16. Okt. 1932, Beilage „Aus unserer meerumschlungenen Heimat“). O. S c h e e l, *Haithabu in der Kirchengeschichte* (Ztschr. f. Kirchengesch. 50 [3. F. 1, 1931], S. 271—314) verwertet die Ausgrabungen zu Folgerungen über Art und Verlauf der frühesten nordischen Mission. Scheel, Schwantes (s. Hans. Gbl. 1931, S. 255) und E. W a d s t e i n *Hedeby*, Fornvännen 1932, S. 220—243, stimmen darin überein, daß die Namen Hedeby und Schleswig dieselbe, etwa Anfang des 9. Jahrhunderts entstandene Siedlung bezeichnen, die südlich der Schlei, in der jetzt in Ausgrabung befindlichen Oldenburg lag, etwa Mitte des 11. Jhdts. ihr Ende nahm und — allmählich oder plötzlich — auf die Nordseite an die Stelle des heutigen Schleswig verlegt wurde.

Eine Anzahl Untersuchungen und Darstellungen biographischer Art befassen sich mit dänischen Königen des 10. u. 11. Jahrhunderts, und sind teils für die Beurteilung der deutsch-dänischen Verhältnisse, teils auch für die Kultur- und Wirtschaftsgeschichte der Zeit von Bedeutung: Sture Bolin *Danmark och Tyskland under Harald Gormsson. Grundlinjer i dansk historia under 900-talet* (Scandia IV, 1931, S. 184—209) behandelt bes. die Christianisierung Dänemarks unter deutschem Einfluß, die Gründung der Bistümer Ripen, Schleswig, Aarhus, und das politische Werk

Haralds, das im Jellinge-Denkmal seinen monumentalen Niederschlag gefunden hat; vgl. dazu auch Lis Jacobsen, *Kong Haralds og Kong Gorms Jellinge-Monumenter* (Scandia IV, S. 234—69) und *Vikingetidens „historiske“ danske Runeindskrifter. Bidrag til Spørgsmaalet om Rune-stenenes Tidsfæstelse* (ebenda V, 1932, S. 103—147). — Ferner: L. M. Larson, *Canute the Great (995—1035) and the Rise of Danish Imperialism* (Heroes of the Nation Series. Putnam 1931) und vor allem die bedeutsame Untersuchung von Erik Arup, *Kong Svend 2. s Biografi* (Scandia IV, S. 55—101). — Lauritz Weibulls Aufsatz *Geo-etnografiska inskott och tankelinjer hos Adam av Bremen* (Scandia IV, S. 210—223) hoffen wir im nächsten Heft unseren Lesern in deutscher Gestalt vorlegen zu können. Verzeichnet sei auch das Erscheinen einer neuen Saxo-Ausgabe: *Saxonis Gesta Danorum* utg. ved J. Olrik og H. Ræder (Kbh. 1931).

Mit regem Eifer wendet sich die Forschung neuerdings dem Auftreten der Wikinger an der Südküste der Ostsee zu, einem Bereich, der noch vor nicht langer Zeit für die historische und archäologische Erforschung der Wikingerzeit eine terra incognita war. Max Vasmer, *Wikingerspuren bei den Westslaven* (Ztschr. f. osteurop. G. 6 [N.F. 2], 1932, S. 1—16) erwähnt germanische Namen westslavischer Fürsten und besonders zahlreiche Ortsnamen, die auf wikingischen Einfluß deuten, an der Küste von Wagrien bis Ostpreußen, auch in Polen und Schlesien, weist ferner auf die Verbreitung der nord. Bezeichnung sild = Hering in den slav. Sprachen hin. — Zur *Vineta-Frage* äußert sich erneut A. Hofmeister, Mbl. d. Ges. f. pomm. GA 46, 1932, S. 81—89. Da Münzfunde zur Erkenntnis der vorhansischen Verkehrsgeschichte eine wesentliche Rolle spielen, ist die Zusammenstellung von W. Petzsch über *Die vorgeschichtlichen Münzfunde Pommerns* (Greifswald 1931, 80 S.) von Bedeutung. Der germanisch-slavische Gegensatz, der in die Frühgeschichte dieser Gebiete hineinspielt, kommt zum Ausdruck in zwei sich gewissermaßen ergänzenden Schriften: W. Baetke, *Vorpommern und Rügen in germanischer Frühgeschichte und Heldensage* (Balt. Studien N.F. 33, S. 1—20) und T. Milewski, *Pierwotne nazwy wyspy Rugji i slowi-ańskich jej mieszkańcom* [die ursprüngliche Bezeichnung der Insel Rügen und ihrer slav. Bewohner], Slavia occid. 9, 292 bis 306; vgl. Bellée Mbl. Ges. f. pomm. GA 46, S. 28 f. — Norwegische Beziehungen zu Polen über Pommern — Olaf Tryggvason soll mit einer Tochter Boleslav Chrobrys verheiratet gewesen sein — behandelt K. Wachowski,

Normegowie na Pomorzu za Mieszka I, Kwartalnik hist. 45, 1931, I S. 181—210, und dieselben Dinge berührt J. Widajewicz, *Najdawniejszy piastowski podbój Pomorza* [die älteste Eroberung Pommerns durch die Piasten] Slavia Occid. 10, 1931, S. 13—117, franz. Inhaltsang. S. 454; vgl. Ztschr. f. osteur. G. 6, S. 447 u. 142. Die Kultur Pommerns im früheren MA. auf Grund der Ausgrabungen ist Gegenstand einer fleißigen und mit zahlreichen Abbildungen und Karten ausgestatteten Darstellung von W. Łęga, *Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu na podstawie wykopalisk*, im Roczniki towarzystwo naukowego w Toruniu (Thorn) 1929 S. 153—461 u. 1930, S. 103—468.

Erik Person, *Gotlands äldsta mynt* (SHT. 52, 1932, S. 219—224) führt den einleuchtenden Nachweis, daß eine von Appelgren für norwegisch (Nidaros) erklärte Münze in Gotland (Wisby) geprägt worden ist und die älteste dort nachweisbare einheimische Prägung darstellt (12. Jhdt). Zwei in Estland gemachte Münzfunde bespricht A. Friedenthal: Den schon Hans. Gbl. 1931 S. 255 erwähnten Fund von Kumna (Btr. z. Kde Estlands 18, 1932) und (ebenda) den Okt. 1926 auf der Insel Karlos (vor Reval) gemachten (127 Stück, u. a. 97 deutsche, 19 angelsächsische, 8 arabische, 2 byzantinische, etwa 1015 vergraben). Eine Uebersicht über *Sveriges förbindelser med Ostbaltikum under forntiden* gibt B. Nerman im Årsbok 1931 utg. av Riksföreningen för svenskhetens bevarande i utlandet. — W. J. Raudonikas, *Svenskt och finskt i Gardarike* (Fornvännen 1931, S. 352 bis 370, m. Abb.) kommt auf Grund der Untersuchung von 15 Grabhügeln des 10. und 11. Jahrhunderts bei Nikolskoe am Ladoga zum Ergebnis, daß man es hier nicht mit nordischen Niederlassungen, sondern nur mit Handelseinfluß zu tun habe. Fußend auf selbständiger Durchforschung überwiegend der altrussischen und arabischen Texte liefert A. Vasiliev ein Bild der *Economic relations between Byzantium and old Russia* (JEBH. IV Nr. 2, Febr. 1932, S. 314—334), während J. Sahlgren, *Wikingerfärten im Osten* (Ztschr. f. Slav. Philol. 8, H. 3—4, S. 309—323), ausgehend von der Erklärung schwedischer Ortsnamen, einige Zweifel über die Deutung der nordischen Namen der Stromschnellen des Dnjepr behebt. — Angesichts der sich in den letzten Jahren immer mehr häufenden Zeugnisse der Einwirkung der nordischen Wikinger in Osteuropa dürften K. Tymieniecki, *Les origines de la civilisation Polonaise* (La Pologne 13, 1932, S. 1—17) und Mošin, *Die Anfänge Rußlands. Die Normannen in Osteuropa* (Byzantinoslavica 3, 1931, H. 1, S. 33—58), die beide die Bedeutung

dieses Einflusses herabzusetzen versuchen, einen schweren Stand haben.

Der bekannte schwedische Namenforscher R. Ekblom, *Idrisi und die Ortsnamen der Ostseeländer* (Namn och Bygd 1931, H. 1—2, S. 1—84) unterzieht die Namen der 1154 entstandenen Karte des arabisch-sizilischen Geographen einer eindringlichen Kritik, wobei auch auf Nautik und Seeverkehrswege der Zeit manches Licht fällt; an Namen von Städten aus dem später hansischen Bereiche begegnen u. a. Bremen, Lübeck, Schleswig (Slesbuli!), Danzig, Nowgorod, Kalmar, Sigtuna, Oslo.

Zum Schluß seien noch einige Arbeiten genannt, die die Frühzeit des westlichen Verkehrsbereichs betreffen. Charles Verlinden, *Flandre et Zélande sous Robert I le Frison* (Rev. Belge de phil. et d'hist. 10, 1931, S. 1086—93) behandelt die 2. Hälfte des 11. Jahrhunderts. — H. Hettema, *Jets over de catastrofe van 864* (BVGO. VII. R., D. 1, 1931, S. 291—95) sucht klar zu machen, wie es infolge der Sturmflut von 864 zur Verbreiterung der Lekmündung und infolge davon zur Verlandung des Krommen und Ouden Rhein, sowie zur Abdeichung bei Wijk te Duurstede kam. Zeitlich anschließend erörtert J. C. Ramaer, *Het graafschap, later Holland, de Rijn-en Maasdelta en de stichting van Dordrecht in de 11 de eeuw* (BVGO. VII. R., D. 2, 1931, S. 1—28) die Flußarme, Schiffahrtswege und Zölle des Rheinmündungsdeltas im 11. Jahrhundert, sowie das Aufkommen Dortrechts, das den Rückgang Vlaardingens nach sich zog. — H. van Werveke, *Monnaie, lingots ou marchandises. Les instruments d'échange aux XI.e et XII.e siècles* (AHES. IV, 1932, Nr. 17 S. 452—468) befaßt sich mit der Frage der Verwendung von Münzgeld, Metallbarren und Waren als Tauschmitteln in dieser Zeit.

2. Hansische Gesamtgeschichte bis 1500

von

Hans-Gerd von Rundstedt

Von den *Jahresberichten für deutsche Geschichte* ist der 5. Jahrgang 1929 (Leipzig 1931, Koehler, XIV u. 773 S.) und 6. Jg. 1930. 1. Teil: *Bibliographie* (Leipzig 1932, Koehler, 92 S.) erschienen. Von den „Forschungsberichten“ des 5. Jahrgangs nennen wir u. a. R. Koebner über Städtewesen des Mittelalters und G. Fink über die drei Hansestädte. Im Sachregister ist unter dem Stichwort Hanse ein Ansatz zur Zusammenfassung hansischer Literatur gemacht.

In der neu erscheinenden 4. Auflage des *Wörterbuchs der Volkswirtschaft* (Jena 1931 u. 1932, G. Fischer) ist der v. Belowsche Artikel der 3. Auflage über *Hanse* unter Heranziehung der neueren Literatur von H. Aubin neu bearbeitet worden, und hat E. Baasch einen neuen, auch über die hauptsächlichsten Forschungen der letzten Jahre knapp und gut orientierenden Artikel über *Stadtwirtschaft* geschrieben. v. R.

Nur kurz sei an dieser Stelle hingewiesen auf zwei Abschnitte in dem soeben erschienenen, wie immer glänzend mit Bildern und Karten ausgestatteten neuen Bande der *Propläen-Weltgeschichte*, herausgegeben von W. Goetz (Bd. IV. Das Zeitalter der Gotik und Renaissance 1250—1500), nämlich auf Jakob Strieder, *Werden und Wachsen des europäischen Frühkapitalismus* (S. 1—26) und vor allem Fritz Rörig, *Die europäische Stadt* (S. 277—392); auf die bedeutsame Abhandlung Rörigs, die die hansische und oberdeutsche Stadtentwicklung in den gesamteuropäischen Rahmen eingliedert, wird später noch ausführlicher zurückzukommen sein. Uebrigens hat F. Rörig in seinem Artikel *Hanseatic League* in der *Encyclopaedia of Social Sciences* (New York 1932, S. 261—267) das Wesen und die Geschichte der Hanse dem angelsächsischen Leserkreise näher gebracht, was um so mehr zu begrüßen ist, als ältere und neuere Darstellungen der Hanse in englischer Sprache wissenschaftliche Sachkenntnis häufig vermissen ließen. W. Vogel.

H. Spangenberg, *Territorialwirtschaft und Stadtwirtschaft. Ein Beitrag zur Kritik der Wirtschaftsstufentheorie* (Beih. 24 d. HZ. München u. Berlin 1932, Oldenbourg, VII u. 148 S.) will im Gegensatz zur herrschenden Meinung (Bücher, Schmoller) und namentlich zu v. Belows Anschauung, daß sich der mittelalterliche Staat um das Wirtschaftsleben nicht gekümmert habe, bereits im 13. Jahrhundert die Anfänge einer Territorialwirtschaft erkennen, die, in ihrer Entfaltung durch die Blütezeit der Stadtwirtschaft vom 13. bis 15. Jahrhundert unterbrochen, erst im 15. und 16. Jahrhundert ihre Fortsetzung fand und aus der heraus dann die Volkswirtschaft erwachsen ist. Den Nachweis für diese immerhin bemerkenswerte These zu erbringen, ist u. E. dem Verfasser nicht gelungen, da die von ihm herangezogenen Quellenstellen nur sehr vereinzelte und unvollständige Belege für seine Behauptungen bieten, und auch im einzelnen bleibt manches anfechtbar. Demgegenüber wird man die „Territorialwirtschaft“ des 13. Jahrhunderts zu streichen haben und für die spätere Zeit an der Belowschen Anschauung von der

landesherrlich geleiteten Stadtwirtschaft festhalten. Nichtsdestoweniger werden die auf der Verarbeitung einer reichen Literatur beruhenden Ausführungen des Verfassers als anregender Beitrag, namentlich zur Frage der Wirtschaftsstufen, ihren Wert behalten. Besonders unterstreichen möchten wir auch den wiederholten Hinweis des Verfassers auf die in der Forschung nicht genügend beachtete maßgebende Bedeutung, welche das wechselnde Verhältnis von Landesherrschaft und Städten für die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Territorien gehabt hat (S. III, 12 f., 57 Anm. 4, 70), da uns hiermit ein fruchtbarer Gesichtspunkt für weitere Forschungen gegeben zu sein scheint.

Zusammenfassende Darstellungen hansischer Geschichte bringen H. Pirenne in *La fin du moyen âge* von H. Pirenne, A. Renaudet, E. Perroy, M. Handelsman und L. Halphen. Bd. 1: *La désagrégation du monde médiéval (1285—1453)* (Paris 1931, F. Alcan. = Peuples et Civilisations, VII. 569 S.) und J. W. Thompson (Prof. in Chicago), *Economic and social history of Europe in the later middle ages (1300—1530)* (New York u. London 1931, The Century Co., VIII u. 545 S.). P. bietet einen knappen, guten und klaren Ueberblick, T. eine geschickt aus der Literatur zusammengearbeitete, anschauliche und lesbare Schilderung, die im Großen und Ganzen den Stand der Forschung richtig wiedergibt. Zu beanstanden sind u. a. die Ausführungen über die Kreiseinteilung der Hanse, und die Kennzeichnung als Hansestadt ist zu tilgen bei Haddeby, Libau, Pskow, Koblenz, Wiesbaden, Aachen, Utrecht, Middelburg, Dordrecht, Brielle, Amsterdam und Emden (S. 157 f.). Zu Unrecht wird S. 189 behauptet, daß der Deutsche Orden sich 1379 der Hanse angeschlossen habe. Im Literaturverzeichnis vermißt man ungern wichtige neuere Werke wie Vogels „Seeschiffahrt“ und Rörigs „Hansische Beiträge“. — Von einem bedauerlichen Mangel an Kenntnis hansischer Geschichte zeugt der Aufsatz von Helmut Duve, *Hanseatische Plastik auf der Insel Gotland* (Deutsch-Nord. Jb. f. Kulturaustausch u. Volkskunde 1931, S. 92—100). — Ladislas Konopczyński, *Le Liberum Veto. Etude sur le développement du principe majoritaire* (Paris 1930, Champion, 297 S.) betrachtet die Geschichte der Hanse unter dem Gesichtspunkt eines ununterbrochenen Kampfes zwischen Autonomie und Zentralismus, zwischen der Regel der Mehrheit und des Liberum Veto der Einzelstadt (S. 102 ff.).

Für das Buch von Manfred Weider, *Das Recht der deutschen Kaufmannsgilden des Mittelalters* (Breslau 1931, Marcus, XXII u. 518 S.), welches allerdings die Gesellschaften

der Kauffahrer nicht mit einbezieht, verweisen wir auf die anerkennende Rez. von H. v. Loesch in ZSRG., G. A. 52, S. 464 ff., der in dem Exkurs über Hanse und Hansgraf die Berücksichtigung der Hanse deutscher Kaufleute in England sowie der Hanse der Kölner Englandfahrer vermißt und gegenüber W.'s skeptischer Bemerkung hinsichtlich der Ableitung eines allgemeinen Begriffs „Hanse“ aus gemeinschaftlichen Merkmalen (S. 380) auf W. Steins Definition als „reisende Kaufmannsschar“ (HGbl. 1910, S. 578) aufmerksam macht.

Rudolf Köttschke, *Zur Geschichte des städtisch-bürgerlichen Unternehmertums im deutschen Osten* (Ztschr. f. d. ges. Staatswiss. 92, H. 3, S. 481—489) widmet Rörigs „Hansischen Beiträgen“ eine eingehende und sehr anerkennende Besprechung, in der er die Theorie vom Unternehmerkonsortium als „einleuchtenden Erklärungsversuch“ anerkennt; der Aufhellung bedürfe jedoch noch die Siedlung selbst, um die Frage nach dem Verhältnis der Unternehmergruppe zur entstehenden Siedlergemeinde zu klären. — Ebenfalls mit Rörigs Arbeiten berührt sich der anregende und der Forschung auf dem Gebiete der Gesellschafts-, Berufs- und Vermögensgeschichte neue Wege weisende Aufsatz von Gerhard Keßler, *Genealogie und Wirtschaftsgeschichte* (A. f. Kultg. 22, 1931, S. 199—236).

In Forschungen und Fortschritte 8. Jg. (1932), Nr. 11, gibt Herbert Meyer einen gedrängten Auszug aus einem gedankenreichen Vortrag über *Bürgerfreiheit und Herrschergewalt unter Heinrich dem Löwen*. Aus der Gottesfriedensbewegung wird mit L. v. Winterfeld die Entstehung des Stadtrates, ferner auch die eigenrechtliche Herrschergewalt des Löwen hergeleitet; ja sogar die Grundlage zu der späteren deutschen Hanse glaubt M. in der Herstellung einer Gottesfriedensgemeinschaft zwischen den Sachsenstädten und Wisby auf Gotland erblicken zu dürfen. Ein neuartiger Gesichtspunkt zweifelsohne, dessen genauere Nachprüfung für den hansischen Forscher eine reizvolle Aufgabe sein wird. — In seiner, von A. Hessel angeregten, Diss. *Die Reichsgewalt in Norddeutschland von der Mitte des 13. bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts* (Göttingen 1931, 104 S.) beschäftigt sich Erich v. Freeden u. a. mit der „bislang überwiegend zu Ungunsten des Reiches entschiedenen Frage“ nach dem Anteil des Reichs am wirtschaftlichen und politischen Aufstieg Lübecks und der Hanse (S. 45 ff.). Verfasser betont, daß in Lübeck als einzigem Reichsbesitz auf niederdeutschem kolonialen Boden der einzige Ansatzpunkt für ein direktes Eingreifen des Reichs in die Welt der Seestädte gegeben war

und daß daher die Beziehungen zwischen Lübeck und dem Reich auf verfassungsmäßigem sowie namentlich auf finanziellem Gebiete (Reichssteuern!) recht rege waren und von beiden Seiten bewußt gepflegt wurden, besonders nachdrücklich unter der Regierung Rudolfs von Habsburg. Auch die übrigen Ostseestädte haben während des 13. Jahrhunderts häufiger die königliche Vermittlung in Handelsangelegenheiten gesucht und gefunden, in engstem Zusammenhang mit der jeweiligen außenpolitischen Situation des Reiches.

