

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

79. JAHRGANG



1961

BÖHLAU VERLAG KÖLN GRAZ

Dem Heft liegt ein Prospekt des Musterschmidt-Verlages, Göttingen bei.

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

79. JAHRGANG



1961

BÖHLAU VERLAG KÖLN GRAZ

SCHRIFTLEITUNG

Aufsatzteil: Universitätsprofessor Dr. Paul Johansen, Hamburg.

Besprechungen und Umschau: Staatsarchivdirektor Dr. Carl Haase, Hannover.

Sekretariat: Dr. Hugo Weczerka, Hamburg.

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Professor Dr. Paul Johansen, Historisches Seminar der Universität, Hamburg 13, Mittelweg 49; Besprechungsexemplare an das Sekretariat der Hansischen Geschichtsblätter, ebendort.

Manuskripte werden in Maschinenschrift erbeten. Korrekturänderungen, die mehr als zwei Stunden Zeitaufwand für den Bogen erfordern, werden dem Verfasser berechnet. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen, Miscellen und selbständigen Buchbesprechungen 20, von Beiträgen zur Hansischen Umschau 5 Sonderdrucke unentgeltlich, weitere gegen Erstattung der Unkosten. Die Schriftleitung behält sich vor, dem Verein unaufgefordert zugewandene Schriften nach ihrem Ermessen selbständig oder in der Hansischen Umschau zu besprechen. Bezugsnachweis für die vom Hansischen Geschichtsverein früher herausgegebenen Veröffentlichungen im Jahrgang 76, 1958, S. 236—240.

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

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

INHALT

Heinrich Reincke † 1

Aufsätze

Der Handel der Maasstädte im Mittelalter. Von André Joris (Lüttich) 15

Die Stellung der Südersee- und Ijsselstädte im flandrisch-hansischen Raum. Von Franz Petri (Münster) 34

Bremens Aufnahme in die Hanse 1358 in neuer Sicht. Von Herbert Schwarzwälder (Bremen) 58

Der ostbaltische Holzhandel und die Holzindustrie im 17. Jahrhundert. Von Arnold Soom (Stockholm) 80

Besprechungen

Fritz Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hrsg. von Paul Kaegbein. Von Ernst Pitz (Wolfenbüttel) 101

Friedrich Lütge, Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, ein Überblick. Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft. — Hans Mottek, Wirtschaftsgeschichte Deutschlands, ein Grundriß. Band I. — Hans Hausscherr, Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts. Von Carl Haase (Hannover) 104

Götz Freiherr von Pölnitz, Die Fugger. Von Pierre Jeannin (Paris) . 107

Hans Mauersberg, Wirtschafts- und Sozialgeschichte zentraleuropäischer Städte in neuerer Zeit. Von Friedrich Seidel (Köln) 109

Karl-Friedrich Olednowitz, Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Hanse. Abh. zur Handels- und Sozialgeschichte, Band III. Von Wilhelm Haderer (Flensburg-Mürwik) 111

David Watkins Waters, The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times. Von Paul Heinsius (Flensburg-Mürwik) 112

R. W. K. Hinton, The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century. Von Klaus Zernack (Gießen) 113

Antonius David Gathen, Rolande als Rechtssymbole. Der archäologische Bestand und seine rechtshistorische Deutung. Neue Kölner Rechtswiss. Abh., Heft 14. Von Hermann Schultze-v.-Lasaulx (Hamburg) . . . 115

Erich Keyser, Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittelalter. Forsch. zur deutschen Landeskunde, Band 111. Von Paul Johansen (Hamburg) 117

Carl Haase, Die Entstehung der westfälischen Städte. Veröff. des Provinzialinst. für westf. Landes- und Volkskunde Reihe 1, Heft 11. Von Dietrich Kausche (Hamburg) 119

Karl Kroeschell, Weichbild. Untersuchungen zur Struktur und Entstehung der mittelalterlichen Stadtgemeinde in Westfalen. Forsch. zur deutschen Rechtsgeschichte, 3. Band. — Ders., Stadtgründung und Weichbildrecht in Westfalen. Von Carl Haase (Hannover)	121
Eckart Thurich, Die Geschichte des Lüneburger Stadtrechts im Mittelalter. Von Klaus Friedland (Göttingen)	123
Atlas des Saale- und mittleren Elbegebietes. Zweite, völlig neu bearbeitete Auflage des Werkes Mitteldeutscher Heimatatlas. Hrsg. von Otto Schlüter † und Oskar August. Teile I und II, Erläuterungsheft zu T. I. Von Hugo Weczerka (Hamburg)	125
Willi Meyne, Lüneburger Plastik des 15. Jahrhunderts. Von Max Hasse (Lübeck)	126
Hansische Umschau 1960	
In Verbindung mit Siegfried Baske, Ahasver von Brandt, Gert Hatz, Paul Heinsius, Ernst Pitz, Friedrich Prüser, Hugo Weczerka bearbeitet von Carl Haase	129
Allgemeines und hansische Gesamtgeschichte	129
Vorhansische Zeit	154
Zur Geschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften	165
Westeuropa	193
Skandinavien	217
Osteuropa	224
Hanseatische Wirtschafts- und Überseegegeschichte	233
Autorenregister für Besprechungen und Umschau	239
Mitarbeiterverzeichnis	240
Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften (Abkürzungsverzeichnis)	241
Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein	246



HEINRICH REINCKE ALS HANSEFORSCHER

Ein Nachruf

von

ERICH VON LEHE

Am 3. November 1960 starb in Hamburg nach schwerem Leiden Heinrich Reincke, fast 80 Jahre alt. Seit seinem dreißigsten Lebensjahre gehörte er dem Hansischen Geschichtsverein an. Was er in diesen fünf Jahrzehnten als Hanseforscher hat leisten können und welche Bedeutung der Hanseforschung in seinem Gesamtwerk als Historiker zukam, das möchte ich nach einem kurzen Blick auf seinen Lebensweg aufzuzeigen versuchen.

Heinrich Reincke wurde am 21. April 1881 als Ältester von vier Geschwistern in Hamburg geboren. Sein Elternhaus stand in einer am Rande der Altstadt gelegenen ruhigen Straße, wo die Geschwister eine glückliche, von den Eltern reich gestaltete Jugend verlebten. Sein Vater, Dr. Julius Reincke, war ein vielbeschäftigter Arzt, der nebenamtlich das Amt eines Physikus versah. Das Charakterbild dieses ernstesten, pflichttreuen und menschlich anziehenden Mannes hat im ältesten Sohne lange als Vorbild gewirkt. Wir spüren es an dem während des letzten Krieges von ihm für die Familie geschriebenen liebevollen Lebensbilde. Wir erfahren, wie der Vater neben der Inanspruchnahme durch den Beruf auf vielen sonntäglichen Ausflügen seinen Kindern die historischen Stätten und malerischen Winkel Hamburgs und Schleswig-Holsteins von seinem Geburtsort Altona bis zu den Düppeler Schanzen zeigte. Noch zur Zeit dänischer Herrschaft in Altona aufgewachsen, wußte er bei seinen Kindern das Verständnis für geschichtliche Vorgänge, die Liebe zur Heimat und zum Vaterlande zu wecken. Er gehörte zu denen, die dem Altreichskanzler Bismarck in Friedrichsruh nach 1890 zum Geburtstag einen Fackelzug brachten. Bei solcher Gelegenheit hat auch der Schüler Heinz Reincke dem Kanzler in die Augen geblickt; es war, wie er schreibt, einer der tiefsten Eindrücke seiner Jugend.

Vom Vater, der zeitweise als Bürgerschaftsabgeordneter dem hamburgischen Parlament angehörte, wurden auch die beiden Söhne für Fragen des öffentlichen Lebens interessiert. Auf weiten Reisen lernten sie mit dem Vater ältere deutsche Städte, etwa Lüneburg oder Hildesheim, den Rhein, die Schweiz, Oberitalien und die Insel Helgoland kennen. Der Goethesche Klassizismus und Idealismus war die geistige Welt des Elternhauses. Von der lebhaften Mutter, der hamburgischen

Familie Gries entstammend, hat der Sohn eine musikalische Anlage erbt. Ihr Ältester hörte nicht nur gern Konzerte, er spielte im privaten und familiären Kreise auch sein Instrument, die Geige. So konnte Heinrich Reincke in Abwandlung des Goethewortes von sich sagen: „Vom Vater hab ich die Statur, des Lebens ernstes Führen, vom Mütterchen die Frohnatur, die Lust am Musizieren.“

Nach dem Besuch der Privatschule von Th. August Bieber durchlief der begabte Schüler die Gelehrtenschule des Johanneums. Dann begab er sich, auch hierin dem Vater folgend, nach Erlangen. Neben den geschichtlichen Vorlesungen begann er hier mit dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften.

Dies erhielt in Bonn in den folgenden Semestern das größere Gewicht, ohne daß die geschichtlichen Studien aufgegeben wurden. So legte er in der Studienzeit ein breites Fundament seines Wissens. Aus den Bonner Semestern existieren noch sorgfältige Niederschriften einer mehrstündigen Vorlesung über antike Völkerkunde bei Professor Nissen, einem Schüler Carl Ritters, und solche einer Vorlesung deutscher Wirtschaftsgeschichte bei Aloys Schulte. Im Jahre 1904 brachte er sein Studium mit dem Referendarexamen in Köln zum Abschluß. Zwei Jahre später promovierte er in Bonn zum Dr. jur. mit der staatsrechtlichen Arbeit „Der alte Reichstag und der neue Bundesrat“¹. Sein Weg als Jurist schien vorgezeichnet, zumal er in Hamburg die normale Referendarausbildung durchlief. Hier bestand er im Jahre 1909 am Hanseatischen Oberlandesgericht sein Assessorexamen. Sein eigentliches Ziel war jedoch nicht eine juristische Tätigkeit, sondern die Dozentenlaufbahn für Rechtsgeschichte an der Universität Kiel. Thema einer Habilitationsschrift sollte das Namensrecht der Unehelichen nach altem deutschen Recht werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, wechselte er von der juristischen zur historischen und archivischen Tätigkeit, die seiner Neigung und seinen Anlagen entsprach. Am 1. Februar 1909 trat er als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter in den Dienst des Hamburgischen Staatsarchivs. Damit begann seine Tätigkeit in den Räumen des Rathauses, die für sein weiteres Leben die bleibende Arbeitsstätte geworden sind. Die Habilitierungspläne zerschlugen sich infolge des Weltkrieges. Seit 1915 war er Soldat. Bei einer aktiven Infanteriedivision hat er zuletzt als Reserveoffizier an der Westfront seinen Mann gestanden. Einige Jahre später (1920) konnte er mit Frau Theodore Schmidt geb. Blumenbach eine Familie begründen und bald darauf in der Stadtrandsiedlung Hamburg-Langenhorn ein eigenes Haus beziehen. Hier fand er zugleich eine ruhige Arbeits- und Erholungsstätte als Voraussetzung für die Vertiefung in seine historischen Arbeiten. Bald nach dem ersten Weltkrieg wurde er zum Archivrat ernannt. Außer-