Fritz Teichmann, *Die Stellung und Politik der hansischen Seestädte gegenüber den Vitalienbrüdern in den nordischen Thronwirren 1389—1400* (Hallenser phil. Diss. 1928, Berlin 1931, 89 S.) gelangt in eingehender Untersuchung der Frage, warum es der Hanse in den Jahrzehnten nach ihrem großen Siege von 1370 nicht gelungen ist, die schweren Schädigungen ihres Handels durch die Räubereien der VB. abzuwehren, zu dem Ergebnis, daß die egoistische Sonderpolitik der verschiedenen Städtegruppen innerhalb der Hanse das Zustandekommen einer einheitlichen und energischen Aktion gegen die VB. verhindert hat. Im Lit.-Verz. S. 10 ist Koopmann in Koppmann und M. Hoffmann in C. Sattler zu verbessern.

Auf Gerhard Neumanns ausgezeichnete Biographie *Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts* (Veröff. z. Gesch. d. freien u. Hansestadt Lübeck, Bd. 11, 1932, 158 S.) wird ausführlicher zurückzukommen sein.

Zu dem in HGbl. 1931, S. 270 f. erwähnten Werke Jegorovs verweisen wir hier noch auf die eingehende und sowohl die Methode als auch die sachlichen Ergebnisse des russischen Gelehrten endgültig widerlegende und erledigende Kritik von Hans Witte, *Jegorovs Kolonisation Mecklenburgs im 13. Jahrhundert. Ein kritischer Nachweis* (Osteuropa-Institut. Bibl. geschichtl. Werke a. d. Literaturen Osteuropas, Nr. 1, Bd. 3, Breslau 1932, Priebatsch, XII u. 233 S.).

Wir gelangen in den Osten des hansischen Bereichs und notieren zunächst eine Hallenser jur. Diss. von Walter Becker, *Magdeburger Recht in der Lausitz. Sein Geltungsbereich und seine Denkmäler. Ein Beitrag zur Geschichte des Magdeburger Rechts* (Stuttgart 1931, Kohlhammer, XIV u. 107 S.) (vgl. Wentz, HZ. 145, S. 638).

Eine *Politische Geschichte des Deutschen Ordens in Preußen* verdanken wir der bewährten Feder von Christian Krollmann (Königsberg i. Pr. [1931], Gräfe u. Unzer, VIII u. 205 S.). Als gewiegter Kenner der preußischen Ordensgeschichte trägt der Verfasser hier das Thema zahlreicher

wertvoller Einzeluntersuchungen in größerem Rahmen und populärem Gewande vor, unterstützt durch ein ausgezeichnetes Abbildungsmaterial (vgl. auch HGbl. 1931, S. 204 u. 272). — Nicht zugänglich war uns eine polnische Arbeit von Kazimierz Tymieniecki, *Znaczenie polityczne sprowadzenia Krzyżaków (Die politische Bedeutung der Berufung des Deutschen Ordens)* (Prusy Wschodnie 1932, S. 23—56), die wir deshalb mit allem Vorbehalt lediglich notieren können.

Im Elbinger Jb. 10 (1932), S. 33—50, veröffentlicht Willy Cohn jetzt seine angekündigte Studie über *Hermann von Salza im Urteil der Nachwelt* (vgl. HGbl. 1931, S. 203 A. 1). Bei mancher Verschiedenheit der Auffassung im einzelnen ist allen Beurteilern im Laufe der Jahrhunderte gemeinsam die Bewunderung der moralischen Persönlichkeit des großen Hochmeisters.

W. Vogel schildert in kurzen Zügen, unter klarer Herausarbeitung der Hauptmomente, *Die Ordenskolonisation in den südlichen Küstenländern der Ostsee* (Verhandlungen u. wissenschaftl. Abhandlungen d. 24. deutschen Geographentages z. Danzig 26. bis 28. Mai 1931, S. 111—130), deren Bedeutung er darin erblickt, daß der Orden „dem von einem starken natürlichen Ausbreitungstrieb vorgetriebenen deutschen Volkstum durch seine kraftvolle politische Führung am Südostgestade des Baltischen Meeres eine neue Heimat geschaffen hat, deren Kern und breite Grundlage das Preußenland wurde, während seine Kolonisation in Ostpommern weniger tief Wurzel gefaßt hat und nach NO, nach Livland hin, abklingt“ (S. 130). — In der Königsberger Hartungschens Zeitung Jg. 1931, Nr. 314, veröffentlicht Bruno Rogowski einen Auszug aus einem Vortrage über die *Wirtschaftspolitik des deutschen Ritterordens*. Für die Ausbildung eines Eigenhandels des Ordens glaubt B. die Erklärung weniger im Zwang der Verhältnisse (Bernsteinregal!) als in der aus Italien (Sizilien, Venedig) mitgebrachten Vorstellung von den ungewöhnlich hohen Gewinnen, die man aus einem Staats- oder gar Monopolhandel ziehen könne, zu sehen. Eine ansprechende Vermutung, die viel Wahrscheinliches für sich hat (vgl. auch HGbl. 1931, S. 204 A. 2)! Was ist darunter zu verstehen, daß die großen preußischen Städte der Hanse mit „Baisseklausel“ angeschlossen waren? Den Wendepunkt in der Stellung des Ordens zu Handels- und Hansefragen legt B. in die Zeit um 1400.

Leon Koczy, *Przymierze polsko-duńskie w roku 1315 na tle stosunków polsko-brandenburskich* (Roczniki historyczne 7, 1931, S. 31—81) behandelt ein, unter nur unge-

nügend bekannten Bedingungen abgeschlossenes, gegen Markgraf Waldemar von Brandenburg gerichtetes Bündnis zwischen Wladisław Lokietek und Erich Menved von Dänemark v. J. 1315.

Karl Maleczyński, *Die ältesten Märkte in Polen und ihr Verhältnis zu den Städten vor der Kolonisierung nach deutschem Recht* (Osteuropa-Institut. Bibl. gesch. Werke a. d. Lit. Osteuropas. Nr. 4. Breslau 1930, Priebatsch, 207 S. Uebers. v. Dr. J. Mirtschuk), auf dessen ungünstiges Urteil über Zahl und Bedeutung der deutschen Kolonisation H. Witte (HZ. 146, S. 392) hingewiesen hat, bietet eingangs, durch eine Skizze unterstützt, eine sorgfältige Untersuchung der Handelswege, die Polen, das Verbindungsland zwischen dem Westen und Osten Europas, seit den ältesten Zeiten durchziehen, sowie des sich auf ihnen abspielenden Transit-, Export- und Importhandels. — Wenig Neues bringt Marjan Malovist, *Le développement des rapports économiques entre la Flandre, la Pologne et les pays limitrophes du XIII^e au XIV^e siècle* (Rev. belge de philol. et d'hist. 10, 1931, S. 1013—1065).

A. Eck, *À propos des draps d'Ypres à Novgorode* (ebenda S. 591—594) untersucht mit positivem Ergebnis die Echtheit einer russischen Urkunde des 12. Jahrhunderts, auf welche H. Pirenne (ebenda Bd. 9, 1930, S. 563 ff.) die Aufmerksamkeit gelenkt hatte und die für 1130—36 Yperner Tuch als in Nowgorod wohlbekannte Ware erkennen läßt. Es gelangte hierher teils durch Vermittlung skandinavischer Schiffer, teils vielleicht holten es die Nowgoroder selbst in den „Ländern jenseits des Meeres“. — H.-W. Klewitz, *Zur slavisch-kyrillischen Paläographie* (Bespr. eines russ. Buches von E. F. Karskij i. A. f. Urkdforschg. 12, 1932, S. 244 ff.) erwähnt, daß hansische Kaufleute über Nowgorod westliches Papier nach Rußland brachten, zunächst vornehmlich solches italienischer Herkunft, an dessen Stelle im 15./16. Jahrhundert französische und im 17. Jahrhundert holländische Erzeugnisse traten, bis den Russen unter Peter d. Gr. die Herstellung eigenen Papiers gelang.

Von Arbeiten zur skandinavischen Geschichte erwähnen wir: Salomon Kraft, *Erikskrönikans källor* (SHT. 52, 1932, H. 1, S. 1—80) untersucht die in der wissenschaftlichen Diskussion bisher vor der Frage nach Verfasser und Abfassungszeit zurückgetretene Quellenfrage für die Erichschronik, die älteste schwedische Reimchronik, mit dem Ergebnis, daß der Verfasser nur geringes Interesse für Quellen gehabt und hauptsächlich aus der Tradition geschöpft habe (vgl. v. d. Ropp, Zur deutsch-skand. Gesch. d. 15. Jahrhunderts,

1876, S. 120 ff.). — William Smith, *Bidrag till frågan om tullförhållandena under 1300- och 1400-talen* (SHT. 51, 1931, S. 418—443) gibt die nähere Begründung für seine in SHT. 49 (1929), S. 66 ff. geäußerte Vermutung, daß ein früher unbekannter Stockholmer Zolltarif von 1534 bis 36 auf einen älteren Tarif aus der Mitte des 15. Jahrhunderts, aus der Zeit Karl Knutssons, zurückgehe, und weist auf den historischen Zusammenhang hin, der im schwedischen Zollwesen von Magnus Erikssons bis in Gustav Wasas Zeit erkennbar ist. — In Scandia IV (1931), H. 2, S. 291—294 erwidert L. Weibull, *Sancte Trinitatis söndag nu var* kurz auf G. Carlssons Aufsatz über die Kalmarer Unions-Frage (vgl. HGbl. 1931, S. 274 ff.).

Wir lenken unsere Schritte nach dem Westen des hansischen Bereichs und gelangen zunächst in die Niederlande. — H. J. Smit, *Het begin van de regeering der Henegouwsche graven (1299—1320)* (BVGÖ. VII. R. D. 2, Afl. 1—2, S. 29—71) findet den Grund, weshalb die holländischen und seeländischen Städte, insbesondere Dordrecht, den Hennegauern anhängen, in dem wirtschaftlichen Gegensatz zwischen den Bestrebungen Dordrechts und der bisherigen Führerrolle Flanderns. Zum Dank haben die Hennegauer Grafen Dordrechts Stapelstellung kräftige Förderung angedeihen lassen, und der Verfasser ist geneigt, in dieser ihrer Wirtschaftspolitik, der er später eine besondere Studie widmen will, einen Beweis für die Richtigkeit der Spangenbergischen These von dem Zentralisationsstreben vieler deutscher Fürsten am Ende des 13. und Anfang des 14. Jahrhunderts, auch auf wirtschaftlichem Gebiet (s. o. S. 229), zu erblicken.

Von den von K. Heeringa hrsg. *Rekeningen van het bisdom Utrecht, 1378—1573*, deren 1. Teil in HGbl. 1929, S. 291 angezeigt wurde, ist jetzt der 2. und 3. Teil erschienen (Utrecht 1932, Kemink, 632 bzw. LXXXI u. 171 S.), enthaltend die Einnahmen und Ausgaben der geistlichen Gewalt sowie eine ausführliche Einleitung. — D. Th. Enklaar, *Evaluatie in het sticht Utrecht* (Econ. Hist. Jaarb. 17, 1931, S. 142—147) druckt und erläutert 4 Dokumente von 1300 Okt. 4 u. Okt. 6, 1401 Jan. 6 und 1505 Juli 31, von denen die beiden ersten den Uebergang vom alten Kölner Pfennig zum neuen Tournoy-Grote (1 Gr. = 3 Pfge.) erkennen lassen, während das dritte die älteste bekannte Utrechter Münzregelung enthält und das vierte für die Münzkrise in den burgundischen Landen gegen Ende des 15. Jahrhunderts Bedeutung hat. — Hans van Werveke, *De economische en sociale gevolgen van de muntpolitiek der graven van*

Vlaanderen (1337—1433) (Ann. de la Soc. d' Em. de Bruges 74, 1931, S. 1—15) zeigt, daß die Verminderung in Gewicht und Gehalt der vlämischen Silbermünze, insbesondere von 1347—89, gleichzeitig in langsamerem Tempo einen Rückgang des Kurses der Silbermünze im Verhältnis zur Goldmünze und ferner eine Anpassung der Preise in Flandern an die der westeuropäischen Märkte zur Folge hatte und schließlich auch die Löhne in Mitleidenschaft zog. Diese Münzpolitik der flandrischen Grafen mit ihren ungünstigen Folgen für die Arbeiter der Tuchindustrie (hohe Preise, niedrige Löhne) hat aber andererseits infolge der Senkung der Produktionskosten zu einer kurzen Verlängerung der Blütezeit der flandrischen Tuchindustrie gegenüber der englischen Konkurrenz beigetragen.

In seiner Arbeit über *De rechten van den graaf van Vlaanderen op de Schelde aan de Brabantsche Grens (XIV^e eeuw)* (Bijdr. tot de Geschiedenis 21, Antwerpen 1930, S. 224—236), eine der kompliziertesten Fragen der ma. Geschichte Belgiens, lenkt Hans van Werveke die Aufmerksamkeit auf eine neue Quelle, nämlich 23 als Kopie im Stroomboeck des Genter Munizipalarchivs von 1554 enthaltene Akten von 1303—35, aus denen er Auszüge mitteilt, verbunden mit einer Analyse bis zum Termondener Vertrag von 1336, der die gräflichen Rechte festlegte.

Anschließend notieren wir einige Werke, die uns leider nicht zugänglich waren. Henri Laurent, *Le destin d'une voie fluviale au moyen-âge. La Meuse et le pays mosan avant le XIII^e siècle, d'après le livre récent de M. Rousseau* (Rev. de l' Univ. de Bruxelles, Dez. 1931—Jan. 1932, S. 194—210). — *Documents relatifs à la draperie de Valenciennes au moyen-âge* (Bibl. d. l. Soc. d'hist. du droit des pays flamands, picards et wallons. Paris u. Lille 1931). — Simone Poignant, *La foire de Lille. Contribution à l'étude des foires flamandes au moyen-âge* (Bibl. etc., t. VI. Lille 1932, Raoust, 194 S.). — Jozef de Smet, *Histoire des villes de Damme, Monikereede et Hoeke depuis les origines jusqu'en 1330* (Genter Doktordiss. 1930 bis 31). — Jean de Sturlier, *Les relations commerciales du duché de Brabant avec l'Angleterre jusqu'au milieu du XIV^e siècle* (Brüsseler Doktordiss. 1930/31). — Von Floris Prims, *Geschiedenis van Antwerpen* (s. HGbl. 1931, S. 280) ist jetzt der III. Deel (1294—1312) erschienen (Brüssel 1931, N. V. Standaard Boekhandel, XV u. 301 S.), der uns ebenfalls noch nicht zugänglich war.

J. Gimberg, *De handel van Zutphen met Engeland in de Middeleeuwen* (Bijdr. en Mededeel. [van Gelre] 33. D.,

1930, S. 99—103) gibt im Anschluß an Smits Publikation über den Handel mit England einige Ergänzungen zu seinem Aufs. über Handel und Gewerbe von Z. im MA. in ders. Zs. Bd. 25. Von 1294 datiert die älteste Mitteilung über Handelsbeziehungen zwischen Z. und England, die im 14. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreichten, um im 15. Jahrhundert wieder nachzulassen. Bei den Kaufleuten de Alemania, die 1305 und 1306 auf Zütphener Schiffen Stahl und Eisen nach Ipswich brachten, wird man es zweifelsohne mit Westfalen zu tun haben (vgl. Seeger, Westfalens Handel und Gewerbe S. 85 f.).

Wir gelangen nunmehr nach England. — Alice Beardwoods, auf Anregung P. Vinogradoffs entstandene, Abhandlung über *Alien merchants in England 1350 to 1377. Their legal and economic position* (Monographs of the Mediaeval Academy of America. Nr. 3. Cambridge Mass. 1931, XII u. 212 S.) behandelt die Haltung des Geheimen Rats und der Zentralgerichte gegenüber den Ausländern sowie die allgemeine Bedeutung und Stellung der Fremdkaufleute und ist wertvoll durch die Heranziehung bisher nicht benutzter Archivalien. Besonders hingewiesen sei auf die, Saporis Werk ergänzenden, Dokumente für die endgültige Auseinandersetzung Eduards III. mit den Bardi sowie die im Anhang mitgeteilten statistischen Daten über den englischen Außenhandel von 1350—77 (vgl. HGbll. 1930, S. 283). — Von *Select Cases concerning the Law Merchant A. D. 1239—1633*, deren 1. Bd., *Local Courts, 1270—1638*, bereits 1908 erschienen ist (vgl. J. Tait, EHR. 24, S. 340 f.), hat Hubert Hall jetzt einen 2. Bd., *Central Courts*, veröffentlicht (London 1930, Quaritch), der hauptsächlich Fälle enthält, die infolge der Verwicklungen des internationalen Handels die Kraft der lokalen Gerichte überstiegen und deshalb in langwierigem und schwierigem Prozeßverfahren vor den Zentralgerichten (benches und exchequer) verhandelt werden mußten. Dabei ergeben sich lehrreiche Einblicke in die Beziehungen der Krone zu den großen Kaufleuten und auswärtigen Fürsten. Einbezogen sind auch Dinge, die nicht strikt zum LM. gehören, wie z. B. eine Urkunde des Bristol Tolsay Court von 1349, wonach sowohl das gemeine Recht wie das Seerecht von Oléron den Schiffer für alle Uebertretungen seiner Leute an Bord verantwortlich macht, ferner der, Gross unbekannt, Widerruf (1413) von Heinrichs IV. Verleihung einer Kaufmannsgilde in Cirencester v. J. 1403. — Aus L. F. Salzmanns reich mit Bildbeigaben ausgestattetem und durch Hinweise auf schwerer zugängliche Quellen ausgezeichnetem Werk über *English trade in the middle ages* (Oxford 1931, Clarendon Press, XII u. 464 S.) verdient

unsere besondere Aufmerksamkeit das 16. Kap., welches in straffer und übersichtlicher Darstellung die Geschichte des englischen Tuchexports seit der Mitte des 14. Jahrhunderts als Geschichte des Kampfes zwischen der Hanse und den englischen Kaufleuten betrachtet. Entschiedener Richtigstellung bedarf allerdings, was auf S. 325 über die Bildung der Hanse und das dem Hochmeister des Deutschen Ordens von Lübeck angetragene Protektorat über dieselbe gesagt wird! — Kurt Knoll, *London im MA. Seine wirtschaftliche, politische und kulturelle Bedeutung für das britische Volk* (Wien 1932, Braumüller, VI u. 219 S.) ist sehr wenig ergiebig für die hansische Geschichte, bringt hier gar nichts Neues und ist auch von Irrtümern nicht frei (Nischnij-Nowgorod!).

Von der *Correspondance de la Filiale de Bruges des Medici* hat Armand Grunzweig einen 1. Bd. veröffentlicht (Brüssel 1931, Maurice Lamertin, LII u. 158 S.), der eine gehaltvolle Einleitung über die Brügger Filiale und ihren bedeutendsten Leiter, Tommaso Portinari, bringt und ihre allmähliche Umstellung von Bankgeschäften auf den Handel mit englischer Wolle und italienischer Seide erkennen läßt. Auch einige Briefe aus der Korrespondenz der Londoner Filiale sind der Sammlung einverleibt. — A. Grunzweig, *Le fond du Consulat de la Mer aux Archives de l'État à Florence* (Bull. de l' Inst. hist. Belge de Rome 10, 1930, S. 5—121) verwertet in einer für die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte wertvollen Uebersicht die Akten des Seekonsulats während des 15. Jahrhunderts, namentlich unter dem Gesichtspunkt der Handelsbeziehungen mit Brügge; darunter befinden sich u. a. die Satzungen der florentinischen Nation in Brügge von 1426/27 mit späteren Zusätzen.

A.-E. Sayous, „*Der moderne Kapitalismus*“ de W. Sombart et Gênes au XII^e et XIII^e siècle (Rev. d' hist. écon. 1930, n. 4) weist im Zusammenhang einer eindringenden Kritik an S. die Commenda und das Seedarlehen als Einrichtungen kapitalistischen Charakters, besonders im 13. Jahrhundert, nach.