¹ Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, hrsg. v. Zorn und Stier-Somlo, Bd. II, 1, Tübingen 1906.

dem begann er 1925 zunächst als Privatdozent, dann als Honorarprofessor an der neuen Hamburgischen Universität mit Vorlesungen und Übungen zur hamburgischen Geschichte. Der Senat übertrug ihm als Nachfolger Hans Nirrnheims im Jahre 1933 das Direktorium des Staatsarchivs, das er bis zu seiner Pensionierung am Ende des Jahres 1947 innehatte. Vorübergehend übernahm er dazu während des zweiten Weltkrieges noch die Leitung der Staats- und Universitätsbibliothek; während der schweren Kriegszeit lag also ein ungewöhnliches Maß an Arbeit und Verantwortung auf seinen Schultern. Auch nach seiner Pensionierung widmete er er sich weiterhin ganz der Geschichtsforschung, bis ihn die Krankheit ans Bett fesselte. Von seinen engsten Angehörigen und seinem Sohn Eckhard als Arzt betreut, ist nun sein voll erfülltes Leben erloschen. Am 21. April d. Js. hätte er den 80. Geburtstag begangen.

Obwohl Heinrich Reincke schon bald nach seinem Eintritt in das Staatsarchiv sein Augenmerk auf die Hanse als historisches Gebilde gerichtet hatte und auch Mitglied des Hansischen Geschichtsvereins geworden war, haben ihn zunächst die Aufgaben als hamburgischer Archivar ganz in Anspruch genommen. Denn im Staatsarchiv brauchte man bei praktischen Aufgaben der Rechtspflege und Verwaltung sowohl seine juristischen Kenntnisse wie die des Historikers. Das Hamburger Staatsarchiv ist seiner Tradition nach, ebenso wie die Archive Lübecks und Bremens, mehr ein Verwaltungsarchiv als ein Institut, das historischen Forschungszwecken dient. Damals gehörten gutachtliche Äußerungen für Behörden und Gerichte zu seinen wichtigsten Aufgaben². Zusammen mit einem kleinen Kreis wissenschaftlicher Archivare war ihm als Juristen der Auftrag zugefallen, in einem ausführlichen Rechtsgutachten für den Senat Hamburgs Rechte am Alsterfluß darzulegen, um in einem Verwaltungsstreit mit der benachbarten Provinz Schleswig-Holstein den Besitz der Alsterhoheit zu begründen. Für diesen Nachweis aber war eine eingehende Beschäftigung mit den Erwerbsurkunden des 14. Jahrhunderts unerlässlich. Kurz nach Abschluß dieses Gutachtens wurde dem jungen, nun schon eingearbeiteten Archivar und Rechtshistoriker eine nicht weniger aufschlußreiche Aufgabe angetragen: die wissenschaftliche Bearbeitung einer von der Gesellschaft der Bücherfreunde in Hamburg geplanten Ausgabe der Bilderhandschrift des Hamburger Stadtrechtes von 1497, einer großen Kostbarkeit des Staatsarchivs. Hierbei konnte der Bearbeiter einleitend seine Kenntnis der älteren hamburgischen Stadtrechte, deren Entstehung und Handschriften darlegen, um dann die farbig wiedergegebenen Miniaturen unbekannter Meister in weitreichenden Erläuterungen zu behandeln. Es entstand eine in wissenschaftlicher Hin-

² Näheres im Aufsatz von H. Reincke, *Angewandte Rechtsgeschichte als Aufgabe hansestädtischer Archive*, in: *AZ* 50/51, 1955, S. 193—206.

sicht und in der Bildausstattung für ihre Zeit erstklassige Ausgabe³. Mit welchem Geschick von ihm die Figuren und Szenen der Miniaturen in Verbindung mit dem Gesetzestext beschrieben und unter Benutzung volkskundlicher, kunsthistorischer, geistes- und rechtsgeschichtlicher Arbeiten gedeutet worden sind, das hat der damalige Altmeister der Rechtsgeschichte, Karl von Amira, in einer Besprechung lobend anerkannt.

Auch nach dem ersten Weltkriege gehörten zunächst praktische, ins Wirtschaftsleben der Gegenwart greifende Archivaufgaben zu seinen Dienstobliegenheiten. Es galt, den Wert zahlreicher alter Stadtschuldokumente des 15. bis 18. Jhs. festzustellen, die von den Inhabern zur Aufwertung eingereicht worden waren. In Denkschriften für Behörden und Gerichte und in zahlreichen Schriftsätzen zu einzelnen Kammerbriefen mußte vom Staatsarchiv die Frage ihrer Aufwertbarkeit geprüft und ihr annähernder Wert ermittelt werden. Eine allgemeine Zusammenfassung dieser differenzierten Einzeluntersuchungen hat ihr Bearbeiter sehr viel später (1953) als Aufsatz über die alte hamburgische Stadtschuld der Hansezeit in der Gedächtnisschrift für Fritz Rörig veröffentlicht⁴. Auch das war ein Ergebnis der von ihm oft geübten Methode „angewandter Rechtsgeschichte“.

Im Rückblick auf die in den ersten Jahren im Staatsarchiv durchgeführten Ermittlungen in Einzelfragen, bei denen auch lange „Durststrecken in der Eintönigkeit der Wüste“ zu überwinden waren, hat unser Freund sich später doch befriedigt gezeigt. Einmal beglückte ihn die harmonische, freundschaftliche Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen Kollegen des Staatsarchivs — insbesondere mit dem von ihm verehrten Hans Nirrnheim —, weniger gefiel ihm die „Fernlenkung“ des Archivs durch den oft von Senatsgeschäften in Anspruch genommenen Senatssekretär Dr. Hagedorn. Er war dafür dankbar, daß durch diese mehrjährige Beschäftigung die wichtigsten Quellengruppen des Staatsarchivs, die Urkunden, das Senats- und das Kämmererarchiv, ihm ganz vertraut geworden waren. In diesen Jahren legte er ein solides Fundament als hamburgischer Historiker, zumal ein ausgezeichnetes Gedächtnis ihn in stand setzte, historische Quellen oft in wörtlicher Fassung noch Jahre hindurch im Kopf zu behalten. Dazu kam sein untrüglicher Blick für das Wesentliche eines Vorganges und seiner Überlieferung, der ihn alles Unwichtige bald ausscheiden ließ. Seine rechtshistorische Schulung befähigte den scharfen Verstand, schnell und treffend Begriffe und Defini-

³ Die Bilderhandschrift des Hamburgischen Stadtrechtes von 1497 im Hamburgischen Staatsarchiv. Hrsg. v. d. Ges. d. Bücherfreunde in Hamburg, mit einer Einleitung von H. Reincke, Hamburg 1917. — Besprechung von Karl v. Amira in: ZSRG. GA 1919, S. 308—318.

⁴ Die alte hamburgische Stadtschuld der Hansezeit (1300—1563), in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, Lübeck 1953, S. 489—512.

tionen zu formulieren. Mit seinem Freund und Kollegen, dem Altphilologen Hermann Joachim, verband ihn die Freude an Sentenzen und geschliffenen Formen alter und neuer Sprachen, insbesondere auch an der Namensforschung und Deutung von Personen-, Orts- und Flurnamen. Wenn historische Quellen erster Ordnung fehlten, wie oft im Hamburger Archiv, vergrößerten beide ihr Bemühen, die Zusammenhänge aus Quellen zweiter und dritter Ordnung zu erschließen. Zudem war ihm die Gabe der „Zusammenschau“, des Erkennens geschichtlicher Zusammenhänge, in hervorragendem Maße eigen. Das alles befähigte ihn ebenso gut zur Einzelforschung wie zur Darstellung größerer Zeiträume.

Das letztere zu zeigen, bot sich ihm im Jahre 1924 eine, wenn auch begrenzte Gelegenheit. Ein Bremer Verlag forderte ihn auf, in verhältnismäßig knapper Zeit das Manuskript für eine Kurzgeschichte Hamburgs zu liefern. Er brachte sie in vielen abendlichen und nächtlichen Stunden zum Abschluß, den „Abriß der Stadtgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart“. Man kann sie mit Percy E. Schramm wegen ihrer vielseitigen, miteinander verknüpften Darstellung von Politik, Wirtschaft und Geistesleben als eine der besten Stadtgeschichten auf knappem Raum bezeichnen⁵. Es war die erste, im wesentlichen auf eigener Forschung aufgebaute wissenschaftliche Stadtgeschichte eines hamburgischen Historikers. Doch es ist hier nicht der Ort, Reinckes weitere grundlegende Arbeiten zur hamburgischen Geschichte zu verfolgen; das wird an anderer Stelle geschehen. Nur die Voraussetzungen für seine so fruchtbaren Arbeiten auf dem Gebiet der Geschichte der Hanse sollen hier dargelegt und die intensive Vorbereitung dafür aufgezeigt werden.

Meistens bildete ein Ereignis der hamburgischen Vergangenheit den Ausgangspunkt, von dem er zur hansischen Geschichte gelangte. So war er auf ein Marktprivileg aufmerksam geworden, das Kaiser Karl IV. seiner Vaterstadt für einen Pfingstjahrmarkt im Jahre 1365 gegeben hatte. Es bewog ihn, sich näher mit den wirtschafts- und verkehrspolitischen Ideen dieses plänereichen Herrschers zu befassen. Hinzu kam die Erinnerung an einen Besuch Prags, der ihn durch die Baudenkmäler aus der Epoche des Kaisers tief beeindruckt hatte. Daher konnte ihn der HGV dafür gewinnen, zunächst auf der Pfingsttagung des Jahres 1922 in Goslar, dann während der in Stendal auf der von Karl IV. erbauten Burg in Tangermünde an der Elbe über diese Forschungen zu berichten. Der Vortrag ist unter dem Titel „Machtpolitik und Weltwirtschaftspläne Kaiser

⁵ Die Stadtgeschichte ist in der durch Annelise Tecke in zeitlicher Reihenfolge zusammengestellten „Bibliographischen Übersicht über das Schaffen H. Reinckes“ (ZVHG 41, 1951, Festschrift zum 70. Geburtstag H. Reinckes, S. 408—415 [103 Nummern]) unter Nr. 25 aufgeführt. In den folgenden Anmerkungen wird auf diese Nummern in Klammern verwiesen. — Die Bemerkung von Percy E. Schramm in: Hamburg, Deutschland und die Welt, München 1943, S. 672, Anm. 2.

Karls IV.“ in die Hansischen Geschichtsblätter aufgenommen worden⁶. Wenn es bei diesem Thema vielleicht nahe lag, über die kaiserliche Wirtschaftspolitik des 14. Jhs. in den Bereich der Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte des Elberaumes vorzudringen, bedurfte es bei ihm viel längerer Zeit, um auf dem Gebiet der älteren Rechtsgeschichte die Verbindungen von Hamburg zu anderen Städten des hansischen Raumes aufzuzeigen. Im Anschluß an die erwähnte Beschäftigung mit der Stadtrechtshandschrift von 1497 hatte Reincke nach dem Kriege seine Forschungen auf die älteren, vor dem Ordeelbok von 1270 liegenden Quellen für das hamburgische Stadtrecht ausgedehnt. Nur spärliche Reste sind als Teile davon überliefert; aber es gelang seinem Spürsinn, in Untersuchungen über das Hamburg der Dänenzeit ein älteres lateinisches Stadtrecht von etwa 1220 zu erschließen. Mehrere Artikel fanden sich im Ordeelbok wieder, andere in formelhaften Wendungen lateinischer Urkunden der Ratskanzlei. Die Herkunft wußte er teils im linkselbisch-bremischen Raume, teils in Lübeck nachzuweisen, zumal die Neustadt Hamburg bei ihrer Begründung das lübische Recht erhalten hatte⁷. Mit Nachdruck wandte er sich gegen eine Untersuchung über das lübische Recht, in der die Abhängigkeit von verschiedenen Stadtrechten und vom Sachsenspiegel behauptet worden war. Er wies vielmehr schlüssig auf das Vorbild von Soest für das älteste Lübecker und auch für das hamburgische Stadtrecht hin. Aus seiner guten Kenntnis der holsteinischen Landrechte sah er für Gerichtsverfassung und Gerichtsverfahren die in Lübeck und Hamburg gemeinsamen Grundlagen im nordsächsischen Landrecht. Von dem jüngeren Ordeelbok von 1270 ausgehend, löste er so die verschiedenen Schichten der Rechtsüberlieferung wie Schalen ab, um zum ältesten Kern zu gelangen. Die Ergebnisse faßte er in klar formulierten kurzen Thesen am Schluß zusammen, wie er es in seinen rechtshistorischen Gutachten zu tun pflegte.

Erst nach solchen Ergebnissen beschritt nun der Rechtshistoriker den Weg, um in das Mit- und Durcheinander der ältesten Stadtrechte der vier Hansestädte Köln, Soest, Lübeck und Hamburg Klarheit zu bringen⁸. Bei dieser Studie, die zuerst als Vortrag auf der Hansetagung in Soest zu Pfingsten 1947 vorgelegt wurde, ging er von den sehr lückenhaften Quellen der ältesten Rechte dieser Städte aus. Trotz unzulänglicher Editionen konnte er in Anknüpfung an Forschungen von Fritz Rörig und Hans Planitz zur Klarheit durchdringen. Unter Ablehnung einer positivistischen Forschungsrichtung, die allein aus der Spätzeit der wörtlichen

⁶ HGbl. 49, 1924, S. 78—116 (Nr. 23). S. a. H. Reincke, Kaiser Karl IV. und die deutsche Hanse (Pfungstbl. d. HGV XXXII), Lübeck 1931 (Nr. 40).

⁷ Die Herkunft des Hamburgischen Stadtrechtes, zugleich ein Beitrag zur Geschichte des lübischen Rechtes, in: ZVHG 29, 1928, S. 219—246 (Nr. 31).

⁸ Kölner, Soester, Lübecker und Hamburger Recht in ihren gegenseitigen Beziehungen in: HGbl. 69, 1950, S. 14—45 (Nr. 87).

schriftlichen Überlieferung die Abhängigkeiten zu folgern suchte, stellte er als eine vielfach in altdeutschen Städten beobachtete Regel fest, daß in ihnen nicht kodifiziertes, sondern mündlich überliefertes Wissen um das Recht übertragen worden sei. Im Kölner Recht erkannte er das Vorbild für viele westliche Städte der Frühzeit, ähnlich wie es später Soest und noch später Lübeck für andere Städte wurden. Im einzelnen gelang ihm, auch auf Grund vieler Einzeluntersuchungen anderer Forscher, der Nachweis eines großen Kreises führender Kaufmannschaften auch der anderen drei Städte, durch die bald aus dieser, bald aus jener Stadt die Anregungen zu ersten Einrichtungen städtischer Gemeinwesen zum Tragen kamen, „ohne daß man in jedem Fall die Anteile des Gebens und Nehmens mit der Elle messen kann“ — wie er in seiner plastischen Sprache hinzufügte. Seine eigene Forschung ging nun weiter auf das materielle Recht der Überlieferung, in erster Linie das eheliche Güterrecht und das Strafrecht. Der Abschluß dieser außerordentlich ertragreichen Studie klingt aus in der Betonung der hansischen Auffassung um Ursprung, Würde und Ziel allen Rechtes „als einer organischen Bildung“. Den Anteil jeder Stadt am Inhalt der Stadtrechte umriß er am Schluß folgendermaßen: „aus den Ordnungen kaufmännischen Lebens, wie sie in Köln erstmalig schöpferisch gelebt, in Soest bewahrt und weitergetragen, in Lübeck genial vereinfacht, in Hamburg endgültig formuliert wurden, um im gegenseitigen Austausch einheitliches Recht der Hansestädte zu werden“. In einem kurzen Merckvers hatte er, der solch einprägsame Reime liebte, es auf die kürzeste Formel gebracht:

Köln improvisiert,
Soest konserviert,
Lübeck rationalisiert,
Hamburg formuliert.

Wer Heinrich Reinckes wissenschaftliche Methode bei der Behandlung hansischer Verhältnisse studieren will, wird gut tun, sich einmal diese bis ins Letzte durchdachte und durchgefeilte Studie vorzunehmen!

Dieser Aufsatz steht in enger Verbindung mit anderen Arbeiten und Plänen des Verfassers, die dem hamburgischen und lübisch-hansischen Bereich angehören und auf Edition der ältesten Rechtsüberlieferungen und weitere Behandlung von Einzelfragen hinzielten. Nur auf die wichtigsten kann hier eingegangen werden.

Schon bei den frühen Forschungen war Reinckes Blick auf einen Hamburger Politiker der Frühzeit gefallen, dessen Rolle als Leiter der hamburgischen Handelspolitik in der ersten Hälfte des 13. Jhs. und sodann als Redaktor des Hamburgischen Ordeelsboks von ihm zuerst erkannt wurde: den in mehreren Urkunden genannten Ratsnotar Jordan von Boitzenburg. Als er zuerst in seiner Stadtgeschichte ihn erwähnte, geschah es nur in Beziehung auf die mit dem Lübecker Hermann Hoyer

gemeinschaftlich durchgeführte Gesandtschaft nach Flandern im Auftrage der „mercatores Romani Imperii“, genauer der Städte Lübeck, Hamburg, Köln und Dortmund. In den Jahren 1252—53 konnten sie einige der wichtigsten Privilegien für die Handels- und Zollfreiheit deutscher Kaufleute in flandrischen Städten erwirken. In Ergänzung älterer Untersuchungen Walter Steins hat Reincke hier die Rolle Jordans als des maßgeblichen Unterhändlers in Veurne und Brügge erkannt und die erreichten Zugeständnisse beiderseitiger Handelsfreiheit noch mehr als jener herausgestellt. Die Erkenntnis, welche Rolle Jordan außerdem noch als Sammler der Rechtsgewohnheiten hansischer Kaufleute für die Redaktion des Ordeelbokes zukam, ist ihm bei späteren Untersuchungen gekommen. Er sprach darüber zuerst auf der hansischen Pfingsttagung im Mai 1928 in Stralsund⁹. Inzwischen haben Untersuchungen an der Handschrift des teilweise von Jordan geschriebenen ältesten hamburgischen Stadtbuches von 1248 diesen nicht durch Namensnennung zu beweisenden Schluß bekräftigt.

Die danach von Reincke vorgenommene Untersuchung der großen flandrischen Privilegien des 13. Jhs. veranlaßte ihn, der nunmehr so begünstigten beiderseitigen Handelsverbindung zwischen Flandern und den späteren Hansestädten in der Frühzeit im einzelnen nachzugehen, d. h. an Hand der in den Stadtarchiven befindlichen Archivalien die Handelspartner beider Seiten aufzuspüren, die gehandelten Waren nach Art, Wert und Menge zu ermitteln und schließlich auch die Zahlungsbedingungen festzustellen. Bald kam ihm hierbei die Erkenntnis, daß Zolltarife und Freibriefe hierfür unzureichende Unterlagen seien. „Selbst für den Fall, daß sie wie ein gegrabenes Flußbett sind, in das sich nunmehr unverzüglich die Wassermassen des Verkehrs stürzen, so wissen wir aus ihnen noch immer nichts über die Stärke der durchströmenden Wasserkraft und die Eigenart der Wasser selbst.“ Diesen Vergleich zog er jetzt. Als hierfür geeignete Quellen erkannte er die Schuldbücher bzw. die Schuldeintragungen in Stadtbüchern, die sich in den Stadtarchiven befinden. Es bleibt sein großes Verdienst, dieses spröde und einseitige Material zum ersten Mal aus vielen Archiven ans Licht gestellt, es tabellarisch und in lesbarer Darstellung ausgewertet zu haben. Es waren unter den Kriegerschwerungen des zweiten Weltkrieges mit unendlicher Mühe niedergeschriebene Untersuchungen! Wie oft wird der Forscher hansischer Frühgeschichte jene mit dem Titel „Die Deutschlandfahrt der

⁹ Die Deutschlandfahrt der Flandrer während der hansischen Frühzeit, in: HGbl. 67—68, 1943, S. 51—164, mit 504 Schuldbuchregesten und zwei Registern (Nr. 77). Vgl. zu Jordan von Boitzenburg: Erich v. Lehe, J. v. B. und Johann Schinkel, zwei hamburgische Ratsssekretäre des 13. Jhs., in: Festschrift Reincke 1951 (vgl. Anm. 5), S. 62—89.