3. Zur Geschichte einzelner Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften

von

Georg Fink

Niederlande. In einem Aufsatz *Deventer als hansestad* (Deventer in 1931 Haar Nyverheid) gibt B. van t' Hoff

einen Ueberblick über die hansische Handelsgeschichte, um der Stadt Deventer darin ihre Stellung anzuweisen. Deventer war 1251 an der Umlandfahrt beteiligt und 1397 wahlberechtigt zu den Aelterleuten des Bergischen Kontors. Sein Ueberseehandel fand 1600 mit Gründung der Ostindischen Kompanie ein Ende.

Rheinland. Wenn Aachen auch nicht Hansestadt war, so rechtfertigen doch seine Beziehungen zur Hanse, wie die stadt- und gewerbegeschichtlichen Belange hier seine Nennung. Beobachtungen über Gebrauch und Führung des Aachener Stadtsiegels veranlaßten Albert Huyskens zu einer diplomatischen Untersuchung *Aachener Verfassungsleben bis zur Gewährung der Ratsverfassung* (Annalen d. Hist. V. f. d. Niederrhein, H. 119). Seine Darlegungen über den königlichen Kaufmann, über Gerichts- und Pfarrbezirk, Vogtei, Schultheißenamt und Wehrverfassung weisen nach, wie die Entwicklung von königlicher Machtvollkommenheit ausging und die äußere Organisation den verliehenen Rechten folgte. Um die Mitte des 13. Jahrhunderts vollendete sich die Ratsverfassung. Josef Dahmen behandelt *Das Aachener Tuchgewerbe bis zum Ende des 19. Jahrhunderts* (Berlin-Leipzig-Wien, Weiss). Dabei interessieren die Zusammenhänge mit dem niederländischen Handel. Das Vorhandensein eines „Stalamtes“ bietet einen Beitrag zu der Wortetymologie des Stalhofs. In einer Miscelle der Savigny-Zeitschrift (G. A. 52) *Das Recht des Niederichs* rollt Heinrich v. Loesch die Frage jener bedeutsamen Rechtsaufzeichnung der Kölner Vorstadt Niederich auf. Daß er das Denkmal etwa zwei Jahrzehnte früher ansetzt als Beyerle, ist insofern von Bedeutung, als dieser die Quelle zur Altersbestimmung der Kölner Sondergemeinden überhaupt verwendet. Von Beyerles Ansicht vielfach abweichend sind auch v. Loesch's Ausführungen über die Stellung der richterlichen Personen der Niedericher Verfassung. Im Heft 41 der *Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln* setzt Erich Kuphal das Urkundeninventar für die Jahre 1541—70 fort und gibt weiter Regesten des von der Stadt Köln neuerdings erworbenen Archivs des rheinischen Heerführers Jan von Werth († 1652). Aus Heft 48 der Beiträge z. G. v. Stadt u. Stift Essen sei die posthume Wiederveröffentlichung eines früher als Programmabhandlung erschienenen Beitrags von Konrad Ribbeck nachgetragen: *Zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Stifts Essen*. Darin werden aus dem Inhalt einer Handschrift des 15. Jahrhunderts Mitteilungen über Immunität, Verfassung, Güter- und Aemterwesen, sowie den Haushalt des Stifts gemacht. Aus Heft 49 der Beiträge nehmen wir Kenntnis von

einem Aufsatz von Anton Lehnhäuser, *Die Münzen des Hochstifts Essen*. Die früheste der behandelten Prägungen (vom Jahre 1011) wurde im russischen Gouvernement Pskow gefunden.

Westfalen. In der von Heinrich Glasmeyer herausgegebenen Urkundenpublikation zur Geschichte Westfalens erschien eine 3. Mappe, bearbeitet von Luise von Winterfeld, *Westfalens Städtemesen und die Hanse*, worin mit 22 Bildwiedergaben nebst deren gedruckten und kurz erläuterten Texten, so gut es in dem engen Rahmen möglich ist, die verfassungsmäßigen Grundlagen westfälischer Städte seit 833 und die Beziehungen westfälischer Städte und Bürger zu der hansischen Organisation bis 1500 beleuchtet werden. Aus dem 4. Bande der Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Münster seien hier drei Arbeiten erwähnt: Busso Peus, *Das Geld- und Münzwesen der Stadt Münster*; Ernst Hövel, *Das Stadtmappen*; endlich Eduard Schulte, *Eine Londoner Liste von Münsterschen Erbmännern* (geschöpft aus Kölner Hanseakten und den Akten des St.A. Münster über den Erbmännerprozeß). Ferner teilt Eduard Schulte unter dem Titel *Begebenheiten in Stadt und Stift Münster 1553—1815* (in Westf. Zs. 38, 1) eine Reihe von Gelegenheitsfunden, zeitgenössische Aufzeichnungen aus Münsterschen Ratswahlbüchern mit, namentlich über Wahlen, Kriegs- und Naturereignisse. Auch aus dem vielseitigen Inhalt des Heftes XL der Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark können hier nur die uns am nächsten liegenden Aufsätze genannt werden: August Meininghaus, *Wappen und Siegel der freien Reichsstadt Dortmund*; Friedrich Kullrich, *Eine Deutung des ältesten Dortmunder Stadtsiegels*; Busso Peus, *Dortmunder Pfandschaftsmünzen*; Otto Schnettler, *Lindenhorst und das Geschlecht von Dortmund*; ders., *Das Siegel der Stadt Hagen i. W.*; Ferdinand Schmidt, *Die märkische Ritterschaft im Jahre 1552*. Bei der letztgenannten Arbeit handelt es sich um eine wörtliche Wiedergabe der Aufstellung über die Ritterschaft und die Lehnsleute der Grafschaft Mark aus dem „Düsseldorfer Ratschlag“ vom 23. Mai 1552. Der stattliche 1. Band von Heinrich Pennings, *Geschichte der Stadt Recklinghausen und ihrer Umgebung* (Recklinghausen 1930), reicht von der Vorgeschichte der Landschaft bis zur Wiedereinlösung der Stadt und des Vestes aus der Schaumburger (ursprünglich Gemenschen) Pfandschaft i. J. 1576. Nach Ausweis der Quellenangaben stützt sich das Werk auf ein reiches Schrifttum.

Hannover, Westfalen und Hannover gemeinsam berührt die Schrift von Georg Schnath, *Hannover und Westfalen in der Raumgeschichte Nordwestdeutschlands* (Beitr. d. wiss. Ges. zum Studium Niedersachsens, H. 19), worin der Verfasser die Fragen, die in seiner früheren Schrift „Die Gebietsentwicklung Niedersachsens“ (Hannover 1929) und im 1. Bande des Werkes „Der Raum Westfalen“ (vgl. die vorige Umschau, S. 308) angeschnitten sind, fortführt, um über die geschichtliche Entwicklung und Abgrenzung der beiden Provinzen Aufschluß zu gewinnen. Seine kritische Stellungnahme zu dem Werk „Der Raum Westfalen“ hat Schnath überdies im Niedersächs. Jahrbuch 8, S. 214 ff. niedergelegt. — E. Rosendahl berichtet im 1. Teil eines Aufsatzes, *Frühere niedersächsische Universitäten* (Hann. Magazin 8, Nr. 1), über drei Universitätsgründungen auf hannoverschem Boden: Lüneburg (1471), Osnabrück (1630) und Lingen (1697). Nur die letztere war von Dauer (bis 1820). Das Hannoverheft von „Niedersachsen“ (Juni 1932) bringt u. a. einen Aufsatz von Ernst Büttner, *Die Bedeutung der Leine für Hannover im Laufe der Geschichte*, sowie einen Ueberblick von Georg Schnath, *Der Werdegang der Stadt Hannover im Spiegel der Landesgeschichte*. In einem Beitrag, *Die Anfänge der Stadt Osnabrück*, warnt P. J. Meier (Mitt. d. V. f. G. u. Ldeskde. von Osnabrück, 52. Bd.) vor einer Verallgemeinerung der Lappeschen Dorfeingemeindungslehre, in dem er Stadtbeispiele gibt, die ihr widersprechen. Immerhin findet er für Osnabrück eine ganze Reihe von Dörfern aus altsächsischer und karolingischer Zeit auf der nachmaligen Stadtflur bestätigt und in die Marktsiedelung noch in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts Bauern übergeführt, deren Dörfer infolgedessen wüst wurden. *Die Wehrverfassung Osnabrücks bis zum Westfälischen Frieden* behandelt (ebd., Bd. 53) Heinr. Blömcker. Die Wehreinrichtungen zeugten von großer Selbständigkeit der Stadt, die seit dem kaiserlichen Privilegium de munienda civitate von 1280 dem bischöflichen Landesherrn immer größere Freiheiten abrang, ohne freilich zur formellen Anerkennung der Reichsfreiheit zu gelangen. Verfassungsgeschichtlich interessant ist die Stellung „bürgerlicher Edelleute“ in ihrer doppelten Eigenschaft als bischöfliche Lehnsleute und Führer städtischer Aufgebote. Auch die Waffenkunde findet in dem Aufsatz Stoff. Die Mitteilung von Busso Peus, *Der westfälische Münzmeister Lambert Vlemynck* (Westf. Zs. 88,1), leuchtet in die Zeit des Tiefstandes westfälischen Münzwesens. Vlemynck, der bisweilen bei mehreren Münzherren tätig war (Münster, Osnabrück,

Soest, Diepholz, Rietberg), fiel den Versuchungen seines Berufs zum Opfer und wurde 1531 als Falschmünzer hingerichtet. In einer Abhandlung *Markt und Stadt Göttingen* (Hann. Mag. 7, Nr. 4) verfißt L. Schar die These, Göttingen sei bereits vor 1100 im Umfang des Johanniskirchspiels Marktort gewesen. Anschließend macht er in einer historisch-diplomatischen Untersuchung wahrscheinlich, daß das Stadtrecht unter Lothar von Sachsen oder Heinrich dem Löwen — jedenfalls ohne Beurkundung — verliehen und die Ratsverfassung unter Pfalzgraf Heinrich angenommen wurde, die Urkunde von 1229 aber als erste überlieferte Bestätigung des Stadtrechts zu gelten habe. Die früheste umfängliche Erweiterung der Stadt setzt er etwa in die Jahre 1230—45. Mehr topographisch betrachtet P. J. Meier die *Siedelungsgeschichte der Stadt Hildesheim* (Niedersächs. Jahrbuch 8). Besonders bezeichnend für Hildesheim ist die Zahl der Einzelsiedelungen, die nicht bloß örtlich, sondern auch zeitlich und rechtlich sich scharf von einander unterscheiden, verhältnismäßig spät erst zu einer Einheit kommen, sich niemals aber nach außen hin zum wirklich geschlossenen Siedlungsgebilde zusammenfügen. Mit einem Gedächtniswort auf Wilh. Wiederhold verbunden sind die Ausführungen von Karl Frölich über *Stand und Aufgaben der Goslarer Geschichtsforschung* (Zs. d. Harzvereins f. G. u. A.K., 64. Jg., H. 1). Reiche Literaturnachweise verleihen dem Aufsatz den Wert einer Goslarer Quellenkunde. Der gründliche Kenner der Goslarer Geschichte gibt darin wohlbegründete Anregungen für die Fortsetzung des Urkundenbuchs, für die Lösung stadtopographischer Aufgaben, sowie zur Frage einer zusammenfassenden Darstellung der Stadtgeschichte. In einem Aufsatz *Die Landwehren der Reichsstadt Goslar* (ebd.) will Carl Borchers früher erschienene kurze Hinweise zugleich ergänzen und richtig stellen. Walter Becker, *Die Anfänge von Polizei und Polizeirecht im mittelalterlichen Goslarer Rechtskreise* (Thür.-Sächs. Zs., XIX, 2), belegt in großen Zügen an einem abgeschlossenen Quellenkreis im Sinne der Marktrechtstheorie, daß der gesamte Polizeibegriff in den städtischen Kernen seine Wurzeln hat, zu deren grundsätzlicher Auffassung sich der moderne Polizeibegriff wieder geklärt hat. Der 37. Band der Chroniken der deutschen Städte bringt die *Lüneburger Chroniken*, herausgegeben und eingeleitet von Wilhelm Reinecke, durch Orts-, Personen- und Sachregister, sowie ein Glossar erschlossen. Es sei auf die Besprechungen in HZs. 146, H. 2 (H. Kaiser) und VSWG. 25, H. 2 (H. Aubin) hingewiesen. *Lüneburgs Salzhandel vom Ende des 16. bis zum Ende*

des 18. Jahrhunderts behandelt eine Frankfurter Dissertation von Johs. Bleck. Betrachtet werden die Bedingungen und Einrichtungen, sowie die Entwicklung des Salzhandels. Von einer breiteren Behandlung der einzelnen Absatzgebiete ist nur der Abschnitt über Brandenburg-Preußen zum Abdruck gelangt. Aus dem Inhalt des Stader Archivs NF. 22 sei der Beitrag von Hinrich Zarenhusen, *Die Zunamen des ältesten Stader Stadtbuchs von 1286—1339*, genannt.

Oldenburg (mit Friesland). Die Arbeit von Helene Ramsauer, *Zur Wirtschaftsgeschichte der Oldenburger Wesermarschen im Zeitalter des 30jährigen Krieges* (Oldenb. Jahrb. XXXV), gliedert die unteren Wesermarschen in das Häpkesche Schema ein als: ökonomische Landschaft ohne Städte, aber nicht unabhängig von einer benachbarten Stadt. Die Stadt ist Bremen. Trotz Zugehörigkeit der Marschen zum oldenburgischen Territorium und trotz der entschiedenen Handelspolitik des Grafen Anton Günther kam die Stadt Oldenburg nur als Viehmarkt ernstlich in Betracht. Die Arbeit enthält statistisches Material über den Handelsverkehr nach Köln, Bremen, Hamburg und Amsterdam. Eine Jenenser Dissertation von Heinrich Segelken, *Die Grafschaft Oldenburg von 1638—1648*, zeigt, wie Anton Günther in jenen Kriegsjahren sein Land in Verteidigungszustand versetzt und durch geschickte Neutralitätsverhandlungen, unterstützt durch flüssige Geldmittel, es versteht, die Kriegsvölker der Parteien weitgehend von seinen Grenzen fern zu halten. Friesland ist mit zwei Arbeiten vertreten. Carl Wobcken, *Das Land der Friesen und seine Geschichte* (Oldenburg i. O., Schulze), ist ein Volksbuch, nach Landschaften gegliedert. Die niederländischen Provinzen Groningen und Friesland sind nur summarisch behandelt. Marg. Stallmann, *Land und Volk der Friesen bis zur Erbauung des Seedeichs* (Oldenburg i. O., Littmann), bietet einen topographischen und einen historischen Abschnitt (bis zum Jahre 1000).

Bremen, Hamburg, Lübeck. *Die staats- und verfassungsrechtliche Entwicklung Bremens bis zum Jahre 1848* behandelt eine Leipziger Dissertation von Karl Müller. Die Darstellung der Frühzeit freilich ist ein tastender Auszug aus vorliegender Literatur. Die Vergleiche mit der Entstehungsgeschichte des Rates in Hamburg und Lübeck sind fehlerhaft. Die grundlegende neuere Literatur über diesen Gegenstand ist dem Verfasser offenbar unbekannt. K. A. Eckardt. Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen (vgl. Umschau 1931 S. 316), stand ihm noch nicht zur Verfügung. K. A. Eckardt legt aus seiner eben genannten

Quellenpublikation neuerdings *Das bremische Stadtrecht von 1303/08* in der handlichen Form einer Schulausgabe vor, die neben dem alten Text nur die älteste Novellenschicht berücksichtigt, auf den Lesartenapparat und die Stellennachweise zu den einzelnen Artikeln verzichtet, dagegen die Quellennachweise ungekürzt beibehalten hat. — Eine Arbeit von Karl Helm, *Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts* (Veröff. a. d. StA. Bremen, 8), behandelt in den beiden Hauptabschnitten die allgemeinen Züge in der Organisation der einzelnen Handwerke und die Gewerbepolitik der Holzarbeiter. Beigegeben sind Meisterlisten. — In einer Schrift *Geistige Bewegungen und Zustände Bremens in der 1. Hälfte des 19. Jhdts.* (Abhdlgn. u. Vortrr., hsg. v. d. Bremer Wiss. Ges., Jg. 6, H. 13) gibt H. Entholt ein Kulturbild des Bremer Lebens zwischen Franzosenzeit und 1848er Revolution, worin insbesondere der Niederschlag der geistigen Zeitströmungen berücksichtigt und viel Wissenswertes über Bremer Persönlichkeiten mitgeteilt wird. Ein sachlich gegliederter Literatur-Nachweis ist angefügt. — Die Dissertation von E u c h a r S c h a l k, *Einführung in die Geschichte des Liegenschaftsrechts der Freien und Hansestadt Hamburg* (Arch. f. Beitr. z. dtshen. pp. Privatrecht, hsg. v. Haff, H. 9), will die erste einheitliche Schilderung des hamburgischen Grundstücksrechts bis zur reichsrechtlichen Vereinheitlichung geben. Der geschichtliche Ueberblick erweist die Stetigkeit der Grundzüge von der frühesten Kodifikation des Hamburgischen Rechts bis zum Hypothekengesetz von 1868. Nicht mitveröffentlicht sind ein Abschnitt über eintragungsfähige Rechte und eine vergleichende Uebersicht über das Grundbuchwesen im Landgebiet, so daß die Geschlossenheit doch eine starke Einschränkung erfährt. — Der Aufsatz von Alfred Dreyer, *Hamburgs und Lübecks Kampf um den Sachsenwald* (Hamb. G. u. Heimatbl. 7, Nr. 1), ist eine volkstümliche Darstellung dieses jahrhundertelangen Kampfes der beiden Städte gegen das Haus Sachsen-Lauenburg. — Aus Band 26, Heft 2 der Ztschr. d. V. f. Lüb. G. u. A.K. sei der Beitrag von Friedrich Bruns erwähnt, *Der Verfasser der lübeckischen Stadeschronik*, der die Mitteilungen von Karl Koppmann in Hans. G. Bll. 1897, S. 147—202, ergänzt.

Schleswig-Holstein. Die Zs. f. Schlesw.-Holst. Geschichte bringt als Ergänzungsband 1, Heft 2 die *Bibliographie zur schleswig-holsteinischen Geschichte und Landeskunde für 1930* nebst Nachträgen aus früheren Jahren, in bekannter Weise herausgegeben von Volquart Pauls. Ueber Erscheinungen der Jahre 1925—30 erstattet Otto

Brandt einen Literaturbericht in HZs. 145 (S. 404—412), *Hamburgische und deutsch-dänische Geschichtsliteratur*. Das Werk *Sønderjyllands Historie, fremstillet for det danske folk* stellt ein dänisches Gegenunternehmen zu der von der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte geplanten schleswig-holsteinischen Landesgeschichte dar. Der groß angelegte und reich ausgestattete 1. Band: „Landet, Sproget i tiden indtil 1241“ (Knud Jessen, Marius Kristensen, Vilh. La Cour) beweist übrigens, daß die Herausgeber sich von tendenziöser Färbung fernhalten und ihre Darstellung auf streng wissenschaftlicher Grundlage geben. C. O. Bøggild Andersen wählt die Form eines Aufsatzes unter dem Titel *Hertugdømmerne og Danmark i Ny-tiden* (DHT., X. R., 1. Bd., 3. H.) für eine Besprechung des unter dem entsprechenden deutschen Titel erschienenen Werkes von Hedemann-Heespen, das er im Gegensatz zu anderen recht kritischen Beurteilungen (vgl. C. Petersen in unserer Ztschr., Bd. 23, S. 170 ff.) von seinem dänischen Standpunkt aus sehr anerkennt. — Aus dem reichen Inhalt von Bd. 60, Heft 2 der Ztschr. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch. seien hier drei Arbeiten erwähnt: Werner Carstens berichtet über die Wahl König Christians I. zum Herzog von Schleswig und Grafen von Holstein im Jahre 1460; Volquart Pauls bringt Licht in die Rungholtforschung. Der 1362 durch eine Sturmflut vernichtete sagenhafte Ort Rungholt ist danach nicht identisch mit der Edomsharde, deren unmittelbare Handelsbeziehungen zu Flandern bekannt sind. G. E. Hoffmann gibt einige Urkunden des 16. und 17. Jahrhunderts zur Geschichte der Stadt Oldenburg und des Oldenburger Landes aus Privatbesitz bekannt; sie sind von gütergeschichtlichem Interesse. — Die Arbeit von Elli Hädicke, *Kiel, eine stadtgeographische Untersuchung* (Mitt. d. Ges. f. Kieler Stadtgesch., 36), ist hier insofern zu berücksichtigen, als sie auch die historischen Grundlagen der heutigen „Stadtlandschaft“ zu untersuchen hat. Der historisch-geographische Ueberblick S. 15—35 ist aus der einschlägigen Literatur herausgearbeitet. — Im Jahrbuch 1932, hsg. vom Altertumsverein für Schleswig und Umgebung, veröffentlicht Ernst Petersen vier *Niederdeutsche Schleswiger Zunftrollen* des 16. Jhdts. (Maler- und Glasergesellen, Beutelmacher, Bäcker, Schnittker). Die Einleitung gibt einen Ueberblick über andere bekannte und zum großen Teil verlorene Rollen. — H. Schmidt behandelt *Friedrichstadt, die schöne Holländerstadt zwischen Eider und Trene* (Friedrichstadt a. d. Eider 1931). 1621 von niederländischen Remonstranten gegründet,

hatte die Stadt die Bedeutung einer religiösen Freistadt, und ihr Bild zeigt holländischen Charakter. Die kommerziellen Unternehmungen der Gründer nach der Levante und Abessinien führten zu einer Enttäuschung.