Flandrer während der hansischen Frühzeit“¹⁰ veröffentlichten Ausführungen mit ihren wertvollen Tabellen und Registern noch zur Hand nehmen!

Die so erworbene gründliche Kenntnis der Hauptquelle dieser Untersuchungen, des Hamburgischen Schuldbuches, kam der nach dem Kriege durch mich in Angriff genommenen Edition zugute¹¹. Nach seinem Rat und unter seiner Mithilfe gestaltete ich diese Veröffentlichung des Staatsarchivs, der Reincke selbst aus seiner unveröffentlichten Sammlung für eine hamburgische Ratsliste noch eine Ergänzung zum Personenverzeichnis hinzufügte. Wie so oft bei den Veröffentlichungen anderer war es auch hier: wo er ein ernstes Bemühen um historische Erkenntnis sah, da half er gern mit dem, was er zunächst für sich erarbeitet hatte. Wieviele Forschungen, vor allem von Anfängern, sind durch seine Mitteilbarkeit und seine Unterstützung gefördert worden! Das haben zu seinen Lebzeiten fast alle Hamburgforscher erfahren. Wir sind ihm dafür zu großem Dank verpflichtet!

An den genannten Aufsätzen kann man seine Methode studieren. Immer liegt eine sorgsame Einzelforschung zugrunde, eine „schwere Knochenarbeit“, wie er sie einmal nannte, an Quellen aller Art. Dazu gehörte für ihn die philologisch richtige Ausdeutung der Rechtsquellen, der Chroniken, jedoch auch das Studium der Ergebnisse der vor- und frühgeschichtlichen Forschung. Auch volkskundliche und bildliche Überlieferung, selbst Sagen und Traumvisionen dienten ihm als Erkenntnisquelle. Er war ein Meister im Aufspüren versteckter Belege und im Verarbeiten literarisch belegter Einzelforschung. Auf einem breiten Quellenfundament errichtete er nach langen Überlegungen einen gesicherten Bau. Man lese beispielsweise das Nachwort zu seinem Lüneburger Vortrage über Städtegründung im Jahre 1956, dem letzten auf einer unserer Tagungen. Thematisch ging ihm der schon 1947 gehaltene Soester Vortrag über die Stadtrechte der genannten vier Städte voraus, ferner die breit angelegten und weit ausholenden Aufsätze über die Gründungsprivilegien und das städtebauliche Wesen und Werden Hamburgs von 1951¹². Der gut überlieferte Gründungsvorgang der Neustadt Hamburg vom Jahre 1188—89 gab ihm den Ansatz zur Kritik an der Verallgemeinerung und Überschätzung der Thesen seines Freundes Fritz Rörig, die dieser bei seinen Untersuchungen über den Markt von Lübeck, insbesondere über die Beteiligung eines Unternehmerkonsortiums von Fernhändlern, gewonnen hatte. Auch die Unternehmertheorie könne manche Vorgänge bei der Stadtgründung nicht erklären. Seinerseits unternimmt er es dann, mit neuen Parallelen

¹⁰ S. den in Anm. 9 zitierten Aufsatz.

¹¹ Erich v. Lehe, Das Hamburgische Schuldbuch (Veröff. a. d. Hamb. Staatsarchiv Bd. IV), Hamburg 1956, Vorwort S. V, Einl. S. 3 u. ö. S. 254—256 Ergänzung von H. Reincke.

¹² Forschungen und Skizzen zur Hamburgischen Geschichte (Veröff. a. d. Staatsarchiv Bd. III), Hamburg 1951, S. 7—64 (Nr. 95) und S. 93—166 (Nr. 97).

die praktischen Maßnahmen bei Stadtgründungen im allgemeinen näher zu beleuchten. Für die Fragen, die bei der bisherigen Betrachtung der Gründungsprivilegien meist nicht beachtet waren, stellte er nun für den Historiker das Postulat der Phantasie auf. Er gab dem Vortrag den Untertitel „Betrachtungen und Phantasien“¹³. Darin liest man etwa: „Ohne Phantasie keine Geschichte, auch keine Geschichtsforschung; aber sie soll niemals die Grundlage sein, sondern einmal der ‚Hebel der Forschung‘, mit dessen Hilfe man in die Tiefe gelangt, und zweitens der Hauch, der nachher die Darstellung des Forschungsergebnisses belebt“. Welch durchdachtes und kräftiges Bild gebrauchte der Redner hier! Zum richtigen Verständnis darf man einen Hinweis hinzufügen: Reincke hat immer erst nach sorgsamer Quellenprüfung und, wenn diese ein unbefriedigendes Ergebnis zeitigte, sozusagen erst in der letzten Instanz seine „Phantasie“ oder richtiger seine Vorstellungskraft dazu verwandt, sich historische Vorgänge wie den der Stadtgründung vorzustellen. Zunächst war er ein strenger Gutachter seiner eigenen Arbeiten und der von anderen, der in Rezensionen Nachlässigkeit und sorglose Quellenbehandlung rügte. Seine Manuskripte ruhten oft Jahre, selbst Jahrzehnte im Schreibtisch, ehe er sie — überarbeitet — der Öffentlichkeit darbot. Es war die Quintessenz eines langen Forscherlebens, daß ihm oft die Quellen nicht genügten, um ein der Wirklichkeit nahe kommendes Bild zu erzielen. Wir müssen daher seine letzten Arbeiten, die nach dem zweiten Weltkriege erschienen, als reife Früchte seines Forschergeistes sehr hoch bewerten. Zu seinem 70. Geburtstag im Jahre 1951 bot sich ihm die Gelegenheit, acht bisher unveröffentlichte Aufsätze und Vorträge mit Hilfe eines Senatszuschusses durch das Staatsarchiv zu publizieren. Darunter befinden sich außer den Genannten über das städtebauliche Wesen und Werden Hamburgs bis zum Ende der Hansezeit auch der über die Lehr- und Wanderjahre des Hamburger Bürgermeisters Dr. Hermann Langenbeck (1452—1517), ferner der Nachruf für Hans Nirrnheim¹⁴. Damit hat er auch die hansische Geschichtsforschung bereichert; denn wir kennen Hans Nirrnheim, langjähriges Vorstandsmitglied unseres Vereins, als kritischen Editor vieler hansisch-hamburgischer Texte.

Heinrich Reinckes 70. Geburtstag war für seine Freunde ein willkommener Anlaß, den verdienten Forscher und Direktor des Staatsarchivs, dem in der Übergangszeit nach 1945 in Verkennung seiner opferbereiten Liebe zu Vaterstadt und Vaterland manches Bittere zugefügt worden war, Gerechtigkeit und verdiente Ehrung widerfahren zu lassen. In einer Feierstunde im hamburgischen Rathaus konnte ihm sein Kollege

¹³ Über Städtegründung. Betrachtungen und Phantasien, in: HGbl. 75, 1957, S. 4—28.

¹⁴ Dr. Hermann Langenbeck aus Buxtehude, in: Forschungen und Skizzen zur Hamb. Geschichte (vgl. Anm. 12), S. 241—276 (Nr. 101); Nachruf auf Hans Nirrnheim (1865—1945), ebda. S. 277—300 (Nr. 102).

Hans Kellinghusen namens des Staatsarchivs die erwähnte Veröffentlichung seiner ungedruckten Arbeiten überreichen. Der Verein für Hamburgische Geschichte schenkte seinem Ehrenmitgliede aus der Hand seines Vorsitzenden Kurt Detlev Möller eine stattliche Festschrift seiner Zeitschrift mit neunzehn Beiträgen von Kollegen und Freunden¹⁵. Der Band sollte den Dank dafür abstaten, was Reincke in seinem umfassenden wissenschaftlichen Werk auf dem Gebiet der Vaterstadt und des weiten mittelalterlich-hansischen Raumes „seit mehr als vier Jahrzehnten bald in meisterhafter Kleinarbeit, bald in Darstellung großer, oft erst von ihm entdeckter historischer Zusammenhänge“ geschaffen habe. Als er fünf Jahre später bei völliger geistiger Frische seinen 75. Geburtstag begehen konnte, verlieh ihm derselbe Verein seine höchste Auszeichnung, die Lappenberg-Medaille in Gold.

Überblicken wir seine Beiträge zur hansischen Geschichte, die freilich oft mit denen zur Geschichte Hamburgs untrennbar verbunden sind, so könnte es zunächst scheinen, ihr Schwergewicht liege in der Frühzeit der Hanse, im 12. bis 13. Jh. Aber es bedarf nur des Hinweises auf die erwähnten Arbeiten zum Stadtrecht von 1497 und über dessen Redaktor Langenbeck, auf seine Vorarbeiten zur Reformationsgeschichte und das Lebensbild der Agneta Willeken aus der Zeit Wullenwebers, um zu erkennen, daß ein zweiter Schwerpunkt seiner Forschung das späte Mittelalter und die Reformationszeit umschließt. Manche Arbeiten, z. B. zu den Bevölkerungsproblemen der Hansestädte¹⁶, umspannen auch die ganze Hansezeit. Seine Vertrautheit mit der Überlieferung des 15. Jhs. und zugleich ein glücklicher Fund haben seinem Forschergeist in den letzten Lebensjahren noch eine weite Kreise bewegende Entdeckung eingebracht. Schon seit Jahrzehnten mühten sich Kunsthistoriker und Historiker um die Feststellung der Person, des Namens und der Herkunft des von Alfred Lichtwark und anderen hochgerühmten Meisters Francke, des Schöpfers des Thomas-Altars der Hamburger Kunsthalle. Eine bisher übersehene Notiz über ein Altargemälde der Revaler Dominikanerkirche, das aus Hamburg stammen solle, brachte ihn auf die Spur. Durch den Nachweis eines Rechnungsbuches der Revaler Schwarzhäupter-Bruderschaft und durch großartige Kombination gelang es ihm, den Meister als einen im Hamburger Dominikanerkloster St. Johannis lebenden Mönch ausfindig zu machen, der ebenso wie sein Ordensbruder Fra Angelico da Fiesole seine Malerwerkstatt im Kloster hatte. Die von ihm in Hamburg gemalte Altartafel gelangte auf dem Wege des hansischen Handels über Lübeck an die Katharinenkirche seines Ordens in Reval. In genealogischen Untersuchungen konnte Reincke sogar die Herkunft des Vaters und Großvaters

¹⁵ ZVHG 41, 1951, Festschrift H. Reincke zum 21. 4. 1951, 415 S.