Mecklenburg. Die Arbeit von Hans Witte *Von Mecklenburgs Geschichte und Volksart* (Schwerin 1931) ist aus einem Vortrag gestaltet und verkürzt bereits früher in „Volk und Rasse“ (1929, H. 1) erschienen. Der historische Teil schildert anschaulich und ehrlich und behält immer die treibenden Kräfte und die großen Zusammenhänge im Auge. Eine eingehende Kritik des Werkes von *Jegorov* veröffentlicht Wilh. Biereye in Zs. d. V. f. Lüb. G. u. A.K., Bd. 26 H. 2. Josef Pfitzner, *Entstehung und Stellung des nordostdeutschen Koloniallandes* (Deutsche Hefte f. Volks- u. Kulturbodenforschung, Jg. 2, H. 5/6), kann hier nur mit dem Titel aufgeführt werden. Aus dem 17. Bd. der Beitr. z. G. d. Stadt Rostock sei der von Ernst Dragendorff veröffentlichte erstmalige vollständige Abdruck der *Chronik des Dietrich vom Lohe* hervorgehoben. Die Quelle umfaßt den Zeitraum von 1529—1583 und vermittelt Einblicke in Verfassung, Finanzgebarung, Baugeschichte, Aberglauben, Universität, Personalien u. a. m. — *Die Wehrmachtverhältnisse der Stadt Rostock im MA.* behandelt ein Aufsatz von Walter Freynhagen (Meckl. Jahrb. 95, S. 1—102). Der wertvollste Abschnitt ist der über die Erwerbung der Militärhoheit. Noch im 13. Jahrhundert setzte die Stadt gegenüber dem Landesherrn ihr Verfügungsrecht im Befestigungswesen durch und machte sich in der Wehrmachtfrage selbständig. — Zum Rostocker Reformationsjubiläum erschien eine Festschrift *Das evangelische Rostock* (Verl. d. Rost. Anzeigers). Aus deren Beiträgen seien genannt: von Walter, *Die Reformation in Rostock*, und W. Gaetgens, *Schicksale der Lutherischen Kirche Rostocks vom 16.—19. Jhd.* Unter den Zusammenhängen der Rostocker Reformation mit anderen Hansestädten treten die mit Lübeck am deutlichsten in die Erscheinung.

Sachsen. Ernst Neubauer legt das *Häuserbuch der Stadt Magdeburg 1631—1720* vor (GQuellen d. Prov. Sachsen, Nr. 12). Eine vor einem Jahrzehnt bei einer Ablieferung aufgetauchte Quelle ermöglichte es dem Herausgeber, die infolge der Archivalienverluste bei der Zerstörung von 1631 bislang mangelhafte Kenntnis der historischen Topographie Magdeburgs durch seine verdienstvolle Publikation aufzuhellen. Die Einleitung gibt einen Ueberblick über den langwierigen Prozeß des Wiederaufbaus und der Neubesiedlung der zerstörten Stadt, sowie Mitteilungen über die archi-

valischen und literarischen Quellen. Hausweise werden im Text die Besitzwechsel belegt. Einen Stadtplan vermißt man. — Die Veröffentlichung *Halberstädter Brauberechtigte 1547 bis 1781* (Leipzig, Degener) bietet ein alphabetisches Verzeichnis der Berechtigten von Wilh. Bandau, eingeleitet von Werner Flechsig durch einen Abriß der Geschichte des Halberstädter Brauwesens.

Brandenburg. Die Arbeit von H. Rachel *Das Berliner Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus* (Berlin 1931, Reinhardt) lag dem Berichtersteller nicht vor. Ueber den *Beginn des Boysalzsiedens zu Guben 1561* berichtet ein Beitrag von H. Hiltmann (Niederlausitzer Mitt. XX, 2), der den Text des Vertrages zwischen dem Gubener Rat und Nikolaus von Heveln aus Danzig über dessen Salzsiederei veröffentlicht. — Gerhard Krüger macht Mitteilungen über *Die industriellen Betriebe im Ordensamt Friedland* (Niederlaus. Mitt. XX, 2). Die Herrschaft Friedland wurde 1523 Johanniter-Ordens-Kammergut. Vom 16. bis 18. Jahrhundert entstanden ein Kupferhammer, die Amtsschneidemühle und die Dammendorfer Amtsziegelei. Die Betriebe lieferten vorwiegend das eigene Gebiet.

Pommern. Unter Hinweis auf die früher in den „Deutschen Geschichtsbl.“ erschienenen Aufsätze über die pommersche Geschichtsforschung seit 1890 gibt Martin Wehrmann (Pomm. Heimatpflege, 2. Jg. S. 85—94) einen Ueberblick über *Die landesgeschichtliche Forschung in Pommern von 1920—1930*. In der schwedischen Ztschr. Brage (Årg. 6, 1931, Nr. 1—3) bringt W. Anderson zwei Aufsätze: *Stralsund och Sverige under medeltiden* und *Stralsund och Sverige under nyare tid*. Der Frage: *Wann ist die Stadt Greifswald gegründet?* widmet Adolf Hofmeister eine quellenkritische Untersuchung (Greifsw. Abh. z. G. d. MA. 1). Er kommt zu dem Schluß, daß die Datierung auf 1233 auf einen Irrtum in den jüngeren Redaktionen der Kantzowschen Chronik zurückgeht, der Anfang der Stadt aber in der Verleihung des Marktprivilegs an den Abt von Eldena i. J. 1241 zu suchen ist. Derselbe Verf. veröffentlicht eine Rede, *Die geschichtliche Stellung der Universität Greifswald* (Greifsw. Univ. Reden 32). Der Gründungsvorgang (1456) gliedert sich in die hansischen Geschichtszusammenhänge ein, da er auf die zeitweilige Uebersiedelung der Universität Rostock nach Greifswald infolge der Rostocker bürgerlichen Unruhen der 1430er Jahre zurückgeht. Besonders hervorgehoben wird die lebendige Verbindung der Hochschule mit dem skandinavischen Norden. Mit der Deutung des Namens *Arkona* beschäftigen sich zwei kleine

Beiträge in den Monatsbl. d. Ges. f. pomm. G. u. A.K., H. 7 u. 8/9, von Abramowski und A. Haas. Im 26. Bd. der Pomm. Jahrbücher bespricht Georg Frommhold *Das Privilegium der St. Johannisgilde der Tuckerfischer zu Wollin*, das die schwedisch-pommersche Regierung 1696 verlieh. An die Stelle der seit der slawischen Zeit von den Anwohnern des großen und des kleinen Haffs genossenschaftlich geübten Fischerei trat nach der Kolonisation allmählich ein landesherrliches Regal, dessen Nutzung im Sinne rationeller Fischereiausübung im Amte Wollin die Landesherrschaft jener alten Tucker(=Stellnetz)-Fischergilde übertrug. Carl Fredrich veröffentlicht einen Vortrag *Das Seglerhaus zu Stettin und der alte Grundbesitz der Korporation der Kaufmannschaft* (Ostseehandel, Jg. 9/24 u. 10/1). Die Seglergilde ist jedenfalls bereits im 13. Jahrhundert gegründet, und ihr Haus diente bis ins 19. Jahrhundert als Versammlungsort der Kaufmannschaft. *Stargard in Pommern und sein Bürgermeister Peter Groening* betitelt sich ein Beitrag von Martin Wehrmann (Balt. Studien XXXIII, 2), der ein Bild der topographischen Verhältnisse und des bürgerlichen Lebens der Stadt Stargard in den Jahren 1550—1635 gibt. Viel Belege für die chronistisch überlieferte Bedeutung des Bürgermeisters Groening ließen sich den spärlichen Quellen nicht entnehmen. *Vom Stargarder Tuchmacher- und Wollenweber-Amt* berichtet ein Aufsatz von Richard Falck (Balt. Stud. XXXIII, 1).

Die beiden Preußen mit Danzig. Als Festgabe zur 700jahrfeier des Preußenlandes veröffentlicht der V. f. d. G. O.- u. Wpr. einen Vortrag von Christian Krollmann, *Die Aufgaben der Provinzialgeschichtsforschung in Altpreußen*, worin auch ein Rückblick auf das bereits Geleistete geworfen wird. Die im Auftrage der Historischen Kommission für Ost- und Westpreußische Landesforschung von Ernst Wermke bearbeitete *Bibliographie der Geschichte von Ost- und Westpreußen* brachte bis jetzt in vier Lieferungen 10 750 von den insgesamt 15 000 Titeln. Sie umfaßt räumlich die beiden Provinzen in den Grenzen vor 1920 unter Berücksichtigung der jeweils zu Preußen gehörigen und später wieder abgetretenen Gebiete und berücksichtigt mit sachnotwendigen Einschränkungen die Literatur von der Frühgeschichte bis 1929, darunter auch weitgehend die Ortsgeschichte. Ein kurzer Aufsatz von Guido Kisch (Mitt. d. Westpr. G.V. 30, Nr. 3) dient als Voranzeige seiner Ausgabe der *Kulmer Handfeste* zur 700jahrfeier der Verleihung dieser Rechtsurkunde, die als Grundlage des gesamten wirtschaftlichen und kulturellen Lebens im alten

Preußenlande zu betrachten ist. Kischs Ausgabe der Handfeste, die dem Mangel einer zureichenden Interpretation des Rechtsdenkmals abhilft, ist noch im Berichtsjahr erschienen (Stuttgart, Kohlhammer). Es sei hier auf die Besprechung von Ernst Heymann in der ZSRG. G.A. 52 verwiesen. Einen weiteren wertvollen Beitrag bietet Kisch in seinem Aufsatz *Zur Geschichte des Fischereiregals im Deutschordensgebiet* (Beitr. z. W. R. 1, S. 399 ff.). Darin wird das Regal aus der Landeshoheit des Deutschen Ordens entwickelt. Seine Grundlage ist eine Urkunde Kaiser Friedrichs II. v. J. 1226. Bei der Betonung der Gleichaltrigkeit von Meeres- und Binnenfischereiregal (im Gegensatz zu W. v. Brünneck) wird auf die Äußerungen von F. Rörig und J. v. Gierke über die Verhältnisse in der Lübecker Bucht Bezug genommen. Ueber das Werk von Reinhold Heuer *Siebenhundert Jahre Thorn 1231—1931* (Danzig, Ostlanddarstellungen, 1) vergleiche man die Besprechung von Bernhard Schmid in *Altpreuß. Forschungen* 9, S. 172. *Die ältesten Zinsregister der Altstadt Thorn*, die Franz Prove synoptisch veröffentlicht, umfassen den Zeitraum von 1317—47. — Erich Keyser, *Der Artushof und der „Gemeine Kaufmann“ in Danzig* (Mitt. d. Westpr. G. V. 31, Nr. 3), sucht die Entstehung des Artushofs und der Körperschaft seiner Besitzer aufzuhellen. Besonders untersucht werden die Beziehungen der St. Georgen-Brüderschaft zum gemeinen Kaufmann. Nur kurz wird auf die Parallele der Kaufleute am gotischen Ufer Bezug genommen. In Keyzers Ausführungen spricht einiges dafür, daß der Exkurs von Luise von Winterfeld in *Zs. d. V. f. Lüb. G. u. A. K.* Bd. 25, S. 461 ff., mit Vorteil hätte herangezogen werden können. Eine Mitteilung von John Muhl, *Danziger Bürger auf der Danziger Höhe* (Mitt. d. Westpr. G. V. 30, Nr. 3), bietet ein alphabetisches Verzeichnis von Danziger Bürgern, die mit wachsendem Wohlstand sich Landsitze schufen, wodurch zahlreiche adelige Rittergüter in Bürgerhände kamen. Derselbe Verfasser berichtet (ebd. Nr. 4) über *Fischerei und Störfang im Danziger Gebiet*. Der Aufsatz verfolgt die Entwicklung seit der pommerellischen Zeit bis ins 19. Jahrhundert. — Im *Elbinger Jahrbuch* 9 handelt Otto Kloepfel mit instruktiven Abbildungen *vom ältesten niederdeutschen Bürgerhaus des Deutschordensgebietes* und erörtert dabei eingehend die Bedingungen des Fachwerkbauens; Hugo Olinski und Hedwig Walden bieten *Beiträge zur Elbinger Bevölkerungsstatistik der letzten drei Jahrhunderte*; im übrigen vergleiche man unsere vorige Umschau, S. 328.

Baltikum. Die 6. Publikation aus dem Revaler Stadt-

archiv bringt *Das Revaler Bürgerbuch 1409 — 1624*, hsg. von Otto Greiffenhagen. Durch ein gründliches Orts- und Personenverzeichnis erschlossen, bietet der Text nicht allein einen wertvollen Beitrag zur Personengeschichte, vielmehr gestattet seine Auswertung eine Revision des überlieferten Urteils über die Analogie zu der Bevölkerungsstruktur und den sozialen Verhältnissen norddeutscher Städte. Auch Esten, Schweden und Finnen konnten das Bürgerrecht erwerben. Erst zu Anfang des 16. Jhdts. kam es zu einer Art deutscher Oberschicht. Nicht zu verkennen ist der starke nordische Zuzug. Aus den Beiträgen zur Geschichte Estlands, Bd. 23, H. 1, sei der von Friedrich Stillmark herausgegebene *älteste Schragen der Dom- oder Mariengilde zu Reval* erwähnt. Die Einleitung bietet wichtige Erkenntnisse zur Gildengeschichte. Stillmark sieht in der Mariengilde eine Zusammenfassung der auf dem Domterritorium sesshaften Bürger zu religiösen und geselligen Zwecken — ohne ständische Einschränkung. Er weist besonders auf die Widersprüche seiner Ergebnisse zu O. Stavenhagen hin, der in der Domgilde Spuren der Liebfrauen-Organisation der „gemeinen Stallbrüder“ erblickte, während die Stallbrüder tatsächlich nur in Herrendienst stehende Personen aufnahmen.

4. Hansische Spätzeit und Zeitalter des Merkantilismus

a. Allgemeines und europäischer Bereich

von

Walther Vogel

Seiner in der vorjährigen Umschau (1931 S. 283) erwähnten Abhandlung hat W. Andreas jetzt eine umfassende Darstellung, *Deutschland vor der Reformation* (Stuttg. u. Brln. 1932, Deutsche Verl.-Anst., 644 S.) folgen lassen. Wir verweisen besonders auf Kap. 5 über Städtisches Wirtschaftsleben im Zeichen der frühkapitalistischen Entwicklung und Kap. 6 über die Kulturbedeutung der deutschen Stadt zu Beginn des 16. Jhdts. Eine Breslauer Phil. Dissertation von Ludwig Petry, *Die Popplau. Eine Breslauer Kaufmannsfamilie des 15. u. 16. Jhdts.* (1932, 40 S.) enthält als Teildruck nur eine Schilderung des Quellenmaterials, bes. eines Handelsbuches von 1502—16; die Darstellung des Handels, der Gesellschaftsverhältnisse usw. soll im nächsten Jahre folgen. — Von der längst mit Spannung erwarteten Monographie von Johannes Papritz über die Stettiner Loitze, die „norddeutschen Fugger“ ist jetzt endlich ein beträchtlicher Teil erschienen: *Die Beziehungen des 'Bank- und*

Handelshaus der Loitz zum brandenburgischen Kurhause. E. Beitrag z. Gesch. d. Frühkapitalismus (Korr.-Bl. d. Ges. Ver. d. dt. G. u. AV. 1931 Nr. 2 u. 3, Sp. 84—124, 158—217; auch als Sonderdruck (159 S., Berlin 1932, Mittler, 4,85 RM., beim Bezug vom Vf. 3,85 RM.). Zwar behandelt diese Schrift nicht den wichtigsten Teil der Unternehmungen des Hauses, aber das Mitgeteilte ist bedeutungsvoll genug, um einen nachdrücklichen Hinweis auf den Inhalt und wenigstens einige kurze Andeutungen daraus zu rechtfertigen. Mit Unrecht hat die Forschung bisher angenommen, daß das geringe Hervortreten einzelner hansischer Kaufleute im 15./16. Jhdt., verglichen mit den oberdeutschen Häusern, auf Kapitalmangel zurückzuführen sei. P. zeigt, daß der Handelsumsatz im hansischen Bereiche dem Geldwert nach wahrscheinlich nicht hinter dem oberdeutschen zurückstand, ihn der Warenmenge nach sogar bei weitem übertraf. Nicht der Kapitalmangel, sondern die fehlende Organisationsform der Familiengesellschaft mit ihrer Vermögenszusammenballung liegt dem scheinbaren Zurücktreten des hansischen Handels zugrunde. Daß die Loitz darin eine Ausnahme machen, findet allerdings seine Ursache in ihren weitgreifenden, auf Beherrschung bestimmter Handelszweige abzielenden Unternehmungen, die zum Zusammenschluß des Familienkapitals zwang. Bei den L. kommt hauptsächlich der Salzhandel, aber auch der Getreidehandel in Betracht. Dieser brachte sie in enge Verbindung mit dem getreideproduzierenden, aber auch zur Söldnerwerbung u. dergl. geldbedürftigen Adel der ostelbischen Länder. Aehnliche Anlässe führten zu Darlehen an die fürstlichen Höfe, hier insbesondere den brandenburgischen, und der weitere Verlauf entspricht ganz dem bei den oberdeutschen Häusern. Den Anstoß zu dem gewaltigen Ausmaß ihrer Spekulationen haben die L. übrigens nicht in dem heimatlichen, im Handel recht provinzialen Stettin, sondern in Danzig erhalten. Seit etwa 1544 sind sie, zusammen mit den Berliner Lindholz, eine Art Hofbankiers Joachims II. Nach einem mißglückten, aber noch glimpflich abgelaufenen, Großgeschäft mit der Lieferung von 15 000 walachischen Ochsen ist es seit 1561 die pommerisch-märkisch-schlesische Salzversorgung, die zu kaufmännischen Geschäften größten Umfangs, aber auch zu einem Wust von nur schwer entwirrbaren Privilegierungen, Intrigen, handelspolitischen Streitigkeiten führt, in welche die Schilderung P's. höchst lehrreiche Einblicke gewährt. In den Bankrott der L. 1572, zu dem die leichtfertige und gewissenlose Finanzwirtschaft Joachims II. nicht wenig beigetragen hat, wurden auch weite Kreise des pommerisch-märkischen Adels hineingezogen. Vf. betont

betont übrigens, daß seine Forschungen noch lange nicht abgeschlossen seien, insbesondere steht die Nachsuche in den Archiven von Kopenhagen, Stockholm, Wien und Lüneburg noch aus.