¹⁶ Bevölkerungsprobleme der Hansestädte, in: HGBll. 70, 1951, S. 1—33 (Nr. 103); Agneta Willeken (Pfungstbll. d. HGV XIX), Lübeck 1928 (Nr. 30).

aus dem burgundischen Gebiet Gelderns, aus Zütphen, nachweisen¹⁷. Damit ergab sich zugleich eine einleuchtende Erklärung der eleganten burgundischen Malweise Franckes. Beide Studien zeigen Reinckes reife Kunst der Kombination in Verbindung mit subtiler Quellendeutung auf eine eindringliche Weise. Eine große Entdeckerfreude beseelte seine Ausführungen, die er trotz seines Alters lebendig wie immer seinen Freunden im Geschichtsverein vortrug. Auch hieraus mag man ersehen, wie eng Forschungen im Hamburg der Hansezeit mit Fragen der Kultur und Handelsverbindungen des Hanseraumes verknüpft sind.

Seine große Energie überwand auch immer wieder schwere Erkrankungen, die ihn zeitweilig sogar an vorzeitige Pensionierung denken ließen. Trotz der aufgezeigten Leistungen als Forscher hat er auch durch rege Mitarbeit am Besprechungsteil und an der hansischen Umschau die Hansischen Geschichtsblätter bereichert. Zusammen mit seinem Freund Fritz Rörig, der den Aufsatzteil redigierte, war er von Band 63 (1938) bis Band 69 (1950) Mitherausgeber für die genannten Abschnitte. Er übernahm die Aufgabe von Walter Vogel. Seit 1934 gehörte er ferner dem Vorstand an, an dessen Beratungen er regelmäßig teilnahm, falls nicht Krankheit ihn verhinderte. Wegen seiner großen Verdienste ernannte ihn die Mitgliederversammlung des Jahres 1956 zum Ehrenmitglied. Er war einer derjenigen, die seit dem ersten Weltkriege keine Pflingsttagung ohne Not versäumten.

Wie vielen Mitgliedern ist er durch seine frische, von Herzen kommende Art des Umgangs nahegekommen! Wie belebte sich durch seine Teilnahme jegliche Diskussion und Unterhaltung. Oft an alltägliche Vorkommnisse anknüpfend, wußte er dem Gespräch eine Wendung auf größere Zusammenhänge und allgemeinere Fragen zu geben. Gern führte er im Anschluß an Vorträge im kleineren Kreise die Erörterung weiter, indem er das Thema von verschiedenen Seiten beleuchtete und erhellte. — Ebenso wichtig wurden personelle, menschliche Fragen von ihm im Staatsarchiv oder im Hansischen Geschichtsverein in feinführender Art behandelt; in vielem ähnlich seinem Vater, teilte auch er die beruflichen und persönlichen Sorgen der Angehörigen seiner Behörde, die Nöte seiner Freunde, die Belange der von ihm geleiteten gemeinnützigen Einrichtungen wie des Hartwig-Hesse-Witwenstiftes oder des Kirchenvorstandes in Hamburg-Fuhlsbüttel. Eine vom Ethos des Christentums bestimmte Freundlichkeit lag über seinem Wesen. Das, was er über seinen Vater sagte, sein Grundzug sei eine „unnennbare Güte“ gewesen, können wir auch auf ihn beziehen.

¹⁷ Probleme um den „Meister Francke“, in: JbHambKunstV. Bd. 4, 1959, S. 9—26; Genealogische Fragen um den „Meister Francke“, in: Zs. d. Ges. f. Niedersächs. Familienkunde 33. Jg., 1958, S. 49—56.

Schließlich bedarf es zu seiner Charakterisierung noch einer Bemerkung für die, die ihn nicht persönlich gekannt haben: Heinrich Reincke war nicht ein Gelehrter, der nur seine historische und juristische Wissenschaft sah und zum Theoretiker geworden wäre. Er stand mitten im Kampf des Lebens, an allem teilnehmend, im Genießen und in der Freude, dem Humor offen. Gute Musik, ein gelungener Vortrag, ein anregendes Gespräch waren ihm stets willkommen. Daher wirken auch die Lebensbeschreibungen seiner Gestalten — ein Hermann Langenbeck, ein Hans Nirrnheim, Kurt-Detlev Möller und andere¹⁸ so lebensnahe und plastisch. Der Charakter und die Besonderheiten der Dargestellten sind von ihm in vielen Einzelzügen geschildert.

Sucht man in den letzten Historikergenerationen Hamburgs nach Männern, die ähnliches geplant oder geleistet haben, so könnte man an Johann Martin Lappenberg und an Karl Koppmann denken. Koppmanns Hauptgebiet war das Sammeln und Edieren von Quellen. Diese beharrlich-geduldige Art historischer Tätigkeit aber lag dem lebhaften Geist und Temperament Reinckes nicht, wenn er Koppmann auch als Editor hoch schätzte. Näher liegt die Parallele mit Lappenberg. Beide kamen vom Studium der Rechte und aus einem juristischen Beruf zur Beschäftigung mit der Geschichte, und beide waren lange Zeit verantwortliche Leiter des Hamburgischen Staatsarchivs. Lappenberg, Zeitgenosse eines Pertz und eines Rancke, wurde Mitarbeiter der *Monumenta Germaniae Historica* und widmete einen großen Teil seiner Tätigkeit der Herausgabe norddeutscher und hansischer Geschichtsquellen, jedoch auch der Einzelforschung und der Betätigung als Vorsitzender des Vereins für hamburgische Geschichte. Reincke seinerseits war es gegeben, die von Lappenberg und seinen Mitarbeitern edierten Quellen, vor allem des Rechts, als Grundlage seiner Forschungen zu benutzen. Er wurde in vielen Dingen ein Fortsetzer Lappenbergs, z. B. in der hamburgischen Rechts-, Verfassungs- und Kunstgeschichte. — Schon vor der Begründung des Hansischen Geschichtsvereins hat Lappenberg nicht nur die Ausgabe urkundlicher Quellen der Hanse gefördert, sondern auch die erste Edition von Hanserezessen in Gang gebracht. Nach der Inangriffnahme der hansischen Quellenveröffentlichungen durch den HGV lag die Edition nicht mehr im Bereich eines Einzelnen. Reincke fühlte sich durch das Vorliegen der Serien dieser Editionsarbeit veranlaßt, mit diesem Material den ihn bedrängenden Fragen und Zusammenhängen der Ereignisse der Hansezeit nachzugehen. So hat er in vielen geschichtlichen Perioden die durch Lappenberg begonnene wissenschaftliche Durchdringung des Quellenstoffes der norddeutschen und der hansischen Geschichte fortgesetzt. Wie jener wirkte er weit über seine Vaterstadt hinaus. Lappenberg fand seine

¹⁸ Vgl. oben Anm. 14; ferner: Dr. Kurt Detlev Möller. Worte des Gedenkens, in: ZVHG 44, 1958, S. 11—26, hierzu S. 26.

Stütze an der historischen Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Reincke fand seinen Kreis im Hansischen Geschichtsverein. Daß er außerdem korrespondierendes Mitglied der Göttinger Akademie der Wissenschaften war und dem Lehrkörper der hamburgischen Universität als Honorarprofessor angehörte, zeigt den Umkreis seines Wirkens. Wir verdanken ihm wesentliche Erkenntnisse. Hätte er den 1924 erreichten Ansatz zu einer Gesamtgeschichte Hamburgs auf breiter Grundlage ausweiten können, so wären sicherlich bei seiner Schau auch wichtige Erkenntnisse für das Zusammenwirken der Hansestädte daraus erwachsen, von der Zeit des ersten Bündnisses zwischen Lübeck und Hamburg im Jahre 1241 bis in die neueren Jahrhunderte der letzten drei Hansestädte. Seit Lappenberg war kein hamburgischer Historiker so dafür vorbereitet und befähigt wie Heinrich Reincke. Als er im Jahre 1960 für eine Festschrift des Staatsarchivs seinen letzten historischen Aufsatz vorbereitete, wünschte er in dem Bande mit Beiträgen zur Geschichte des Archivs auch einen Aufsatz über Lappenberg. Da das schon zeitlich nicht zu erreichen war, brachte er am Anfang des von ihm geschriebenen Aufsatzes „Zur Geschichte des Hamburger Domarchivs“ einen längeren Hinweis auf Lappenbergs Bemühen um das Domarchiv mit dem Zusatz: „Der größte unter den Archivaren der Freien und Hansestadt Hamburg“¹⁹. Nun, da wir sein Lebenswerk übersehen, müssen wir ihm den gleichen Rang unter den hamburgischen Hanseforschern zuerkennen.

Auf der Hansetagung in Münster im vorigen Jahre sahen wir ihn zum letzten Mal unter uns. Wenn seine Kräfte seit seinem Lünburger Vortrag im Mai 1956 auch merklich schwächer geworden waren, war es doch sein Wunsch gewesen, wieder unter uns zu weilen. Wie auch sonst war er an Vorträgen interessiert, begrüßte seine alten Freunde in großer Frische und diskutierte noch in den Abendstunden lebhaft mit ihnen wie in früheren Jahren. Bis zuletzt war sein Geist noch Fragen der hamburgisch-lübischen Geschichte zugewandt; selbst in schlaflosen Nächten des letzten Krankenlagers beschäftigten sie ihn. Nach einem reich erfüllten Leben hinterläßt Heinrich Reincke seiner Vaterstadt Hamburg und der hansischen Forschung historische Einsichten und Kenntnisse, die uns und Generationen von Forschern als gesichertes Fundament beim Aufbau der hansischen Geschichte dienen werden. Wir sind um einen Freund ärmer geworden, aber wir wollen voller Dank bekennen: dieser Freund hat uns als Hanseforscher ein Werk von höchstem Rang hinterlassen.

¹⁹ Veröff. a. d. Staatsarchiv Hamb. Bd. V, Hamburg 1960, S. 57 ff., hierzu S. 60.

DER HANDEL DER MAASSTÄDTE IM MITTELALTER*

von

ANDRÉ JORIS

Die Städte, deren Handelsbeziehungen im Mittelalter im folgenden beschrieben werden sollen, bilden einen geographischen Komplex, den man seit Jahren gewöhnlich mit der Bezeichnung Maasland umfaßt¹. Welche Teile des heutigen Belgien sind darunter zu verstehen? Auf den ersten Blick würde man an das Tal der Maas denken. Dieses bildet jedoch genau genommen nur das Rückgrat, um das eine Reihe von Landschaften gelagert ist, deren wirtschaftliches Leben der Fluß (bzw. dessen Nebenflüsse) beherrscht. Rousseau, der als erster diesen Komplex in seiner Bedeutung als geographische und historische Einheit hervorgehoben hat, möchte ihn *grosso modo* identifizieren mit dem Gebiet der alten Diözese Lüttich, die wiederum die Grenzen der einstigen römischen Provinz *Civitas Tungrorum* angenommen hatte.