G. v. Rauch, *Der Fall Vegesack i. J. 1550* (Sb. d. Gel. Estnischen Ges. z. Dorpat 1930 [1932] S. 158—196), behandelt Prozeß und Hinrichtung eines aus Reval stammenden Kaufmanns Hans Vegesack, dessen Vergehen, anscheinend Ausübung des verbotenen Handels mit Pleskau, auch Borgkauf und unkorrekte Zahlungsregelung gegenüber den Russen, etwas dunkel bleibt, während auf Gerichtsverfassung und Prozeßführung allerhand Licht fällt; H. V. fiel als Opfer der „Staatsraison“ Dorpats, das am Fortgang des blühenden Handels mit den Russen großes Interesse hatte, andererseits politische Uebergriffe der Russen fürchtete. — Die nur in Maschinenschrift vorliegende Erlanger Phil. Dissertation (1931) von Alfred Schlosser, *Die Handelsbeziehungen Wismars zu Portugal und Spanien am Ende des 16. und Anfang des 17. Jhdts.* liefert erwünschte Aufschlüsse auf Grund herangezogener Wismarer Archivalien, insbesondere der Schiffszertifikate und der sog. Konsulatsprotokolle; merkwürdigerweise ist dem Vf. aber entgangen (S. 31), daß die Warenregister der Sundzolltabellen von 1562—1657 bereits 1922 erschienen sind, also von ihm hätten benutzt werden können. — E. Baasch behandelt in den Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 137, 1932, S. 538—43 den *Verkehr mit Kriegsmaterialien aus und nach den Hansestädten vom Ende d. 16. bis Mitte d. 17. Jhdts.*, der besonders während des niederl.-span. Krieges, aber auch später gelegentlich, ziemlich bedeutend war und den Hansestädten manche Ungelegenheiten bereitete. — Zwei Beiträge zur Entwicklungsgeschichte des Hamburger Hinterlandes im 17. Jhd. bieten Herbert Pönicke, *Reichenbacher Tuch in Hamburg im 17. Jhd.* (N. Arch. f. Sächs. G. u. AK. 52, 2, S. 283 f.) und Viktor v. Geramb, *Hamburger Strümpfe in Oesterreich* (Zs. V. Hamb. G. 32, 1931, S. 161—66); letzterer widerlegt die gelegentlich aufgestellte Behauptung, daß die seit Mitte des 17. Jhdts. nachweisbare Ware aus Hainburg a. d. Donau stamme. — Hans Saring ergänzt durch seine etwas breit geratene Abhandlung über *Die Rolle des Geh. Staatsrats v. Heydebreck bei der Durchführung der Kontinentalsperre in Preußen* (FBPG. 44, 1, S. 84—129) seine Hans. Gbl. 1930 S. 301 erwähnte Dissertation; v. H. führte seit 1810 die staatliche Aufsicht über die Durchführung der Kontinentalsperre und hat durch Zollabgaben von dem staatlich begünstigten Schleichhandel, durch Konfiskationen und Straf-

gelder beträchtliche Beiträge zur Finanzierung der preußischen Wehrmacht 1812 und 1813 aufgebracht.

Die *Antwerpsche historische Bibliographie* für das Jahr 1930 hat J. Cools im Antwerpsch Archievenblad II. R. 6, 1931, S. 289—93, zusammengestellt. Ebenda (S. 194—221) behandelt A. Gielens *Onderhandelingen met Zeeland over de opening der Schelde 1612—13*, auf Grund von Urkunden aus dem Archiv des Breeden Raad von Antwerpen. Nach dem Abschluß des Waffenstillstandes 1609 fanden wiederholt solche Unterhandlungen, teils zwischen Abgesandten der erzherzoglichen Regierung und den Staaten von Zeeland, teils zwischen den Magistraten von A. und Middelburg über Aufhebung des Lösch- und Umladezwanges in Zeeland für nach A. bestimmte Güter statt; sie waren aber stets erfolglos, weil Middelburg, obwohl es durch solidarisches Vorgehen mit A. hätte gewinnen können, doch A's. Wiederaufstieg fürchtete. — Aehnlich zeigt Paul Harsin, *Les projets de jonction de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin du 16e au 19e siècle* (Ann. de la Soc. scientifique de Bruxelles 1931), daß die zahlreichen Projekte dieser Art stets am Widerstand der Niederländischen Republik scheiterten. Die Schrift von A. Pierrard, *La question de l'Escaut de 1648 à 1930*, Brüssel 1930, war uns nicht zugänglich. — J. Denucé setzt im Antw. Archivenblad II. R. 6, S. 63—73, 222—227, seine früher erwähnten (Hans. Gbl. 1930, S. 286, 1931 S. 287) Mitteilungen aus dem Archiv der *Insolvente Boedelskamer* fort; sie bieten Einzelheiten aus Nachlässen von Kaufleuten im 17. u. 18. Jhdt. über den Handel mit Spezereien, Flachs, Holz, Laken, Leder, Fisch, ferner über Seeassekuranz-Policen, Frachtbriefe, meist nach Spanien, Portugal, Italien, England, Westindien (auch Landfrachtbriefe), schließlich über Antwerpener Wechselkurse 1689—1710. Aus derselben Quelle ergänzt er seine ebenda (S. 246—288) veröffentlichten Mitteilungen über *Het economisch Archief der familie de Pret*, die drei Jahrhunderte eine Rolle im kaufmännischen Leben A's. gespielt hat, war doch Filips Lodewijk d. P. (1730—33) einer der glänzendsten Bürgermeister A's.; das Archiv, 1922 an die Stadt geschenkt, beginnt 1671. — Ders. Vf. berichtet, ebenfalls aus den Schätzen der Insolvente Boedelskamer schöpfend (Antw. Archievenbl. II, 7, S. 3—64), neues über *Charles de Prols en de Asiatische Compagnie*; Ch. d. P., eine lange verkannte, doch vielseitig begabte Persönlichkeit, war bereits an der ersten Kaiserlichen Asiat. Kompagnie (1764) beteiligt und wurde einer der Leiter der zweiten von 1781, bis er 1785 Bankrott machte und in Ungnade fiel.

Das von P. A. Meilink veröffentlichte Inventar der *Archieven van de Staten van Holland vóór 1572* (Haag 1929, XII. u. 641 S.) enthält Stücke aus dem 15. u. 16. Jhdt. und bietet mancherlei, was auch die Geschichte der Hanse angeht. Die große Sammlung der von Japikse herausgegebenen *Resolutiën der Staten-Generaal von 1579 tot 1609* ist jetzt bis Bd. 10, die J. 1598—99 umfassend, gediehen (Rijks Gesch. Publ. 71, Haag 1930). — Innerhalb des seit 20 Jahren im Erscheinen begriffenen Geschiedkundigen Atlas van Nederland hat L. Knappert eine Karte der *Handelskerken der Nederlanders tijdens de Republiek* mit erläuterndem Text herausgegeben (Haag 1930, 10 S.). Der Name soll Kirchen bezeichnen, deren Gemeinden ihre Entstehung dem Handel verdanken, und die Karte gibt einen guten Ueberblick über die Plätze in allen Weltteilen, wo die Niederländer im 17. Jhdt. als Kaufleute zahlreich und ständig genug vertreten waren, um die Bildung einer Kirchengemeinde zu veranlassen. In Europa sind dabei nur Schweden und Rußland berücksichtigt, die Einbeziehung von Plätzen wie Riga und Danzig lehnt Vf. mit der doch wohl nicht ganz stichhaltigen Begründung ab, die dortigen niederländischen Gemeinden seien schon im 16. Jhdt. durch Flüchtlinge gestiftet worden, nicht durch den Handel entstanden. Auch die Behauptung, in Livorno sei es niemals zur Stiftung einer Gemeinde gekommen, ist unrichtig, wengleich diese Gemeinde hier auch die Deutschen mit umfaßte. — J. W. Ijzerman hat aus dem Amsterdamer Oudnotarieel Archief *Amsterdamsche bevrachtingscontracten 1591—1602. I. De vaart op Spanje en Portugal* (Econ.-Hist. Jaarboek 17, 1931, S. 163—291) veröffentlicht; es handelt sich um Frachtkontrakte von 620 Schiffen von 16—250 Last Größe, hauptsächlich aus den J. 1594, 95, 97, 98, als spanische Beschlagnahmen notarielle Aufzeichnungen veranlaßten; Frachtpreise sind nur hier und da angegeben. — Neues Licht auf den von der Forschung bisher etwas stiefmütterlich behandelten holl. Leinwandhandel wirft die Abhandlung von Z. W. Sneller, *De stapel der Westfaalsche linnens te Rotterdam, 1669—72* (BVGO. VII. R. D. 2, 1932, S. 179—218). Holland war im 17. Jhdt. der größte Stapelmarkt für Leinen, das zumeist in Haarlem gebleicht und appretiert wurde. Der Handel konzentrierte sich aber in Amsterdam, 1667/68 betrug der Versand hier über 1½ Mill. Ellen, wovon die eine Hälfte flämisches und französisches, die andere meist deutsches Fabrikat war. Maßgebend war besonders die kapitalkräftige „zweite Hand“. Ein gewisser Arent Westerhoff, der 1667 von Gf. Maurits v. Bentheim ein Oktroi als Faktor der Tecklenburger Leinen-

kaufleute in Holland erhielt, versuchte deren Absatz 1669 von der Amsterdamer „zweiten Hand“ unabhängig zu machen, indem er mit dem konkurrierenden Rotterdam einen Vertrag abschloß, wozu ihm die Stadt durch Beleihung der Ware auch Betriebskapital gewährte. Der Handel ließ sich zunächst gut an, bis der Krieg von 1672 eine völlige Handelsstockung, den Bankrott W's. und damit auch eine arge Gefährdung der Finanzen R's. mit sich brachte; der Versuch, Amsterdam im Leinenhandel aus dem Felde zu schlagen, mißglückte also völlig. — In Bd. 17, 1931, des Econ.-Hist. Jaarboek (S. 1—46) veröffentlicht J. G. van Dillen *Effectenkoersen aan de Amsterdamsche Beurs 1723—1794*: wiedergegeben sind durchschnittlich 2mal im Monat Notierungen der OIC., WIC., der Societet van Berbice, der Engl. Bank, der Engl. OIC. usw. sowie das Agio des Bankgeldes der Amsterdamer Wisselbank. Als charakteristisches Beispiel sei erwähnt, daß der erste verzeichnete Kurs der Niedl. OIC. (Juli 1723) 660, der letzte (19. 12. 1794) 128½ beträgt! — Ebenda (S. 47 bis 80) druckt Leonie van Nierop *Brieven van den Amsterdamschen makelaar Robert Hennebo aan den Haarlemer zijdereeder Simon Bevel over Engelsche fondsen (1735—36)* ab. — Einen allgemeinen, durch viele Einzelheiten belegten Ueberblick über *Hollands Stapelmarkt en haar Verval* gibt T. P. van der Kooy (Bijdr. voor Econ. Geschiedenis, onder leidg. v. Prof. Z. W. Sneller, Amst. 1931, 134 S.). — Joh. E. Elias vertritt in einer lesenswerten Amsterdamer Akademie-Abhandlung *De tweede Engelsche oorlog als het keerpunt in onze betrekkingen met Engeland* (Verh. d. K. Ak. v. Wetensch. te Amst. Afd. Letterkde, N. R., Deel 29 Nr. 5, 1930) die Ansicht, daß der Friede von Breda 1667 den Wendepunkt in der Geschichte des englisch-holländischen Handelswettbewerbs darstelle, insofern er ein annehmbares Kompromiß für beide Teile, den Niederländern insbesondere eine günstige Auslegung der Navigationsakte gebracht habe; die Richtigkeit dieser Ansicht wird von Japikse in seiner Besprechung (BVGO. VII. 2, S. 153 f.) im Hinblick auf den Krieg von 1672 bestritten. — Eine Geschichte des Hafens von Vlissingen, die mancherlei aus der Geusenzeit mitteilt, hat H. G. van Grol in einer Festschrift anlässlich der Einweihung des neuen Hafens veröffentlicht (*De Geschiedenis der oude havens van Vlissingen*, Vliss. 1931). Zur niederländischen Seekriegsgeschichte notieren wir endlich, daß S. P. L'Honoré Naber, nach der Hans. Gbl. 1931 S. 290 erwähnten englischen Ausgabe nun auch den holländischen Text des Journals von M. H. Tromp 1639 (BMHG. 52, 1931) veröffentlicht hat; im nächsten Bande

derselben Zeitschrift (53, 1932, S. 1—62) hat er ein englisches Gegenstück, *Het Journaal gehouden door Peter White, Master van Admiraal Pennington, ter Reede van Duins i. d. J. 1639*, folgen lassen.

Ergänzungen zu seinem Hans. Gbl. 1931 S. 291 erwähnten englischen Sammelreferat liefert M. Weinbaum VSWG. 24, 1932, S. 501—06. — Von Ephraim Lipsons handbuchartiger *Economic History of England*, der besten neueren Darstellung des Gegenstandes sind Bd. II u. III, *The Age of Mercantilism* behandelnd, erschienen (London 1931). Einige seiner wichtigsten Ergebnisse hat der Vf. in einem Aufsatz, *England in the Age of Mercantilism* (JEBH. IV Nr. 4, Aug. 1932, S. 691—707) kurz zusammengefaßt. Ebenda (IV Nr. 1, Nov. 1931, S. 70—98) behandelt Elisabeth Donnan als Beispiel für *Eighteenth Century English Merchants: Micaja Perry*, den Leiter einer Londoner Firma des 18. Jhdts., die ihre Aufgabe in der Handelsvermittlung zwischen den amerikanischen Kolonisten und dem Mutterlande fand, hauptsächlich im virginischen Tabakhandel, aber auch in der Versorgung der Kolonisten mit europäischen Waren, die aber auch mancherlei andere, sogar gewissermaßen diplomatische Obliegenheiten erfüllen mußte.

Der fleißigen Feder von P. J. Charliat verdanken wir nicht nur zwei Aufsätze zur französischen Seegeschichte des 17. Jhdts.: *Le voyage en Danemark de Louis Deshayes de Courmenin* (1629) und *Le corsaire Jean Doublet dans les mers septentrionales, Notet pour une nouvelle édition de son „journal“* (Bull. du Comité des trav. hist. et scient. du Ministère de l'Instr. publ. t. 45, 1930, Section de Géographie S. 1—12 u. 13—26), sondern vor allem eine uns bisher so sehr fehlende, auf der gedruckten Literatur beruhende, aber z. T. auch auf Archivalien zurückgreifende Uebersicht über die Geschichte der französischen Handelsmarine von etwa 1570 bis 1931: *Trois siècles d'économie maritime française* (Paris 1931, 228 S., M. Rivière). Wir hoffen, auf diese wertvolle Arbeit noch eingehender zurückkommen zu können, und heben hier nur zwei Zahlen hervor: am Vorabend der Revolution zählte die französische Handelsmarine etwa 750 000 Tonnen, d. h. sie war halb so groß wie die englische, nach den schweren Verlusten der Revolutions- und Napoleonischen Zeit hatte sie 1827 wieder 589 000 t (= $\frac{2}{7}$ der englischen) erreicht. Auf den stufenweise vor sich gehenden Zusammenbruch während der Revolution wirft auch der Aufsatz von Etienne Pollo, *Le commerce maritime pendant la révolution française* (Révol. franç. 1931, Okt./Dez.) Streiflichter. — Ein nützliches Hilfsmittel für das Studium der

französischen Handelsgeschichte ist die auf zeitgenössischen Wörterbüchern, Abhandlungen, Denkschriften usw. aufgebaute Untersuchung von A. K u h n, *Die französische Handelssprache im 17. Jhdt.* (Roman. Studien I. Sprachwiss. Reihe H. 1, Lpz. 1931, 234 S.). — St. Malo, unter Colbert einer der bedeutendsten französischen Seehäfen, später allerdings in seiner Bedeutung sinkend, hat von verschiedenen Seiten unter Ausnutzung der Hafenarchive monographische Behandlung erfahren: L. V i g n o l s, *Le commerce maritime et les aspects du capitalisme commercial à Saint-Malo de 1680 à 1792* (Rev. d'hist. écon. et soc. 1931 Nr. 1) kontrastiert die Hauptzweige der dortigen Reederei, die normale Handelsschiffahrt und „la course“, die Kaperei. Ausführlichere Behandlung, besonders nach der personellen Seite hin, erfährt die letztere bei A. S a v i g n o n, *Saint-Malo, nid de corsaires* (Paris 1931, Renaiss. du livre, 263 S.); vgl. auch desselben Vf's. *Corsaires malouins au 17. siècle* (Rev. de Paris 1931, 15. Aug. S. 878—904 u. 1. Sept. S. 181—206). Der neue Band von Gaston Martins Geschichte von Nantes im 18. Jhdt. (vgl. Hans. Gbl. 1929 S. 304): *Nantes au XVIIIe. siècle. L'ère des négriers (1714—1774)*, Paris 1931, F. Alcan, 452 S., ist dem Sklavenhandel gewidmet. Die beigegebene Tafel VII läßt die Höhe- und Tiefpunkte dieses „Geschäfts“ gut erkennen: Höhepunkte waren 1745, 1751 (10 003 gekaufte Neger), 1767, Depression herrschte während der Streitigkeiten mit der Indischen Kompagnie 1725 bis 1726, während des österr. Erbfolgekriegs 1746—50 und des Siebenjährigen Kriegs 1756—63. Daß auch oder gerade sehr große Herren nicht verschmähten, ihr Vermögen durch Beteiligung an diesem Geschäft zu vergrößern, zeigt L. V i g n o l s *Jean de Dietrich et la traite des nègres* (Rev. d'Alsace 78, 1931, S. 83—91); Baron J. de D., Herr von Reichshofen, elsässischer Großgrundbesitzer, Typus des großen unabhängigen Kapitalisten und Schwerindustriellen im Stile des 18. Jhdts., beteiligte sich 1767 mit je $\frac{1}{16}$ Part an der Ausrüstung von zwei Sklavenschiffen von St. Malo. — Zur Geschichte der Beziehungen zwischen Frankreich und den 13 amerikanischen Kolonien, die seit 1776 die Vereinigten Staaten bildeten, liefern Beiträge Edmond Baron, *Statistics on Franco-American Trade 1778—1806* (JEBH. IV Nr. 3, May 1932, S. 571—80) und G. Martin, *Commercial relations between Nantes and the American Colonies* (ebenda, Suppl. 10 Nr. 4, Aug. 1932, S. 812—829), während die Personalgeschichte der französischen Kriegs- und Handelsmarine durch nachfolgende Aufsätze bereichert worden ist: S. G o u b e t, *Deux ministres de la marine, Seignelay et*

Pontchartrain (Rev. d. quest. hist. 59, 1931 Nr. 1), Yvonne Bezaud, *Deux hommes d'affaires sous Louis XIV* (ebenda Nr. 3, S. 89—118), und E. Bertrand, *Un ministre de la marine sous Louis XVI: Bezrand de Molleville* (Rev. des études hist. 1931, Okt.—Dez.).

Seine Studien über spanische Währungsgeschichte (vgl. Hans. Gbl. 1930 S. 285, 1931, S. 295) hat Earl J. Hamilton jetzt auch in französischer Fassung veröffentlicht: *En période de révolution économique: la monnaie en Castille 1501—1650* (AHES. IV Nr. 14, S. 140—149, Nr. 15, S. 242 bis 256). — Ebenso ist der Hans. Gbl. 1931 S. 294 erwähnte Aufsatz von O. A. Johnsen in norwegischem Gewande erschienen: *Norges handel på Spania under Kristian IV.* (NHT. 29, 4. H., 1931, S. 225—240).