Alle diese Landschaften standen unter der geistlichen Führung des Bischofs von Lüttich und weisen in der Tat wenig Unterschiedlichkeiten in ihrer Geschichte auf. Im Mittelalter, bis zum Ende des 12. Jhs., bildeten sie ein festgefügt Ganzes auf der Grundlage ihrer religiösen, geistigen, künstlerischen, sprachlichen und — wie wir noch sehen werden — wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten, derentwegen man sie ebenso wie Flandern oder Brabant als geschlossene Einheit betrachten kann. Das Rückgrat des Maaslandes, der normale Weg jeglichen Verkehrs, ist natürlich die Maas. Diese naturgegebene und sichere Wasserstraße er-

* Auf der Tagung des Hansischen Geschichtsvereins in Münster am 7. Juni 1960 gehaltener Vortrag. Für die deutsche Fassung des Textes bin ich meinem Kollegen, Dr. J. Vandenrath, sehr verpflichtet.

¹ Vgl. F. Rousseau, *La Meuse et le pays mosan. Leur importance historique avant le 13^e siècle*, Namur 1930 (*Annales Société Archéologique Namur*, Bd. 39). Wichtig auch: H. Pirenne, *Esquisse d'un programme d'études sur l'histoire économique du pays de Liège*, in: *Annales du Congrès archéologique et historique*, Lüttich 1909 (Neudruck: *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Brügge 1951, S. 489—498); H. Bächtold, *Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jh.*, Berlin-Leipzig 1910 (*Abhandl. z. Mittl. u. Neuer. Geschichte*, H. 21); B. Kuske, *Die wirtschaftlichen Leistungen des Maasraumes im 12. und 13. Jh.*, in: *Rheinische Kulturgeschichte*, Bd. 3 (*Zwischen Rhein und Maas*), Köln 1942, S. 39—61 (mit Karte); A. Joris, *A propos du commerce mosan aux 13^e et 14^e siècles*, in: *Annales du 36^e Congrès de la Fédération Archéologique et historique de Belgique*, Gent 1956, S. 227—244. Allgem.: R. Doehaerd, *L'expansion économique belge au moyen âge*, Brüssel 1946.

möglichst oder erleichtert die geistigen, religiösen und wirtschaftlichen Kontakte, auf denen der enge Zusammenhang zwischen dem belgischen Maasland und dem französischen Maas-Mosel-Land beruht². Solche Kontakte binden das Maasland aber auch eng und beständig an die rheinischen Städte, insbesondere an Köln, die geistige, politische und wirtschaftliche Metropole, die während des ganzen Mittelalters einer der Hauptanziehungspunkte für die Bewohner des Maaslandes geblieben ist.

Um sich ein genaues Bild von der Bedeutung der in Frage kommenden Städte zu machen, erscheint es angemessen, kurz deren Entwicklung in großen Umrissen zu kennzeichnen³.

Die älteste Stadt des Landes — und zur Römerzeit die bedeutendste — ist Tongern, *Aduatuca*, Hauptort der *Civitas Tungrorum* und erstes Zentrum der späteren Diözese Lüttich. Obwohl mindestens schon im spätrömischen Reich von einer Stadtmauer umgeben, gerät es nach den Invasionen rasch in Verfall. Seine Rolle im Mittelalter, in dem es auf politischem, kirchlichem und wirtschaftlichem Gebiet beinahe zur Bedeutungslosigkeit herabsinkt, soll uns hier nicht weiter beschäftigen⁴.

Ganz anders ergeht es den Städten des Maastales. „Diese gehören zu den ältesten auf belgischem Boden. Sie stammen aus einer ersten Periode der Geschichte des Flusses. Wenn man auf einer Karte die Lage der Städte Maastricht, Lüttich, Huy, Dinant und Namur betrachtet, stellt man fest, daß diese Orte sich am Ufer des Flusses in annähernd glei-

² Vgl. F. Rousseau, *Les limites historiques du pays mosan*, in: *Lettres mosanes*, Heft 1, 1939, S. 19—21; ders., *Introduction historique à l'art mosan*, in: *Conférences des Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique*, Brüssel 1941—1942.

³ Über die topographische Entwicklung vgl. F. L. Ganshof, *Étude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au moyen âge*, Brüssel-Paris 1943. — Über die Maasstädte im Hochmittelalter vgl. E. Ennen, *Frühgeschichte der europäischen Stadt*, Bonn 1953, S. 212—222; dies., *Die Bedeutung der Maasstädte im Stadtwerdungsprozeß des Mittelalters*, in: *Études sur l'histoire du pays mosan au moyen âge (Mélanges F. Rousseau)*, Brüssel 1958, S. 293—308; F. Vercauteren, *De wordingsgeschiedenis der Maassteden in de hoge Middeleeuwen*, in: *BMHG*, Bd. 71, 1957, S. 12—26; ders., *Marchands et bourgeois dans le pays mosan aux 11^e et 12^e siècles*, in: *Études sur l'histoire du pays mosan . . .*, S. 655—672; J. Dhondt, *L'essor urbain entre Meuse et mer du Nord à l'époque mérovingienne*, in: *Studi in onore di A. Saponi*, Mailand 1957, Bd. 1, S. 55—78; F. Petri, *Die Anfänge des mittelalterlichen Städtewesens in den Niederlanden und dem angrenzenden Frankreich*, in: *Studien zu den Anfängen des europäischen Städtewesens*, Lindau-Konstanz 1958, S. 227—296 (Vorträge und Forschungen IV); ders., *Merowingerzeitliche Voraussetzungen für die Entwicklung des Städtewesens zwischen Maas und Nordsee*, in: *Bonner Jahrbücher*, Heft 158, 1958, S. 233—245.

⁴ Die erste, zu Beginn des 2. Jhs. errichtete römische Stadtmauer (Umfang 4300 m) wurde am Ende des 3. Jhs. beträchtlich vermindert (Umfang 2700 m); vgl. J. Breuer, *La Belgique romaine*, Brüssel 1944, S. 67—71; H. van de Weerd, *Inleiding tot de gallo-romeinse archeologie der Nederlanden*, Antwerpen 1944, S. 66—69, 71—73 (mit Plänen); F. Petri, *Die Anfänge*, S. 233.

chen Abständen von jeweils rund 30 Kilometern aneinanderreihen. Ursprünglich bloße Anlegeplätze, beherrschen sie gleichzeitig die traditionellen Flußübergänge, an denen sich alte Überlandwege aus dem Hinterland treffen. An diesen Schnittpunkten von Wasserweg und Landstraße. Rastorten für Schiff und Wagen, entstanden die ersten Märkte des Landes. Nicht lange nach der Merowingerzeit werden sie zu Mittelpunkten des religiösen Lebens, zu Wallfahrtsorten“⁵.

Von diesen Städten ist Maastricht ohne Zweifel die zu Beginn durch ihre Lage am meisten begünstigte⁶. Seit dem spätrömischen Reich wird die Stelle, wo die große Straße von Boulogne nach Köln die Maas überquert, *traiectus ad Mosam*, von einem *castellum* beherrscht und geschützt. Um das Grab des Heiligen Servatius, des ersten eigenen Bischofs der *Civitas Tungrorum*, entsteht eine kleine Gemeinde. Nach den Völkerwanderungen verlegten die Bischöfe ihren Sitz von Tongern nach Maastricht. Seit der Merowingerzeit arbeitet hier bereits eine sehr leistungsfähige Münzwerkstatt; seit 779 wird Maastricht als eine der bedeutendsten Zollstätten erwähnt. Gegen 830 bezeichnet Einhard den Ort als einen von Kaufleuten bevölkerten *vicus*. Von den Normannen 881 zerstört, blüht Maastricht seit Beginn des 10. Jhs. schnell wieder auf und gerät zum Teil unter die Kontrolle des Bischofs von Lüttich. Unsere Kenntnisse vom Geschick der Stadt im 12. Jh. sind etwas blasser: Maastricht erhält den Namen einer *civitas* (1109), später den eines *burgus* (1139), was vermuten läßt, daß es zu dieser Zeit bereits über eine Befestigung verfügt. Im Laufe des 13. Jhs. festigt sich der städtische Charakter vollends: die um 1229 errichtete Stadtmauer umschließt (ohne den Brückenkopf am jenseitigen Maasufer) eine Fläche von rund 30 Hektar. Der Flächenzuwachs hält weiterhin bis zum Ende des 14. Jhs. an; man errichtet eine neue Mauer, die nun mehr als 100 ha einfriedet. Die Bevölkerung, die gegen Ende des 14. Jhs. innerhalb dieser Mauern lebt, veranschlagt Hektor Ammann nicht zu Unrecht auf 10 000 Einwohner, was bedeutet, daß Maastricht an dritter Stelle unmittelbar hinter Köln und Aachen steht. Im ganzen Mittelalter dominiert unter den hier vertretenen Industriezweigen die Tuchweberei. 1264 ist in der Stadt eine Walkmühle in Betrieb und 1243 werden drei Jahrmärkte genannt. Erwähnt sei schließlich, daß seit 1204 die Herzöge von Brabant sich mit den Bischöfen von Lüttich in der Herrschaft über die Stadt teilen.

Drei andere Städte des Maaslandes weisen stark ausgeprägte Gemeinsamkeiten auf, insbesondere wegen der überragenden Bedeutung ihrer

⁵ F. Rousseau, *Namur ville mosane*, Brüssel 1958², S. 12.

⁶ G. W. Panhuysen, *Studieën over Maastricht in de 13^e eeuw*, Groningen 1933, bes. S. 1—5, 125 ff.; A. Kessen, *De historische schoonheid van Maastricht*, Amsterdam 1947³, und insbes. H. Ammann, *Maastricht in der mittelalterlichen Wirtschaft*, in: *Etudes sur l'hist. du pays mosan*, S. 21—46. — Stadtplan bei Ganshof, a. a. O., nr. 20.

verteidigungsgünstigen Lage. Ich meine Huy, Namur und Dinant, denen neben der traditionellen Funktion der Maasstädte als Etappenziele der Schifffahrt und als Flußübergänge eine besondere militärische und strategische Bedeutung zukommt, die sie von der Keltzeit bis heute behalten haben.

Huy, dessen Befestigungen wohl aus der Zeit des spätrömischen Reiches stammen, kommt schon im Laufe des 7. Jhs. zur vollen Geltung⁷. Es verfügt über eine sehr leistungsfähige Münzwerkstatt und wird schon 744 als Zollstätte erwähnt. In der karolingischen Epoche entwickelt sich Huy so günstig, daß es als *vicus* und als *portus* bezeichnet werden kann (862). Die Erneuerung des *castrum* (866) läßt darauf schließen, daß die normannischen Invasionen ihm keinen entscheidenden Rückschlag zufügen konnten. Man kann nicht einmal eine Unterbrechung in der Münzproduktion feststellen. Gestützt auf dieses mächtige *castrum*, konstituiert sich im 10. Jh. eine Grafschaft Huy, gelangt aber bereits 985 unter die Herrschaft des Bischofs von Lüttich. Die *mercatores manentes* von Huy werden seit Beginn des 11. Jhs. im Rheinland, in England und im Norden Frankreichs erwähnt. Der Reichtum der *burgenses* ermöglicht es ihnen, Privilegien zu erwirken, die für jene Zeit bemerkenswert weit gehen⁸. Gegen Ende des 12. Jhs. erhält Huy, das ohne Zweifel schon vorher über Verteidigungsanlagen verfügt hat, seine erste große Mauer, die eine Fläche von rund 30 ha begrenzt, den am anderen Maasufer liegenden Brückenkopf inbegriffen. Vereinzelt Ausbauten der Mauer im 13. und 14. Jh. lassen die umfriedete Gesamtfläche auf 45 ha anwachsen. In diesen Mauern leben im Zeitpunkt der Hochblüte der Stadt um 1300 rund 6000 oder 7000 Einwohner. Bis etwa 1200 dominiert die Messingindustrie, bis sie von der in phantastischer Schnelligkeit emporwachsenden Tuchweberei verdrängt wird, die bis zum 15. Jh. Haupterwerbszweig der Stadt bleiben sollte. Eine Tuchhalle wird 1209 zum erstenmal erwähnt, eine Wollhalle um 1300. Im 13. und 14. Jh. sind mehrere Walkmühlen in Betrieb. Etwa seit der ersten Hälfte des

⁷ A. Joris, *La Ville de Huy au moyen âge. Des origines à la fin du 14^e siècle*, Paris 1959 (mit Plänen). — Über die Wirtschaftsgeltung dieser Stadt s. H. Ammann, *Huy an der Maas in der mittelalterlichen Wirtschaft*, in: *Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte*. Gedächtnisschrift für F. Rörig, Lübeck 1953, S. 377—399. — Neuestens: A. Joris, *Documents relatifs à l'histoire économique et sociale de Huy au moyen âge*, in: *BullCommHist.*, Bd. 124 (1959), S. 213—265; ders. u. G. Despy, *Etude sur une charte privée rédigée à Huy en 866 pour l'abbaye de Cornelimunster*, ebd., Bd. 126 (1960), S. 103—134.

⁸ H. Planitz, *Die Handfeste von Huy von 1066, der älteste städtische Freiheitsbrief im deutschen Reich*, in: *Rheinische Kulturgeschichte*, Bd. 3 (Zwischen Rhein und Maas), Köln 1942, S. 63—68; Ennen, *Frühgeschichte*, S. 212—215; Joris, *La Ville de Huy*, S. 107—127.

12. Jhs. finden außerdem in der Nähe der Stadt, bei der Abtei Neufmoustier, jährliche Messen statt⁹.

Das Schicksal Namurs ist — trotz der bemerkenswerten Gleichartigkeit und Gleichzeitigkeit der Entwicklung — von dem Huys recht verschieden¹⁰. Schon zur Römerzeit entsteht ein *vicus* an der Stelle, wo Sambre und Maas sich treffen. Zur Merowingerzeit verfügt das *castrum* Namur bereits über eine Münze, deren Produktionsleistung unter den Karolingern nicht nachläßt. Die Bezeichnung *portus*, die es im 9. Jh. erhält, weist bereits auf eine beachtliche handelspolitische Bedeutung hin, die sich auch nach den normannischen Invasionen erhält. Zu jener Zeit errichtet Bérenger, *comes Lomacensis*, hier seine Residenz, die das Herz der späteren Grafschaft Namur wird. Bald wächst die Stadt auch auf das andere Ufer der Sambre hinüber: dieses *suburbium* ist wahrscheinlich schon im 11. Jh. von einer Befestigung umgeben gewesen. Eine weitere Umfassung finden wir bereits am Ende des 12. Jhs. (1188), ohne daß wir ihr Entstehungsdatum bestimmen können. Im 14. und 15. Jh. schließlich wird noch eine weitere Mauer errichtet, die nun eine Fläche von rund 60 ha begrenzt. Wir besitzen nicht den geringsten Anhaltspunkt für die Anzahl der Einwohner. Von den ansässigen Industrien wissen wir auch nur, daß zwei traditionelle Zweige hier vertreten sind: die Messingproduktion — während der früheren Jahrhunderte des Mittelalters die einzige überhaupt —, zu der nach dem 12. Jh. die Tuchweberei hinzukommt, deren Geschichte trotz ausreichenden Quellenmaterials noch nicht eingehend untersucht worden ist¹¹. Am Ende des 13. Jhs. werden in der Stadt zwei Tuchhallen sowie eine Walkmühle (1289) erwähnt¹². Einen weiten Ruf genießen auch die jährlichen Messen, die seit der Mitte des 12. Jhs. (1153) in Herbatte, vor den Mauern in der Nähe der Stadt, abgehalten werden¹³.

⁹ Joris, a. a. O., S. 273—282, 308. — Über die sogenannten Messen der Abtei Neufmoustier bei Huy vgl. F. Discry, Les „nundinae Novi Monasterii“ de Huy ou la franche fête de Saint-Denis, in: Etudes sur l'hist. du pays mosan, S. 237—264.

¹⁰ Rousseau, Namur ville mosane, 1958². — Stadtplan bei Ganshof, a. a. O. nr. 25. — Die Untersuchung von H. Demeuldre, Le développement de la ville de Namur des origines au début des temps modernes, in: Annales Soc. Archéol. Namur, Bd. 47, H. 1 (1953), S. 5—156 (mit Plänen), ist mit Vorsicht zu benutzen.

¹¹ Zum Beispiel: J. Borgnet u. S. Bormans, Cartulaire de la commune de Namur, Bd. 1—2, Namur 1871—1873; DD. Brouwers, Cens et rentes du comté de Namur au 13^e siècle, 3 Bde., Namur 1910—1926. — F. Courtoy, Une vieille rue de Namur, in: Namurcum, Bd. 24 (1949), S. 49—63, hat darauf kürzlich hingewiesen. — Rousseau, a. a. O., S. 80—81.

¹² Brouwers, a. a. O., Bd. 1, S. 211, 222, u. Bd. 2, S. 250, 254—255. — Cart. de Namur, Bd. 1, S. 127, 174, 192; Bd. 2, S. 58.

¹³ Rousseau, a. a. O., S. 83; J. B. Goetstouwers, Les métiers de Namur sous l'ancien régime. Contribution à l'histoire sociale, Löwen-Paris 1908, S. 192—194.

Ähnlich steht es mit Dinant¹⁴. Die ersten Hinweise auf eine starke Befestigung und auf darin herrschendes Leben finden wir schon in Quellen aus der Merowingerzeit, in denen der Ort als *castrum* mit eigener Münzwerkstatt und Zollstätte beschrieben wird. Im 9. Jh. erreicht Dinant den Rang eines *vicus* und *portus*; seine handelspolitische Bedeutung ergibt sich aus zahlreichen Dokumenten. Nach den normannischen Invasionen erlebt es einen raschen Wiederaufstieg: bereits in der Mitte des 10. Jhs. entfaltet sich im *portus* emsige Tätigkeit und gegen Ende dieses Jahrhunderts bezeichnet man ihn als *emporium*¹⁵. Zuverlässige Angaben über die städtebauliche Entwicklung Dinants besitzen wir nicht¹⁶; wir wissen letztlich nicht mehr, als daß es gegen Ende des 12. Jhs. als mächtiges *oppidum* mit einer zahlreichen Einwohnerschaft gilt. Bis zum 15. Jh. weitet sich die Stadtmauer in steigendem Maße aus. Die Einwohnerzahl läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen, wird aber genau so hoch wie die von Huy zu beziffern sein, das heißt auf 6000 bis 8000. Wie auch in anderen Städten beschränkt sich die Industrie auf die Messingherstellung¹⁷, der hier eine überragende Rolle zukommt, und die Tuchweberei, die erst seit dem 14. Jh. zu voller Blüte zu gelangen scheint. Die Dinanter Tuchhalle wird 1263 erbaut¹⁸.

Die beiden anderen Städte, die uns noch beschäftigen sollen, sind geistlichen Ursprungs. Es ist genug über die Rolle geschrieben worden, die das Grabmal des Bischofs von Maastricht, des Heiligen Lambertus, der um 705 in Lüttich ermordet wurde, in der Geschichte dieser Stadt gespielt hat, so daß ich mich hier auf diesen kurzen Hinweis beschränken

¹⁴ H. Pirenne, *Histoire de la constitution de la Ville de Dinant au moyen âge*, Gent 1889 (Neudruck in: *Les Villes et les Institutions urbaines*, t. II, Paris-Brüssel 1939); G. des Marez, *Dinant jusqu'en 1196*, in *Etudes inédites*, Brüssel 1936; Ennen, *Frühgeschichte*, S. 218 ff.

¹⁵ *Translatio S. Eugenii Toletani ad monasterium Broniense* (Analecta Bollandiana, III, S. 47; MGH. SS, XV, 2, S. 651): *Engeramnus presbyter Deonant portum necesse haberet adire . . . contradicentibus denique cunctis qui astabant, erat enim dies ibi nundinarum, . . . videntes itaque homines per utrasque amnis ripas causa negotiationis stantes*. Eine neue Datierung dieser Quelle (954—959) hat E. Sabbe, *Etude critique sur la biographie et la réforme de Gérard de Brogne*, in: *Etudes sur l'hist. du pays mosan*, S. 499 ff., vorgelegt. — Am Ende des 10. Jhs. wird Dinant als *emporium* bezeichnet (*Miracula S. Hadelini*, in: AASS, Febr., Bd. 1, cap. 3, S. 380). *Portus* heißt es andererseits um 1000 (vielleicht früher, denn der Chronist erzählt Ereignisse, die 931 stattgefunden haben) in: *Miracula S. Gisleini*, MGH. SS, XV, 2, S. 584.