Auf dem 5. Nordischen Historikertag in Helsingfors (Juli 1931) sprach u. a. Ingvar Andersson über *Erik XIV., England og Estland*, und Arthur G. Hassö über *Den danske regerings stilling til koffardifarten nord om Norge i det 16. aarhundrede*: kurze Referate über beide Vorträge finden sich DHT. X. R 1. Bd. H. 4, S. 478—79. — In einem kritischen Referat über *Le protectionnisme en Suède* (AHES. IV Nr. 16, S. 412—14) berichtet Tom Söderberg über schwedische Neuerscheinungen auf diesem Gebiete, insbesondere über die Doktordissertation von C. Danielsson, *Protektionismens genombrott och tulltaxrevisionerna 1715 och 1718* (Stockh. 1930, Norstedt, 160 S. 4^o) und eine ältere Dissertation von E. Ekegård, *Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden* (Uppsala 1924, Appelberg, 488 S. 4^o). — Die, wie immer, sorgfältig durchdachte und sauber gearbeitete kleine Studie von E. F. Heckscher *Un grand chapitre de l'histoire du fer: Le monopole suédois* (AHES. IV. Nr. 14, S. 127—139, Nr. 15, S. 225—241) gibt in nuce einen Ueberblick über die Eisenindustrie und den Eisenhandel Europas im 17. u. 18. Jhdt.: das schwedische „Monopol“, von dem man namentlich in der Eiseneinfuhr Englands vielleicht schon im 17., mehr noch im 18. Jhdt. sprechen kann, beruhte auf der Vorzüglichkeit des schwedischen Fabrikats und auf den eingeschränkten Bedarfsdeckungsmöglichkeiten; bewußt erstrebt wurde seine Erhaltung schwedischerseits durch eine Einschränkung der Erzeugung etwa 1740—1784, sein Ende fand es erst durch die Einführung des Puddelns und die Verwendung der Steinkohle. Beigefügt ist ein nützliches Literaturverzeichnis. — Mit Fragen der Seeherrschaft in der Ostsee vom 16. bis in den Beginn des 19. Jhdts. befassen sich: die (politisch-tendenziöse) polnisch-französische Vortragsreihe *La Pologne et la Baltique*

Conférences données à la Bibliothèque polonaise de Paris par G. Pagès (mit einem Pommerellen und die deutsch-polnischen Beziehungen betreffenden Anhang von C. Smogorzewski), Paris 1931, Gebethner & Wolff, 358 S.; ferner zwei schwedische Aufsätze: Henrik Grönroos, *England, Sverige och Ryssland 1719—1721* (Hist. Tidskr. f. Finland 1931, S. 1—26, 57—66), die die Anschauung bekämpft, als ob Englands Haltung im nordischen Kriege lediglich von hannöverschen Interessen diktiert gewesen sei, und C. A. Tiselius, *Den väpnade neutralitetens och kontinentalsystemets återverkningar i Göteborg intill början av kriget 1808—09* (Göteborgs Försvar 1931).

Hingewiesen sei schließlich auf die (uns unzugängliche), das Barbaresken-Unwesen betreffende Schrift von L. Lacoste, *La marine algérienne sous les Turcs. L'amirauté d'Alger à travers l'histoire* (Paris 1931, Soc. d'éditions géogr., marit. et colon. 64 S.). — Der 2. Band der Quellsammlung von Elizabeth Donnan *Documents illustrative of the History of the Slave Trade to America. Vol. II: The Eighteenth Century* (Wash. 1931, Carnegie Inst. LXII u. 731 S.) betrifft die Zeit von 1700 bis zur gesetzlichen Abschaffung des Sklavenhandels 1807 und befaßt sich ausschließlich mit dem britischen Sklavenhandel.

b. Entdeckungsfahrten und Überseegeschichte

von

Herbert Rosinski

Unter den Neuerscheinungen auf dem Gebiete der Entdeckungsgeschichte stellt J. N. L. Baker: *A history of geographical discovery and exploration* London 1931, Harrap (bespr. Scott. Geogr. Mag. 48, Nr. 5, S. 311) weniger eine streng wissenschaftliche Leistung, als vielmehr ein umfassendes Schul- und Nachschlagewerk („advanced text-book for University Honors students“) dar, das seine Aufgabe vor allem darin sieht, jeden, der jemals zur geographischen Wissenserweiterung beigetragen hat, zu verzeichnen. Von besonderem Werte ist daher sein über 50 Seiten starker Index, sowie die rund 50 kleinen Skizzen, die dem Texte beigegeben sind.

Ein Teilgebiet der allgemeinen Entdeckungsgeschichte, *Les principales découvertes des marins français dans le monde* behandelt H. Roussilhe in der Revue maritime vom Juni 1931, unter Reproduktion einer Karte dieser Entdeckungen, die im März 1930 für die internationale Ausstellung in Antwerpen angefertigt wurde.

Mit dem eigentlichen Zeitalter der Entdeckungen beschäftigen sich, neben O. Peschels klassischem Werk: *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen* (VII. u. 480 S., 14. Taf.), das 1930 eine Neuauflage erlebte, und neben der zusammenfassenden Ueberschau von Hans Plischke, *Das Zeitalter der Entdeckungen* im 4. Bande der Propyläen-Weltgeschichte (Berlin 1932, S. 507—548), der Aufsatz von R. Hennig: *Waren die Azoren vor 1432 bekannt?* *Pet. Mitt.* 1932, H. 7/8, der die Frage trotz zahlreicher Nachrichten und Eintragungen auf früheren Karten verneint, sowie die *Narratives of the Discovery of America* herausgegeben von A. W. Lawrence und Jean Young (XIII u. 300 S.) London 1931 (Bespr. *EHR.* 47, S. 511 ff. u. *AHR.* 37, 2, S. 346). Die Sammlung, die die wichtigsten Quellen in bequem lesbaren Uebersetzungen zusammenstellen will, bringt nach den Winlandfahrten der Norweger — wobei sie das Flatey Book als Hauptquelle behandelt — eine Reihe von Dokumenten zu den ersten englischen und spanischen Entdeckungsfahrten; leider infolge der streng chronologischen Anordnung derart, daß die Fahrten des Columbus in zwei Teile zerrissen werden durch die zwischen sie eingeschobenen Briefe von Soncino und Pasqualico, unsere Hauptquelle für die Cabot'schen Fahrten.

Als Ueberblick über den damaligen Stand des geographischen Wissens in England liefert E. G. R. Taylor: *Tudor Geography 1485—1583*, IX u. 290 S. London 1930 (bespr. *AHR.* 37, 2, S. 346 ff.) einen äußerst dankenswerten Beitrag zur Geschichte des geogr. Gedankens, auf Grund einer genauen Bibliographie aller Hss. u. gedruckten engl. Arbeiten zur Geographie für diesen Zeitraum, die im Appendix abgedruckt und in Kap. I u. II kommentiert wird.

An größeren Arbeiten zur eigentlichen Kolonial- und Ueberseegeschichte ist vor allem Arthur D. Innes: *English Maritime and Colonial Development in Stuart Times*, London 1931, 376 S., zu erwähnen, ferner die 4 Bde. des *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations*, Jan. 1722 bis Dez. 1749, London 1928, 1930, 1931 (bespr. *EHR.* 47, Nr. 186, S. 314—316 u. *RH.* 169, Heft 1, S. 212); die Arbeiten von Crump über die Admiralgeschichte in den Kolonien und das Werk von G. P. Insh: *The Company of Scotland trading to Afrika and the Indies*, 336 S., London 1932, Scribner.

Beiträge zur englischen Kolonialgeschichte in Nordamerika liefern W. F. Craven: *The dissolution of the London Company for Virginia* (1624) *AHR.* 37, 1, S. 14—24; Francis X. Moloney: *The fur trade in New England*

150 S., Harvard Univ. Press. 1931 (bespr. AHR. 37, 4, S. 852), — eine geschickte, auf reichem Quellenmaterial aufgebaute Darstellung, die einen wertvollen Beitrag zur Geschichte des kolonialen Grenzlebens bietet —, P. H. Giddens: *Trade and industry in colonial Maryland*, JEBH. IV, Nr. 3, S. 512—538, sowie der 6. Bd der Cambridge History of the British Empire: *Canada and Newfoundland* Cambridge, Univ. Press. 1930, XXI u. 939 S. (bespr. HZ. 146, 3, S. 584—587) eine Darstellung von Anfang des 16. Jhdts. bis zur jüngsten Gegenwart mit dem Schwerpunkt auf der Epoche seit 1763. Weitaus größer ist das Interesse, das Seehandel, Seeräuberei und See-Expeditionen im westindischen Raum gefunden haben. Earl J. Hamilton behandelt *Wages and substance on Spanish treasure ships 1503—1660* (Journ. of Pol. Economy, Aug. 1929; bespr. v. Sée RH. 168, S. 372). Eine französische Uebersetzung durch P. Teillac der *Geschichte der Flibustier und Bukkanisr* von Dr. Alfred Sternbeck (Paris 1931) hat in der RH. 167, S. 400 eine stark abfällige Kritik gefunden; eine Neuauflage des berühmten Werkes von A. O. Exquemelin: *De Amerikaansche zeerovers*, Amsterdam, 270 S., zu zwei Abhandlungen über die Persönlichkeit E's. G. J. Hoogewerff: *De personegelijkheit van Hendrik Smeeks en Exquemelin* (TG. 47, 2, S. 113—124) und L. C. Vrijman, *De questie „Wie was Exquemelin“ volledig opgelost* (ebenda S. 125—128) geführt.

Baron Marc de Villiers: *L'expédition de Cavelier de la Salle dans le golfe du Mexique, 1684—1687* (Ad. Maissonneuve 1931, 236 S.; bespr. AHR. 37, 3, S. 557 f.); W. Th. Morgan: *The expedition of Baron de Pointis against Carthagera* (AHR, Jan. 1932) eine Schilderung der französischen See-Expedition nach Westindien 1696/7, die zeigt, wie stark die maritime Operationsfähigkeit der Franzosen auch noch bei Kriegsende war; sowie R. P. Labat: *Voyage aux isles de l'Amérique. Antilles 1693—1705* (2 Bde., XVI u. 844 S., Paris, Duchartre 1931, Vorwort v. A. t'Sersterens; bespr. RH. 169, 3, S. 678 ff.) beschäftigen sich mit dem französischen Anteil an der Geschichte Westindiens.

Dem holländischen widmete S. P. L'Honoré Naber, *De West-Indische Compagnie in Brazilië en Guinée*, einen als Broschüre gedruckten Vortrag vor der Haager Abtlg. von „Onze Vloot“, der einen sehr gediegenen und sachlichen Ueberblick über die Festsetzung der Holländer in diesen Gebieten, die Aufrichtung der Seemacht der Kompagnie und ihren Untergang in Brasilien aus Mangel an Seestreitkräften bietet; er gab ferner den ersten Teil, Buch I—III (1624—26), des

Jaerlyck verhael van de verrichtingen der geoctroyeerde West Indische Compagnie in 13 boecken von Johannes de Laet bei Nijhoff, 's-Gravenhage 1931, heraus (bespr. TG. 47, 3, S. 311 ff.).

Zur Geschichte von Niederländisch Indien veröffentlichte Dr. F. W. Stapel: *Geschiedenis von Nederlandsch Indië* (Nederl. Hist. Bibl. XVI) Amsterdam 1930 (bespr. BVGO. 7. R. D. 1, H. 3, S. 318) und gab von P. v. d. Dams: *Geschiedenis der Ostindische Compagnie*, Teil 3 (R. G. P. Groote Serie 24) 1931 bei M. Nijhoff heraus (bespr. TG. 47, 3, S. 312—14).

Von den „Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegsleuten im Dienste der Niederländischen O.- und W.-Indischen Compagnie 1602—1797“ sind inzwischen weiter erschienen: Bd. VII, 1, Johannes Christian Hoffmann, *Reise nach dem Kapland, nach Mauritius und nach Java 1671 bis 1676*, 104 S.; Bd. VII, 2, Johann Schreyer: *Reise nach dem Kapland und Beschreibung der Hottentotten 1669—1677*, 68 S.; Bd. VIII u. IX, J. S. Wurffbain: Reise in 2 Teilen herausgegeben von R. Posthumus Meyer, 179 u. 171 S. (bespr. TG. 47, 3, S. 314—317).

Ferner veröffentlichte Dr. H. Dunlop als Nr. 72 der Rijks Geschiedkundige Publikation ('s-Gravenhage 1930) den 1. Deel der *Bronnen tot de Geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzie* (bespr. TG. 47, 2, S. 196—198).

Zur Geschichte des portugiesischen Kolonialreichs in Ostindien brachte J. Denucé das Werk von Calcoen: *Verhael van de tweede reis van Vasco da Gama naar Indië 1502—1503*, in Facsimile mit Einführung und Anmerkungen in Antwerpen und in französischer Uebersetzung in Paris heraus (bespr. TG. 47, 3, S. 309). F. Schurhammer, S. J. veröffentlichte im Verlag der Asia Major, Leipzig 1931, *Die zeitgenössischen Quellen zur Geschichte Portugiesisch Asiens und seiner Nachbarländer (Ostafrika Malaische Archipel usw.) z. Zeit des H. Franz Xaver 1538—1552* (6080 Regesten, 521 S.).

E. B. Sainsbury setzte ihre Publikation des *Calendar of the Court Minutes etc. of the East Indian Company*, von der sie bereits die Jahre 1640—1670 bearbeitet hatte, für den Zeitraum von 1671—1673 weiter fort. Oxford 1932, 383 S. B. Penrose gab 1932 in der Harvard Press *Sea fights in the East Indies 1602—1639* heraus.

Unter der sehr geringen Zahl von Arbeiten, die sich mit der afrikanischen Kolonialgeschichte beschäftigen, sind zu nennen H. C. Hazewinkel: *Twee attestaties over de*

Nederlandsche Kolonisatie aan de Goudkust, BMHG. 53, 1932, S. 246—261, und ferner P. Boissonnade: *Les relations commerciales de la France méridionale avec l'Afrique du Nord ou Magreb au XI^e et au XV^e siècle*, *Etude d'histoire économique*, 37 S., Paris, Imprimerie nationale. Extr. du Bull. d. la section de Géographie, 1929.

Zu erwähnen sind schließlich noch zwei größere Werke, vornehmlich zur französischen Kolonialgeschichte: Henry Dhérani, *Figures coloniales françaises et étrangères* (Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1931, 267 S., 8 Taf., 3 Karten; bespr. RH. 167, S. 402 f.) und *Un colonial au temps de Colbert. Mémoires de Robert Challes, écrivain du roi*. Publ. par Augustin-Thiery XXII u. 301 S., Paris, Plon. 1931; sowie endlich der sehr interessante Aufsatz von M. A. Hérubel: *Baleines et baleiniers* in der Revue maritime Mai 1931. Der Walfischfang, heute tatsächliches Monopol der Norweger, früher von allen Meeresvölkern betrieben, vom 7. bis 16. Jhdt. hauptsächlich von den Basken, die dann von den allerdings bald ausscheidenden Engländern und den Holländern und Deutschen verdrängt wurden. Zu der auch von H. behaupteten Landung von Walfischfängern in Amerika ein halbes oder gar ein ganzes Jahrhundert vor der Reise des Columbus darf man wohl verschiedene Fragezeichen machen.

5. 19. Jahrhundert

von
Walther Vogel

Wir können das 19. Jahrhundert, namentlich seine späteren Jahrzehnte, in unserer Umschau nicht im vollen Umfange berücksichtigen, weil wir sonst Gefahr laufen, den geschichtlichen Charakter unserer Betrachtungen allzusehr zu verwischen. Denn in dem Maße, in dem mit dem Aufkommen der modernen Technik und der neueren national-wirtschaftlichen Konzentration und weltwirtschaftlichen Ausbreitung Entwicklungsreihen beginnen, die in der Gegenwart noch nicht abgeschlossen sind, verlieren sich die spezifischen Züge hansischen Lebens ins Allgemeinere und werden nur dem geschärften Blick hie und da noch deutlich sichtbar. Wir beschränken uns daher auf einzelne Hinweise, diesmal auf einiges, das den Daseinskampf einzelner Häfen, die Auswanderung und den deutschen Flottenbau am Ende des 19. Jahrhunderts betrifft.

An die Spitze stellen wir die lebensvollen Bilder, die Hermann Wätjen, *Aus der Frühzeit des Nordatlantik-*

verkehrs (Leipzig 1932, F. Meiner, XX u. 219 S.) entwirft. „Studien zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und deutschen Auswanderung nach den Vereinigten Staaten bis zum Ende des amerikanischen Bürgerkriegs“ nennt W. im Untertitel sein Buch, das eigentlich als eine Geschichte der deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen in dem vollen Jahrhundert 1815—1914 gedacht war, dann aber vom Vf. aus Mangel an Zeit und aus der Befürchtung, der großen Stoffmassen nicht Herr zu werden, auf den engeren Ausschnitt beschränkt worden ist. Zwei Gegenstände hauptsächlich sind es, um die seine Darstellung sich dreht: die Ausbildung der Linienfahrt, speziell der Postdampferverbindung, zwischen den deutschen und amerikanischen Häfen und die Auswanderung. Die Entstehung der Hapag und des Norddeutschen Lloyd, die das Hauptergebnis der ersten Entwicklungsreihe bildet, hat ja bereits mehrfach gute und gründliche Darstellung gefunden. Weniger war bisher über die älteren amerikanischen und sonstigen Konkurrenzgesellschaften bekannt, insbesondere über die Ocean Steam Navigation Company, die, übrigens vorwiegend mit deutschem Gelde, die erste Postdampferverbindung zwischen Bremen und New York in Gang brachte. Es ist W. gelungen, aus den hansestädtischen Archiven, namentlich aus den Berichten der hanseatischen Konsuln und diplomatischen Vertreter in den USA. und hier wieder in erster Linie aus den ungemein instruktiven Berichten des hanseatischen Residenten in Washington, Dr. Rudolf Schleiden, 1853—64, die Geschichte der frühen „Paketfahrt“, wie der zeitgenössische terminus technicus lautet, um eine Menge neuer und wesentlicher Züge zu bereichern. Der scharfe Konkurrenzkampf, den die Reedereien Bremens und Hamburgs untereinander, beide aber wieder mit den Engländern und Amerikanern, in der Segelschiffsreederei auch mit den Schweden durchzufechten hatten, erfährt hier eine interessante Beleuchtung. Der zweite Hauptteil befaßt sich, aus dem gleichen Material schöpfend, mit dem „Objekt“ des Transportgeschäfts, dem Auswanderer. Wir begleiten ihn auf seinem Wege zum Auswanderungshafen, wo er nicht selten zur Beute gewissenloser Agenten, „runners“, wurde, werden Zeugen seiner Leiden auf dem Auswandererschiff und erfahren endlich Näheres über das Schicksal, das seiner im amerikanischen Ankunftshafen erwartete. In mühevoller Arbeit hat W. neue und anscheinend relativ zuverlässige Zahlen über den Anteil der verschiedenen Flaggen und Häfen am Auswanderertransport gewonnen. So ist der mit einigen Schiffsbildern hübsch ausgestattete Band trotz seines stellenweise noch etwas bemerkbaren frag-

mentarischen Charakters eine Quelle geworden, auf die man zur Erkenntnis der Schiffahrtsgeschichte des 19. Jhdts. noch häufig zurückgreifen wird.

Die nachfolgenden Schriften enthalten gleichfalls reichen Stoff zur Geschichte des Wettbewerbs der nordatlantischen Häfen: *Port d'Anoers, Statistique de la navigation maritime et intérieure* [1830—1929], dressées par les Services du port. Antw. 1929, 64 S. 4°. — P. J. B o u m a n, *Rotterdam en het Duitse Achterland 1831—1851* (Bijdr. voor Econ. Geschiedenis uitg. door Z. W. Sneller, Amst. 1931, 212 S.). — F l ü g e l, *Der Seehafen Bremen* (Berlin 1931, Org.-Verl.-Ges. Deutscher Wirtschaft Bd. 26) ein umfangreiches, der Gegenwart gewidmetes Buch, das aber auch vieles Geschichtliche bietet. Zur Auswanderungsgeschichte verzeichnen wir: H. L e h m a n n, *Zur Geschichte des Deutschtums in Kanada* Bd. I, *Das Deutschtum in Ostkanada* (Schriften d. dt. Ausinst. Stuttgart Bd. 31, 1931, 125 S.), F. S c h r ö d e r, *Die deutsche Einwanderung nach Südbrasilien bis 1859* (Phil. Diss. Hamburg 1931, 133 S.), und J o s. S c h e b e n, *Eifeler Amerika-Auswanderung im 19. Jhd.* (S.-A. a. Rhein. Vierteljahrsbl. Jg. 2, H. 4, Okt. 1932, S. 257—77).

Die Marinepolitik der Tirpitz'schen Zeit ist längere Zeit Gegenstand einer Kritik gewesen, die häufig von starken Vorurteilen gegen sie beherrscht war und die wissenschaftliche Objektivität nicht wahrte. Die nachfolgenden zwei Neuerscheinungen vermeiden diesen Fehler: Heinz J u n g h ä n e l, *Marinehaushalt u. Marineausgabenpolitik in Deutschland (1868—1930)* Beitr. z. Finanzkunde hrsg. v. B. Moll u. F. Boesler Bd. 8 (Leipzig 1932, 141 S.) ist allerdings eine rein finanz- und budgetpolitische Untersuchung. B e r n h a r d M i c h a l i k, *Probleme des deutschen Flottenbaus* (Histor. Untersuchungen hrsg. v. E. Kornemann 9. Heft, Breslau 1931, 131 S.) dagegen befaßt sich mit den außenpolitischen Kernfragen der Flottenpolitik; in einem Nachwort setzt sich auch kurz mit der Schrift von E. K e h r, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik* (Berlin 1930) auseinander, die, im einzelnen interessant und lehrreich, den Hauptgegenstand aus einem ganz schiefen Gesichtspunkt betrachtet.

6. Nachbarländer und weiterer Umkreis

von

Walther Vogel

Niederlande (Holland und Belgien).

H. P i r e n n e, *Bibliographie de l'histoire de Belgique. Catalogue méthodique et chronologique des sources et des*

ouvrages principaux à l'histoire de tous les Pays-Bas jusqu'en 1598 et à l'histoire de Belgique jusqu'en 1914. 3. Edition revue et complétée avec la coll. de H. Nowé et H. Obreen. Brüssel 1931, Lamertin, VIII u. 440 S. — A. van Laar u. F. Francken, *Beknopte Geschiedenis van Antwerpen*. Antw. 1931, Mees. 202 S. — J. Denucé, *Catalogus der Antwerpsche Economisch-historische Tentoonstelling*. Antw. 1930. — P. Lecouturier, *Liège*. Lüttich 1930, Vaillant-Carmane; gute stadtgeographisch-geschichtliche Untersuchung von Lüttich. — P. Geyl, *Geschiedenis van de Nederlandsche Stam* Bd. 1 (bis 1609) Amst. 1930. — H. Bruggmans, *Correspondentie van Robert Dudley, Graaf van Leicester, en andere Documenten betr. zijn Gouvernement-Generaal in de Nederlanden 1585—1588*. 3 Bände, 363, 472, 511 S. (Werken uitg. d. h. Hist. Genootschap III. Ser. 56—58) Utrecht 1931. — J. L. van Dalen, *Geschiedenis van Dordrecht* Afl. 1, Dordr. 1931, 80 S. — J. M. Sterck-Proot, *Haarlems oudste tijden. Een vroeg-middeleeuwsch stadsbeeld*. Haarl. 1930. Vgl. Japikse in BVGO. 7. R. D. 2, S. 158. — M. G. de Boer, *De ondergang der Amsterdamsche gilden*. TG. 47, 1932, S. 129—149, 225—245. — A. M. de Jong, *Geschiedenis van de Nederlandsche Bank*. M. Vorw. v. G. Vissering. Deel I, 1 u. 2. Haarlem 1930. — Z. W. Sneller, *Een mechanische katoenspinnerij in Nederland in het laatst der 18e eeuw*. BVGO. 7. R. D. 1, 1931, S. 167—188.

Frankreich.

René Jouan, *Histoire de la marine française*. Bd. 1: *Des origines jusqu'à la Révolution*. Paris 1932, Payot. 382 Seiten. — André-E. Sayous, *Les mandats de Saint Louis sur son trésor et le mouvement international des capitaux pendant la septième croisade (1248—1254)*. RH. 167, 1931, S. 254—304. Beruht hauptsächlich auf Genueser Quellen; im Anhang Abdruck zahlreicher Notariats-Urkunden. — Charles W. Cole, *French mercantilist doctrines before Colbert*. New York 1931, R. A. Smith, XIV u. 243 S. — Pierre Héliot, *Essai sur le développement urbain de Boulogne*. Revue du Nord 18 Nr. 70, Mai 1932, S. 81—105.

England.

Kingston Derry, *Outlines of English economic history*. London 1932, Bell, 292 S. — Carl Stephenson, *The French commune and the English borough*. Americ. Hist. Rev. 37, April 1932, S. 451—467. Betrifft das 12. und beginnende 13. Jhdt. und ist im Hinblick auf verwandte deutsche Untersuchungen von Interesse. — Sir Charles

Oman, *The coinage of England*. Oxford 1931, Clar. Press. XII u. 395 S. u. 45 Tafeln. — A. E. Feavearyear, *The pound Sterling. A history of English money*. Oxford 1931, Clar. Press. IX u. 367 S. Zwei sehr nützliche Werke!

Skandinavische Länder.

Lauritz Nielsen, *Dansk Bibliografi 1551—1600* H. 1. Kbh. 1931, Gyldendal. Ist Fortsetzung der vom gleichen Vf. 1919 veröffentlichten *Dansk Bibliografi 1482—1500*. — H. Koht, *Det nye i norderlandsk historie kringom år 1300*. Scandia IV, H. 2, Okt. 1931, S. 171—183. Er sieht das Neue in der Verbindung des Adels der drei Reiche zur Aufrechterhaltung seiner Macht als Klasse. — Bernt Lorentzen, *Vardepakt og strandøvern langs Norges sydvest-kyst i de 17de århundrede*. NHT. 29, 1932, S. 277—324 (m. engl. Inhaltsangabe). — O. Klose, *Islandkatalog der Univ.-Bibl. Kiel und der Univ- u. Stadtbibliothek Köln*. Kiel 1931, Univ.-Bibl., XII u. 423 S. — Halldór Hermansson, *The cartography of Iceland*. Islandica Bd. 21, Ithaca N. Y., 1931, Cornell Univ. Libr., 81 S. u. 26 phot. Karten-Wiedergaben, von e. ags. Karte d. 11. Jhdts. bis 1849. — E. F. Grey, *Leif Ericsson, discoverer of America* A. D. 1003. London 1930, Milford. — Andrew A. Stomberg, *A History of Sweden*. New York 1931, Macmillan, XIV u. 823 S. — Sigurd Erixon u. Sigurd Wallin (Hrg.), *Svenska Kulturbilder* D. 1—8. Stockh. 1929—31. Sammelwerk über hervorragende Gegenstände d. schwed. Kulturgeschichte, soll 12 Teile umfassen. — Dietrich Schäfer†, Joh. Paul, Bruno Geißler, *Gustav Adolf und Deutschland* [drei Aufsätze]. Schweden u. Nordeuropa, Wiss. Veröff. d. Dt. Ges. z. Stud. Schwedens, Greifswald 1932, 40 S. — Curt Weibull, *Drottning Christina. Studier och forskningar*, Sthlm. 1931. — Sture Bolin, *Skånelands historia* Bd. 1. Lund 1930. Soll die Geschichte Schonens bis 1658 behandeln, der vorl. Bd. reicht bis J. 1000. — N. Oestman, *De förlorade tänkeböckerna 1530—1538. Bidrag till kännedomen om innehället*. Samfundet St. Eriks Årsbok 1931. Behandelt verlorene Stockholmer Stadtbücher, vgl. Hans. Gbl. 1927 S. 228. — M. Mannerfeldt, *Brännöarna—Konungahälla—Lödöse—Göteborg. Försök till en framställning av en historisk-geografisk utvecklingskedja*. Göteborgs Försvar 1931. — Janrik Bromé, *Karlskrona stads historia*. D. I, 1680—1790 (585 S.), D. III 1862—1930 (560 S.). Karlskrona 1930. Bespr. SHT. 52, 1932, S. 135 f. u. Scandia IV. 2, S. 295 f. — *Sveriges Riksbank 1668—1924. Bankens tillkomst och verksamhet*. Sthlm. 1931, Riksbanken. 4^o. (Nicht

im Buchhandel.) — Alfred Matthews, *Die Entwicklung der finnischen Seeschifffahrt und der finnischen Schifffahrtspolitik* (Ber. a. d. Inst. f. Finnlandkunde d. Univ. Greifswald 8) Greifsw. 1931, 104 S.

Baltische Länder, Litauen, Polen und Rußland.

von

Roland Seeberg-Elverfeldt

Hier sei vor allem auf die im „Bulletin d'information des sciences historiques en Europe Orientale“ (hrsg. v. d. Fédération des sociétés historiques de l'Europe Orientale) seit 1928 veröffentlichten Uebersichten über die historische Literatur der osteuropäischen Staaten seit 1921 aufmerksam gemacht, die zumeist von Professoren der betr. Staaten zusammengestellt sind. Bd. I Heft 1/2 (Warschau 1928) bringt griechische, ungarische, polnische, rumänische, russische (Emigration) und tschechoslowakische, Bd. I Heft 3/4 (1928) weißrussische, estnische, lettische, Bd. II Heft 1/2 (1929) finnische, tschechoslowakische, ukrainische, Heft 3/4 (1929) ungarische, polnische, Bd. III Heft 1/2 (1930) u. a. rumänische, russische (Emigration), Heft 3 (1930) deutsche über die Monarchie der Habsburger seit 1526, Heft 4 (1930), estnische, jugoslawische und Bd. IV Heft 1 (Warschau 1931) griechische, polnische prähistorische und sovetrussische historische Literaturübersichten. — Im Przegląd Historyczny, Bd. 30 Heft 1 (Warschau 1932) finden wir Referate über die baltische Ostseefrage in der finnischen (von R. Rosén, S. 100 ff.), schwedischen (von M. Małowist, S. 104 ff.) und neueren polnischen Literatur (von J. Woliński, S. 133 ff.). Ebenda veröffentlicht Kaz. Lepszy als Teil III dieser Uebersicht eine Bibliographie zur Geschichte der polnischen Seeschifffahrt: *Historja marynarki polskiej*.

A. Bulmerincq veröffentlicht die *Vier Bücher der Landvogtei der Stadt Riga. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte*. Bd. 3: 1604—1710. Riga 1931, VII u. 1043 S. — Im Sammelwerke Das Auslandsdeutschtum des Ostens (Auslandstudien Bd. 7). Königsberg i. Pr. 1932, Gräfe u. Unzer, 176 S., finden wir die lesenswerten Aufsätze von F. Baethgen, *Der Weg des deutschen Volkes in den Osten*; H. Rothfels, *Das baltische Deutschtum in Vergangenheit und Gegenwart*; L. Bruhns, *Die deutsche Stadt in Polen* u. v. a. — Von 14 Rigaer lettischen Hochschullehrern ist das inhaltreiche Sammelwerk *Die Letten. Aufsätze über Geschichte, Sprache und Kultur der alten Letten* (Riga 1930, 473 S. Redaktion v. P. Schmidt) anlässlich des 2. Archäologenkongresses herausgegeben worden. Von den sehr ungleichen Bei-

trägen seien die Aufsätze von F. Balodis über *Lettische Vorgeschichte* A. Tentelis, *Die Letten in der Ordenszeit*, R. Wipper: *Von (?) XV bis zum XVIII. Jahrhundert*, und die wertvolle Abhandlung von A. Spekke, *Die Kultur Livoniens (?) nach den Zeugnissen auß(?)ländischer Chroniken, Reisebeschreibungen, Gedichte* u. a. Werke hervorgehoben. Die deutsche Uebersetzung (Uhrheimat, Semigallen u. v. a.) ist z. T. außerordentlich mangelhaft. — Erstmalig in deutscher Sprache veröffentlicht H. Kruus einen *Grundriß der Geschichte des estnischen Volkes* (Dorpat 1932, 247 S.), der jedoch die historischen Schicksale der Esten bis zur russischen Zeit nur äußerst knapp darstellt und erst in der Schilderung der neuesten Geschichte ausführlich wird. A. Schulbach behandelt kurz Narwa zur dänischen Zeit in seinem *Daaniaegne Narva* (Narwa 1931, 42 S.). — Die Haltlosigkeit der Annahme, daß die Stadt Pilten von Walde mar II. oder seinem Sohn Abel zusammen mit einem Priester Ernemond — beide letzteren sagenhafte Personen — gegründet worden sei, weist N. Busch nach (*Zur Frage der Gründung der Stadt Pilten*. In: Filologu Biedribas Raksti XI, Riga 1931, S. 22—24). — Als Heft 10 der Schriften der Deutschen Akademie in München erschien von K. Tiersch, *Deutsches Bildungswesen im Riga des 17. Jahrhunderts* (München 1932, E. Reinhardt, 127 S.), der die regen geistigen Wechselbeziehungen zwischen Riga und dem deutschen Mutterlande zum Ausdruck bringt.

In altgewohnter Weise setzen die „Baltischen Monatshefte“ ihren Kampf um die Lebensinteressen des baltischen Deutschtums fort. — Unter zahlreichen der Gegenwart gewidmeten Aufsätzen heben wir hervor: H. Bosse, *Der Rigaer Dom* (H. 2, Febr. 1932, S. 67—81); H. Stegman, *Die Ent-eignung des deutschen Doms zu Riga* (H. 10, Okt. 1932, S. 568—572, Bespr. des gleichnamigen Buches von E. Tatarin-Tarnheyden (Breslau 1932, 69 S.)), H. Schröder, *Der hanseatische Block* (H. 10, Okt. 1932, S. 533—549).

Aus der litauischen historischen Literatur sind zu nennen: Z. Ivinskis, *Vytauto Didžiojo darbų ir jo periodo bibliografija* [Bibliographie über Witold d. Gr. u. s. Zeit], Athenaeum 2 (1931), S. 89—138. — J. Skrupskelis, *Vytautas Didysis vokiečiu literaturoje* [Witold d. Gr. i. d. deutschen Literatur]. Athenaeum 1 (1930) S. 86—106. — P. Penkauskas, *Vytauto Didžiojo nūopelnai dvasinės kultūras srityje* [Die Verdienste Witolds d. Gr. um d. geist. Kultur Litauens], ebenda 2 (1931) S. 1—36. — In polnischer Sprache: S. Zajączkowski, *Dzieje Litwy pogańskiej. Do 1386r.* [Gesch. d. heidn. Litauen bis z. J. 1386], Lemberg

1930, 77 S. — L. Kolankowski, *Dzieje Wielkiego Księstwa Litewskiego za Jagellonów* [Gesch. Litauens unter d. Jagiellonen] Bd. I: 1377—1499. Warschau 1930, IX u. 475 S.

Von großer Bedeutung ist die soeben in 2. Aufl. erscheinende *Bibliografia historii Polskiej* [Bibliographie zur poln. Geschichte] von L. Finkel, dem 1930 verstorbenen Lemberger Historiker, ergänzt und durchgesehen von K. Maleczyński (Lemberg 1931: Bd. I Lieferung 1: 160 S.; Lief. 2: S. 161—320) [vgl. Bespr. v. A. Lattermann, HZ. 145, 3 S. 615]. Diese Bücherkunde umfaßt auch alle auf das Deutschtum in Polen und auf zeitweise mit Polen verbunden gewesene Gebiete, wie z. B. Litauen, Baltikum, Preußen, bezügliche Schriften. — Ueber zwei unveröffentlichte Bündnisverträge Kasimirs d. Gr. mit Dänemark (a. d. J. 1350 und 1363) berichtet K. Maleczyński: *Dwa niedrukowane akty przymierza Kazimierza Wielkiego z Danją z r. 1350 i 1363* in: *Kwart. historyczny* 1932, XLV, 1, 254—259 (vgl. Zs. f. osteurop. Gesch. VI, 447).

In der finnischen Historiallinen Aikakauskirja (1932 Nr. 2, S. 1—11; vgl. Zs. f. osteur. Gesch. VI, 438) schildert J. J. Mikkola die alten russischen Verkehrswege nach Finnland und Skandinavien. — E. Goluboff übersetzte die *Skizzen zur Gesellschaft und Staatsordnung des alten Rußlands* von M. Djakonov (Breslau 1931, Priebatsch, XII u. 436 S.). Die Geschäftsbücher Groß-Nowgorods veröffentlichte S. Bachrušin, *Lavočnye Knigi Nowgoroda Velikogo 1583*, Moskau 1930, 56 u. 202 S.

Mittelmeergebiet.

W. Lotz, *Zur Geschichte des öffentlichen Kredits im italienischen Mittelalter*, Sitz.-Ber. d. Bayr. Ak. d. Wiss. 1931/32 H. 5, München 1932, 14 S. — André E. Sayous, *Les opérations des banquiers italiens en Italie et aux foires de Champagne pendant le XIIIe. siècle*, RH. 170, Juli 1932, S. 1—31. — Mario Battistini, *La confrérie de Sainte-Barbe des Flamands à Florence. Documents relatifs aux tisseurs et aux tapissiers*, Brüssel 1931, Lamertin, 215 S. — Frederic Ch. Lane, *The rope factory and hemp trade of Venice in the 15th. and 16th centuries*, JEBH. IV, Suppl. to August-Nr. (4), 1932, S. 830—847. — A. P. Usher, *Deposit banking in Barcelona*, JEBH. IV Nr. 1, Nov. 1931, S. 121—155.

Nordamerika.

R. G. Taylor, *Wholesale commodity prices at Charleston, S. Carolina, 1732—1791*. JEBH. IV Nr. 2, Febr. 1932,

S. 356—377 u. Suppl. to August-Nr. (4), S. 848—868. — Foster Rhea Dulles, *The old China trade*, Boston u. New York 1930, Houghton Mifflin Company, 228 S. Behandelt den amerikanischen Handel mit China 1784—1844.

7. Allgemeine Geschichte der Wirtschaft und Technik

von

Walther Vogel

An einer für den Historiker etwas entlegenen Stelle hat Johannes Haller eine Rede veröffentlicht, die eines Hinweises auch in unserem Arbeitsbereich wert ist: *Der Kaufmann in der Geschichte* (10. Allg. deutscher Handelsvertretertag 28./29. Mai 1931 in Stuttgart, Verh.-Ber. S. 9 bis 20). — In einer gleichfalls auf große Sicht eingestellten Rede verbreitet sich N. S. B. Gras über *The Rise of big business* von der Frühzeit bis zur Gegenwart (JEBH. IV Nr. 3, May 1932, S. 381—408). — Eine Oxforder Antrittsvorlesung des durch seine Studien über die Handels- und Seeschiffahrtsgeschichte, vornehmlich des 17. Jhdts., bekannten Gelehrten G. N. Clark betrifft *The Study of economic history* (History 17, Nr. 66, Juli 1932, S. 97—110). Sichtlich nach französischem Vorbild erscheint seit kurzem in Lemberg ein polnisches Jahrbuch zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte unter dem Titel „*Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych* (Annales d'histoire sociale et économique)“, hrsg. v. F. Bujak und J. Rutkowski (Bd. I 1931: Lemberg 1931, 388 S.). — Von den verschiedenen Abhandlungen nennen wir: T. Lutman, *Wolne miasta handlowe* (Les villes franches) (ebenda S. 89—98) und S. Inglot, *Przegląd podręczników i ważniejszej literatury do historii handlu za lata pomojenne* (Uebersicht über die Handbücher u. wichtigste Lit. zur Handelsgeschichte nach dem Weltkriege), ebenda S. 130—159. — Im selben Bande finden sich ferner Literaturübersichten über allgem. Wirtschaftsgeschichte, ländliches und städtisches Leben, Industrie, Handel u. Verkehr, Münzwesen, Statistik, polnische historische Geographie u. v. a. — Ein kurzer Artikel von Jan Rutkowski unterrichtet weitere Kreise über diese Dinge: *Les centres d'études d'histoire économique en Pologne* (AHES. IV Nr. 13, S. 59—64). — Die unseren Lesern durch wertvolle Beiträge zur wirtschaftsgeschichtlichen Forschung bestens bekannte amerikanische Zeitschrift, das Journal of Economic and Business History, hat leider infolge der Not der Wirtschaftskrise vorläufig ihr Erscheinen einstellen müssen; zu

dem ihren IV. Band abschließenden Augustheft 1932 ist als Abschluß noch ein Supplement herausgegeben worden.

Das schön ausgestattete Werk von Franz M. Feldhaus, *Die Technik der Antike und des Mittelalters* (Museum der Weltgeschichte hrsg. v. P. Herre, Potsdam 1931, Akad. Verl.-Anst. Athenrion, 442 S.) hat einen encyklopädischen Charakter; über Seeschifffahrt und Schiffbau bietet es wenig. Das anscheinend recht gute amerikanische Werk von A. P. Usher, *A History of mechanical inventions*, (New York 1929, 401 S.) behandelt außer dem Verhältnis des Erfindungsgeistes zum menschlichen Gesamtgeist, zur Philosophie und Wissenschaft im allgemeinen nur die Geschichte ausgewählter einzelner Erfindungen, wie Wasser- und Windmühlen, Uhren, Buchdruckerei, Spinn- und Webmaschinen, gewisser Präzisionsinstrumente usw., sowie der Anwendung mechanischer Kraft. — F. Marguet, *Histoire générale de la navigation du XVe au XXe siècle* (Paris 1931, Soc. d'édit. géogr., mar et colon. 307 S.) beschränkt sich ausschließlich auf die Geschichte der wissenschaftlichen Nautik, insbesondere der Ortsbestimmung, und ihrer praktischen Anwendung auf einigen Forschungsreisen, bietet also insofern weniger als der Titel verspricht.

VII.

Neu eingegangene Schriften

Das Verzeichnis enthält nur die bis zum 31. Dezember 1932 bei der Schriftleitung eingegangenen Schriften, die in diesem Heft noch nicht besprochen oder in der Umschau erwähnt sind. Zeitschriften sind nur insoweit erwähnt, als sie nicht im Austauschverkehr eingegangen sind.

Prims, Floris, Geschiedenis van Antwerpen. II: De XIIIde Eeuw. (1.—4. Buch). Brüssel 1929—1931. N. V. Standaard Boekhandel. 222, 302, 246, 119 S. mit 38 S. Bildertafeln u. Erklärungen.

Neumann, Gerhard, Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der 2. Hälfte des 15. Jh. (Veröff. z. Gesch. d. fr. u. Hansestadt Lübeck. Hrsg. v. Staatsarchiv zu Lübeck Bd. II) Lübeck 1932, 158 S.

Schwartz, Hubertus, Geschichte der Reformation in Soest. Soest, W. Jahn 1932, 528 S.

Juszkiewicz (Juškevič), J., Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē. Riga 1931, Valstspapīru Spiestuves Jzdevums, 671 S.

Ketner, F., De oudste oorkonden van het klooster Bethlehem bij Doetinchem (Bijdr. v. h. Inst. voor middeleeuwsche Geschiedenis d. Rijks-Universiteit te Utrecht, Bd. XVII), Utrecht 1932, Inst. v. middeleeuwsche Geschiedenis, auch Leipzig u. München, Duncker & Humblot. 152 S. nebst Faksimile-Heft.

Bjork, David H., The Peace of Stralsund 1370 (Sonderabdruck aus: Speculum 1932 Vol. VII Nr. 4).

Koren Wiberg, Christian, Hanseaterne og Bergen (= Det hanseatiske Museums Skrifter Nr. 8), Bergen 1932, A. S. John Griegs Boktrykkeri. 264 S.

VIII.

Jahresbericht 1931/32

Der letzte Jahresbericht konnte die damalige Pfingstversammlung zu Kiel eine unserer glänzendsten nennen. Wenn es möglich war, sie noch zu übertreffen, so können wir das von der Pfingstversammlung in Bremen sagen, die am 26. und 27. Mai unter starker Beteiligung stattfand. Auch diesmal ausgezeichnete Vorträge und eine ehrenvolle und auszeichnende Aufnahme bei Senat, Handelskammer und Bevölkerung. Wir hatten das Glück, Bremen im alten Glanze seiner machtvollen Stellung als führende Schifffahrtsstadt unseres Vaterlandes kennen zu lernen; eine Fahrt nach Helgoland auf Einladung des Norddeutschen Lloyds auf dem Dampfer „Roland“, bei glänzendstem Wetter, gab der Tagung ihren würdigen Abschluß. Eine Anzahl von Mitgliedern verbrachten auf Einladung der Männer vom Morgenstern (Heimatbund an Elbe- und Wesermündung) und des Bauernhausvereins Lehe noch einen weiteren Tag an der Niederweser.

Es war noch ein glänzender Lichtblick unmittelbar vor den dann einsetzenden großen und allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die auch uns nicht unberührt gelassen haben. Bekanntlich bilden die Beiträge unserer Städtemitglieder das Rückgrat unserer Finanzen; sie sind es, die uns in den Stand setzen, unsere großen wissenschaftlichen Arbeiten zu veröffentlichen, die die Aufgabe unseres Vereins sind und die uns unsere angesehene Stellung in der wissenschaftlichen Welt verschafft haben. Und gerade die Städte sind von den augenblicklichen schwierigen Verhältnissen am härtesten betroffen. So ist es nicht zu verwundern, daß eine große Anzahl unserer Städte ihren Beitrag hat stark herabsetzen, z. T. ganz streichen müssen. Selbst unsere drei Hansestädte Ham-

burg, Bremen und Lübeck sind nicht mehr in der Lage ihre bisherigen, sehr stattlichen Beiträge zu gewähren. Daß außerdem die Mitgliederschaft stark zurückgegangen ist, ist selbstverständlich. Fast alle Austrittserklärungen sind mit der wirtschaftlichen Notwendigkeit begründet. Der Vorstand widmet dieser beklagenswerten Entwicklung die größte Aufmerksamkeit, und ist genötigt, die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, um den Verein und seine wissenschaftliche Tätigkeit durch diese Schwierigkeiten hindurchzubringen. Es handelt sich in erster Linie darum, die einmal begonnenen großen wissenschaftlichen Arbeiten durchzuführen, auch wenn wir gezwungen sind, das Tempo ihrer Veröffentlichung den uns zur Verfügung stehenden Mitteln anzupassen. Neue Unternehmungen, die von unserer Seite Zuschüsse verlangen, müssen wir vermeiden. Auch sonst werden wir uns der gebotenen Sparsamkeit befleißigen müssen. Aufrecht erhalten werden muß unter allen Umständen die Herausgabe unserer Geschichtsblätter und Pfingstblätter, sie sind das Band, das uns mit unseren weitverstreuten Mitgliedern vereinigt. Auch die Pfingstversammlungen sollen, solange es die Verhältnisse irgend gestatten, weiter abgehalten werden, auch wenn hier starke Vereinfachungen Platz zu greifen haben und wir mit so stattlichem Besuche nicht mehr rechnen dürfen, wie wir das in der letzten Zeit gewohnt gewesen sind. Die Pfingstversammlungen geben unseren Mitgliedern nun einmal die einzige Möglichkeit zu persönlichem Verkehr und Meinungsaustausch und sind infolgedessen einer der stärksten Faktoren im Leben unseres Vereins. Das muß aufrecht erhalten werden.

Vorläufig ist über unsere wissenschaftlichen Arbeiten noch günstiges zu berichten. Ausgegeben sind in gewohnter Weise der 56. Jahrgang der Geschichtsblätter und das 22. Pfingstblatt: Heinrich Reincke, Kaiser Karl IV. und die deutsche Hanse. Herr Staatsarchivrat Dr. Wentz, jetzt in Magdeburg, hat die Arbeiten an den Hanse-Rezessen soweit gefördert, daß der Grundstock für die ersten beiden Bände der IV. Serie (1531 ff.) beisammen ist. Die größte Bedeutung beansprucht darunter der große Rezeß

von 1535, dessen Umfang allein ca. 800 Blatt in den Handschriften beträgt. Er ist kopiert und die Varianten verschiedener Handschriften aus Köln, Bremen, Danzig, Hildesheim, Lübeck und Soest vermerkt. Herr Dr. Wentz beabsichtigt jetzt das Material der Archive in Braunschweig, Hildesheim und Goslar heranzuziehen. — Die Arbeiten am 7. Bande des Urkundenbuches hat Herr Dr. von Rundstedt durch die Bearbeitung des bisher gesammelten Materials, insbesondere soweit es die Schadensersatzansprüche des deutschen Ordens gegen die Holländer infolge der Wegnahme einer Baienflotte, sowie vor- und nachher, zum Gegenstande hat, gefördert. Weiteres Material ergaben die Danziger Missivbücher und eine andere Handschrift des Danziger Archivs, die Herr Dr. v. Rundstedt dank dem freundlichen Entgegenkommen der dortigen Archivverwaltung in Breslau benutzen konnte. Der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft sind wir zu lebhaftem Danke verpflichtet, daß sie während des Berichtsjahres Herrn Dr. von Rundstedt ein Forschungsstipendium gewährte. Leider war eine Verlängerung des Stipendiums nicht angängig.

Von den Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte ist der 8. Band im Juli 1931 ausgegeben worden: Adolf Friedenthal, Die Revaler Goldschmiede. — Hans Szymanski hat seine Arbeit über die Ever der Niederelbe abgeschlossen und das Manuskript eingereicht, das die Geschichte, Bauart und Verbreitung dieses wichtigsten Segelfahrzeuges bis ins Einzelste hinein verfolgt und festhält, zahlreiche Bildbeilagen erläutern die Darstellung. Das Werk ist in Druck gegeben und wird als 9. Band der Quellen und Darstellungen erscheinen. Die Hamburger wissenschaftlichen Stiftungen haben zu den Kosten einen Beitrag von 3000,— RM. zur Verfügung gestellt, wofür wir unsern wärmsten Dank wiederholen. — Nachdem Herr Staatsarchivrat Dr. Hoffmann in Kiel andere Arbeiten, zu denen er verpflichtet war, beendet hatte, konnte er sich seit Weihnachten der Bearbeitung der Handelskorrespondenz der hansischen Kaufleute Kron—Bene in Rostock und Oslo 1544—1564

wieder intensiver widmen. Nach Bearbeitung der erhaltenen Geschäftsbriefe und ihrem Vergleichen mit dem Rechnungsbuche B. Benes in Oslo ist Herr Dr. Hoffmann mit der Abfassung der wirtschafts- und handelsgeschichtlichen Einleitung beschäftigt. Er hofft seine Arbeit zu Ende des Jahres abschließen zu können. Die Mittel zur Veröffentlichung hat uns der Magistrat zu Orlo dankenswerterweise bewilligt. — Herr Dr. Lechner, seit dem Oktober 1931 Leiter des staatlichen Studienseminars in Altona, hat dank des ihm im Sommer 1931 gewährten Urlaubs seine Arbeiten an den Lübeckischen Pfundzollbüchern so fördern können, daß die Bearbeitung des Jahres 1368 vor dem Abschlusse steht.

Im Vorstande sind folgende Veränderungen eingetreten. Die Wahl des Herrn Professor Dr. Herbert Meyer in Göttingen wurde von der letzten Mitgliederversammlung bestätigt und der satzungsgemäß ausscheidende Senatssyndikus Professor Dr. Entholt in Bremen wiedergewählt. Herr Senator Witthoefft hat nach seinem Ausscheiden aus dem Hamburger Senate seinen Austritt aus dem Verein angezeigt. Am 28. Mai v. J. konnte der Vorstand seinem Senior und Ehrenmitgliede Ferdinand Frensdorff einen Gruß und Glückwunsch senden anlässlich seiner 55jährigen Zugehörigkeit zum Vorstande. Wenige Tage darauf, am 31. Mai, ist Frensdorff heimgegangen, kurz vor Vollendung seines 98. Lebensjahres. Mit ihm verlieren wir den letzten in der Reihe derjenigen Männer, die sich den Arbeiten des Hansischen Geschichtsvereins seit seiner Gründung gewidmet haben. Sein großes Verdienst ist es die rechtshistorischen Studien in das Arbeitsgebiet des Vereins eingeführt zu haben, an denen er sich selbst auf das lebhafteste beteiligt hat. Sein Hauptwerk freilich, die Neubearbeitung des alten lübischen Rechtes, ist nicht zustande gekommen, trotzdem er sich ihm jahrelang und immer wieder von neuem gewidmet hat; seine Studien aber hierfür sind grundlegend geblieben und mustergültig wie die Ausgaben der Stadtrechte anderer Städte, wie Dortmund und Braunschweig. Seine Persönlichkeit, seine wissenschaftliche Bedeutung und seine großen Verdienste um die hansische

Rechtsgeschichte und den Hansischen Geschichtsverein hält der Nachruf von Professor Herbert Meyer fest.

Der Mitgliederbestand hat sich folgendermaßen geändert:

es sind eingetreten	15
ausgeschieden	68
gestorben	10

so daß sich am 31. März 1932 folgender Bestand ergab:

55 Städte und dergl.

84 Vereine und Institute

398 persönliche Mitglieder

zusammen 537 Mitglieder, gegenüber 600 Mitglieder vom 31. März 1931: ein Rückgang, den wir auf das lebhafteste bedauern müssen, aber leider nicht ändern können. In ihm drückt sich die wirtschaftliche Not der Zeit deutlich genug aus.

Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins:

Hanserezesse,

Abt. I, Bd. 1—8 (1256—1430), Abt. II, Bd. 1—7 (1431—1476), Abt. III,
Bd. 1—9 (1477—1530).

Hansisches Urkundenbuch,

Bd. 1—6 und 8—11 (975—1500).

Inventare Hansischer Archive,

Bd. I und II, Höhlbaum, Kölner Inventar (1531—1591).

Bd. III, Simson, Danziger Inventar (1531—1591).

Häpke, Niederl. Akten und Urkunden, Bd. I und II (1531—1669).

Hansische Geschichtsblätter,

1.—56. Jahrgang (1871—1931).

Pfingstblätter,

- I. 1905. Walther Stein, Die Hanse und England. Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert.
- II. 1906. Georg Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.
- III. 1907. G. Freiherr von der Ropp, Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.
- IV. 1908. Hans Nirrnheim, Hinrich Murmester. Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit.
- V. 1909. Ernst Baasch, Der Einfluß des Handels a. d. Geistesleben Hamburgs.
- VI. 1910. Friedrich Techen, Wismar im Mittelalter.
- VII. 1911. Rudolf Häpke, Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.
- VIII. 1912. Albert Werminghoff, Der deutsche Orden und die Stände in Preußen bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466.
- IX. 1913. Walther Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.
- X. 1914. Hans Witte, Besiedlung des Ostens und Hanse.
- XI. 1915. Walther Vogel, Kurze Geschichte der deutschen Hanse.
- XII. 1921. Adolf Jürgens, Skandinavien und Deutschland in Vergangenheit und Gegenwart.
- XIII. 1922. Wilhelm Wiederhold, Goslar als Königsstadt und Bergstadt.
- XIV. 1923. Walther Tuckermann, Die geographische Lage der Stadt Köln und ihre Auswirkungen in der Vergangenheit und Gegenwart.
- XV. 1924. Erich Keyser, Die Bevölkerung Danzigs und ihre Herkunft im 13. und 14. Jahrhundert. 2., erweiterte Auflage 1928.
- XVI. 1925. Luise v. Winterfeld, Handel, Kapital und Patriziat in Köln bis 1400.
- XVII. 1926. Joh. Kretschmar, Johann Friedrich Hach, Senator und Oberappellationsrat in Lübeck.
- XVIII. 1927. Friedrich von Klocke, Patriziat und Stadtadel im alten Soest.
- XIX. 1928. Heinrich Reincke., Agneta Willeken. Ein Lebensbild aus Wullenwevers Tagen.
- XX. 1929. Hans Szymanski, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt.
- XXI. 1930. Friedel Vollbehr, Die Holländer und die deutsche Hanse.

- XXII. 1931. Heinrich Reincke, Kaiser Karl IV. und die deutsche Hanse.
XXIII. 1932. Luise v. Winterfeld, Dortmunds Stellung in der Hanse.

Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, (früher Hansische Geschichtsquellen)

- Band 1. Otto Francke, Das Verfestigungsbuch der Stadt Stralsund. 1875.
„ 2. Friedrich Crull, Die Ratslinie der Stadt Wismar 1875.
„ 3. Ferdinand Frensdorff, Dortmunder Statuten und Urteile. 1882.
„ 4. Dietrich Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf
Schonen. 1887. 2., verbesserte Auflage 1927.
„ 5. Wilhelm Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen des
14. Jahrhunderts. 1887.
„ 6. Karl Kunze, Hanseakten aus England 1275—1412. 1891.
„ 7. Otto Blümcke, Berichte und Akten der Hansischen Gesandtschaft
nach Moskau im Jahre 1603. 1894.

Neue Folge,

- Band 1. Franz Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in
Lübeck im 16.—17. Jahrhundert. 1897. [1900.
„ 2. Friedrich Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik.
„ 3. Friedrich Techen, Die Bürgersprachen der Stadt Wismar. 1906.
„ 4. Ernst Baasch, Die Lübecker Schonenfahrer. 1922.
„ 5. Karl Goetz, Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittel-
alters. 1922.
„ 6. Wilhelm Jesse, Der wendische Münzverein. 1928.
„ 7. Johannes Gahlnbäck, Zinn und Zinngießer in Liv-, Est- und
Kurland. 1929.
„ 8. Adolf Friedenthal, Die Goldschmiede Revals. (Erscheint binnen
kurzem.)
„ 9. Hans Szymanski, Der Ever der Niederelbe. 1932.

Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte,

Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben
von Dietrich Schäfer

- Band 1. Häpke, R.: Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Welt-
markt. Berlin 1908.
„ 2. Wätjen, H.: Die Niederländer im Mittelmeergebiet z. Zt.
ihrer höchsten Machtstellung. Berlin 1909.
„ 3. Hagedorn, B.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im
16. Jahrhundert. Berlin 1910.
„ 4. Püschel, A.: Das Anwachsen der deutschen Städte in der
Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung. 1910.
„ 5. Schulz, F.: Die Hanse und England von Eduards III. bis auf
Heinrichs VIII. Zeit. 1911.
„ 6. Hagedorn, B.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Aus-
gang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden. 1912.
„ 7. Brinner, L.: Die deutsche Grönlandfahrt. 1913.
„ 8. Jürgens, A.: Zur Schleswig-Holsteinischen Handelsgeschichte
des 16. und 17. Jahrhunderts. 1914.
„ 9. Cohn, W.: Die Geschichte der sizilischen Flotte unter der
Regierung Konrads IV. und Manfreds (1250—1266). 1920.
„ 10. Stein, W.: Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen
Kaiserzeit. 1922.

Hansische Volkshefte,

- Heft 1. Friedrich Techen, Die Deutsche Brügge zu Bergen.
„ 2. Friedrich Techen, Die blaue Flagge.
„ 3. Otto Beneke, Bernd Beseke's Glück und Unglück.
„ 4. H. Entholt, Kapitän Karpfanger.
„ 5. Rud. Hapke, Der Untergang der Hanse.
„ 6. Ermentrude von Ranke, Das hansische Köln und seine Handelsblüte.
„ 7. J. H. Gebauer, Das hansische Hildesheim und sein Bürgermeister Henning Brandes.
„ 8. Walther Recke, Danzig und der deutsche Ritterorden.
„ 9. Karl Haenchen, Die deutsche Flotte von 1848.
„ 10. Luise von Winterfeld, Tidemann Lemberg.
„ 11. Erich Keyser, Das hansische Danzig.
„ 12. Martin Wehrmann, Das hansische Stralsund und sein Bürgermeister Bertram Wulflam.
„ 13. Theodor Paul, Die Hanse und die Friesen.
„ 14. Willy Hoppe, Die Hanse und der Osten.
„ 15. Werner Spieß, Braunschweig als Hansestadt.
„ 16. Wilhelm Reinecke, Lüneburg als Hansestadt.
„ 17. Walther Stephan, Jürgen Wullenwever.
„ 18. Luise v. Winterfeld, Hildebrand Veckinchusen. Ein hansischer Kaufmann vor 500 Jahren.
-

Von den vorstehenden Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins sind zu beziehen:

1. Rezesse, Urkundenbuch, Inventare, Hansische Geschichtsblätter Band 1 (1871)—17 (1911) Heft 1, und Hansische Geschichtsquellen Band 1—3, 5—7 und Neue Folge Band 1—3 von Duncker & Humblot, München, Theresienhöhe 3 c.
2. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte von Karl Curtius, Berlin W 35, Derfflingerstraße 20.
3. Volkshefte von dem Friesen-Verlag, Bremen.
4. Alles übrige vom Verein selbst. (Lübeck, Königstr. 21.)



Das
Niobe-Buch
für
RM 2.25

Niobe – ein deutsches Schicksal

Die „Volksspende Niobe“, deren Erträgnisse dazu bestimmt sind, den Grundstock für den Neubau eines Schulschiffes zu bilden, hat unter dem Titel „Niobe – ein deutsches Schicksal“ von Korv.-Kapt. a. D. F. D. Busch ein Buch herausgegeben, dessen Reinertrag dieser Volkssammlung zugeführt wird. Das Buch bringt bei tadelloser typographischer Ausstattung eine Fülle von interessanten – zum großen Teil bisher unveröffentlichten – bildlichen Darstellungen und enthält Berichte einiger Geretteter über Dienst und Leben an Bord des Schiffes sowie über die Katastrophe selbst. Der Verkaufspreis ist auf RM 2.25 festgesetzt worden, um schon allein dadurch den volkstümlichen Charakter dieses Buches zu gewährleisten.

Bestellungen erbeten an
„Volksspende Niobe“, Hauptgeschäftsstelle
Berlin W 9, Voßstraße 18, I