¹⁶ Als Stadtplan gilt J. van Deventers Karte in: *Atlas des villes de la Belgique au 16^e siècle*, hrsg. von Ch. Ruelens, H. 18, Brüssel. Es sei jedoch an die Zerstörung der mittelalterlichen Stadt durch Karl den Kühnen (1466) erinnert. Die Karte spiegelt also den in der Mitte des 16. Jhs. bestehenden Zustand wider.

¹⁷ Pirenne, a. a. O., S. 71 ff.; ders., *Notice sur l'industrie du laiton à Dinant*, in: *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Brügge 1951, S. 613—617.

¹⁸ S. Bormans, *Cartulaire de la ville de Dinant*, Bd. 1, Namur 1880, nr. 17, S. 51.

kann¹⁹. Man wird in der Tat psychologische Ursachen — den bewegenden und erregenden Mythos, der dem Grab des Märtyrers anhaftet — heranziehen müssen, um die Verlegung des Bischofssitzes von Maastricht nach Lüttich und den damit zusammenhängenden Bevölkerungszuwachs Lüttichs voll zu erklären. Es dauert indes bis zur Herrschaft des Fürstbischofs Notker (um 1000), ehe die Stadt eine Befestigung erhält, die dann freilich die beträchtliche Fläche von 32 ha umgrenzt und insbesondere dem bischöflichen Palast und der Kathedrale des Heiligen Lambertus Schutz gewährt. Die Bevölkerung der Altstadt vermehrt sich in stetem Maße; zwischen der Maas und dem Markt entsteht ein eigener *vicus* für die Kaufleute. Gegen Ende des 12. Jhs. macht sich das Bedürfnis nach einer neuen Umfriedung geltend; so beginnt man mit den Bauarbeiten für die große Mauer, die sich über mehr als ein Jahrhundert hinziehen, bis schließlich eine Gesamtfläche von 228 ha umgrenzt ist. Bevor Karl der Kühne 1468 die Stadt zerstört, beherbergt sie rund 20 000 Einwohner. Die industrielle Entwicklung hat in Lüttich nie einen so außerordentlichen Aufschwung erfahren wie in Maastricht, Huy oder Dinant; nichtsdestoweniger ist der Metall- und Tuchindustrie eine beachtliche Blüte beschieden, von der Näheres zu erfahren wünschenswert wäre. In diesem Zusammenhang verdienen die zwei Tuchhallen (1212/1230) Erwähnung, ebenso wie die jährlichen Messen von Gravioule. Die Urkunden berichten auch vom Betrieb zweier Walkmühlen (1363/1373)²⁰.

Die letzte Stadt, der wir uns zuwenden, liegt nicht im Maastal und kommt zudem erst 1227 zum Fürstentum Lüttich. Bis dahin stand sie im Besitz der Bischöfe von Metz. Gleichwohl können wir typische Erscheinungsformen wirtschaftlicher Entwicklung zum Anlaß nehmen, um St. Truiden ohne Zögern auch zu den Städten zu rechnen, die uns hier beschäftigen sollen²¹. Der Stadtkern bildete sich zu Füßen des Klosters, das der Heilige Trudon um 655 im Herzen des Hespengauges am Schnittpunkt bedeutender Straßen gründete. Aber erst im 11. Jh. erhalten wir nähere Kenntnis von diesem *oppidum*. Seine erste umfassende Befestigung, die einen Raum von 50 ha umgrenzt, stammt aus der ersten Hälfte des 11. Jhs. Nach demselben Grundriß wurde sie in der Mitte des 12. Jhs. neu erbaut. Schon zu dieser Zeit wird St. Truiden in den Quellen als *oppidum populosum valde* (1153) bezeichnet, und die An-

¹⁹ G. Kurth, *La Cité de Liège au moyen âge*, 3 Bde., Brüssel 1910. Über die topographische Entwicklung der Stadt E. Polain, *La formation territoriale de la Cité de Liège*, in: RN 71 (1932), 22 S. (mit Plänen). — Viele wichtige Angaben zur wirtschaftlichen Lage hat J. Lejeune, *Liège et son pays. Naissance d'une patrie*, Lüttich 1948, insbes. S. 143—207, zusammengefaßt.

²⁰ S. Bormans, *Le bon métier des drapiers de la Cité de Liège*, Lüttich 1867. — J. de Chestret de Hanefte, *La foire de Liège et son trafic vers la fin du moyen âge*, in: Bulletin Institut Archéol. Liégeois, Bd. 23 (1892), S. 38—62.

²¹ Trotz reichen Quellenmaterials fehlt immer noch eine gute Stadtgeschichte. Vgl. neuestens: J. L. Charles, *Topografische Bijdrage over Sint-Truiden tot*

nahme erscheint nicht unbegründet, daß es bis zum Ende des 13. Jhs. ununterbrochen weiter gewachsen ist. Wir verfügen über keinerlei Unterlagen, aus denen mit Sicherheit auf die Einwohnerzahl geschlossen werden könnte; gleichwohl kann man die Zahl der Einwohner um die Mitte des 15. Jhs. auf 3000 schätzen. Die Tuchindustrie entwickelt sich schon recht früh: seit der Mitte des 12. Jhs. finden in den Quellen die Weber von St. Truiden ständig Erwähnung, und in der ersten Hälfte des 13. Jhs. entstehen hier die Brüderschaften der Walker. Eine Tuchhalle wird 1366 in der Stadt erbaut. Was die Michaelismesse der Abtei angeht, so muß ihr Ursprung wohl recht weit zurückreichen²².

Seit Pirenne ist es eine communis opinio, den Zeitraum zwischen dem 10. und 12. Jh. als die Blütezeit des Maaslandes zu betrachten²³. Dieser Wohlstand sei in erster Linie auf die Tatsache zurückzuführen, daß zwei bedeutende, nahezu gleichlaufende Verbindungsstraßen das Land durchquerten: der natürlichen Achse, der Maas, entspreche eine künstliche, nämlich die Landstraße römischen Ursprungs von Boulogne nach Köln. Wenn seit dem Ausgang des 12. Jhs. der Verkehr sich von diesen beiden Wegen auf die Straße Brügge—Köln verlagerte, so habe der dadurch bewirkte Verfall dieser alten Verbindungen die „Dekadenz“ des Maaslandes bedeutet.

Dieses Schema bildet eine in sich geschlossene Arbeitshypothese; es hat den Vorzug, auf einfache und einleuchtende Weise einen Sachverhalt darzustellen, der nicht zu widerlegen ist: nämlich die Verlagerung der wirtschaftlichen Schwerpunkte von den maasländischen Gebieten auf Flandern und den außerordentlichen Aufstieg der flämischen Städte im politischen wie auch wirtschaftlichen Bereich. Indessen erweist sich die Deutung dieses Phänomens bei näherer Analyse als weniger befriedigend. So hat zum Beispiel Bonenfant in einem kürzlich erschienenen Aufsatz die Schwächen der Theorie von dem Einfluß der Straße Brügge—Köln nachgewiesen²⁴. Auch könnte man bezweifeln, ob die alte Landstraße Boulogne—Köln wirklich jene überragende wirtschaftliche Rolle gespielt hat, die man ihr so leicht zuweist²⁵. Es ist doch immerhin erstaunlich,

in de 13^e eeuw, in: Limburg, Jg. 37 (1958), nr. 8—9, S. 187—198 (mit Plan u. Literatur).

²² P. Bonenfant, L'épisode de la nef des tisserands de 1135, in: Etudes sur l'hist. du pays mosan, S. 99—109; J. Aerts, Het ontstaan der Sint-Truidensche Ambachten, in: Het oude Land von Loon, Bd. 2 (1947), S. 89—96; G. Simenon, Le marché de Saint-Trond au 15^e siècle, in: Leodium, Bd. 13 (1914—1920), S. 49—55 (insbes. S. 51).

²³ Pirenne, Esquisse d'un programme d'études, in: Hist. écon. de l'Occident médiéval, S. 491—492; Rousseau, La Meuse, S. 208 ff.

²⁴ P. Bonenfant, L'origine des villes brabançonnaises et la „route“ de Bruges à Cologne, in: RB Bd. 31 (1953), S. 399—447 (mit Literatur).

²⁵ Das Fortleben dieser Rolle betont J. Hoyoux, Figure et destinée de la chaussée Brunehaut au moyen âge et à l'époque moderne, in: Bull. Institut Archéol. Liégeois, Bd. 45 (1945), S. 71—94. Dagegen s. die scharfsinnigen Bemerkungen von Bonenfant, a. a. O., S. 410 Anm. 1.

selbst wenn man vom Standpunkt Pireennes ausgeht, festzustellen, daß keiner der Orte des Lütticher Landes, die sie berührte, sich zur Stadt entwickeln konnte²⁶. Auf der anderen Seite muß man auch bezweifeln, daß die Maas als Verkehrsstrom seit dem 13. Jh. bedeutungslos geworden sein soll²⁷. Die Uferstädte entwickelten sich in normalem Rhythmus, viel langsamer freilich als die flämischen, jedoch mit gleichwohl recht beachtlicher Schnelligkeit²⁸. Genau besehen ist der Sachverhalt viel komplizierter. Um sich ein genaues Bild zu machen, ist es unumgänglich, einmal die gesamte Entwicklung der Wirtschaft des Maaslandes von ihren Anfängen bis zum 15. Jh. ins Auge zu fassen.

Im ganzen gesehen kann man in der Geschichte des maasländischen Handels drei aufeinanderfolgende Phasen unterscheiden, deren jede ein ihr eigentümliches Erscheinungsbild aufweist. Die erste ist die sozusagen vom Fluß beherrschte Phase, von der Merowingerzeit bis zum 11. Jh. Damals erscheint die Maas als die nahezu alleinige treibende Kraft der Wirtschaft. Im Laufe des 11. Jhs. steigt jedoch die Bedeutung der Landstraßen, die ganz anders verlaufen als in der Römerzeit und die Entwicklung der Städte und deren wirtschaftlichen Aufstieg aufs stärkste beeinflussen. Vom 13. Jh. ab zeigt sich nun die allgemeine Entwicklung des Handels und der Industrie und bringt vor allem den Aufschwung der Metallverarbeitung in Dinant und der Textilindustrie in Huy, Maastricht, St. Truiden, Lüttich und Namur: diese dritte Phase dauert mindestens bis zum Ende des 14. Jhs., während das folgende 15. Jh. in erster Linie durch das wirtschaftliche Weiterblühen der Städte Maastricht, Dinant und St. Truiden gekennzeichnet war.

Während der gesamten ersten Periode wird die ganze Wirtschaft im Maasland von der Maas getragen, die bereits zur Römerzeit von eminenter Bedeutung war²⁹. Ihr gegenüber scheint die Landstraße Boulogne—Köln lediglich eine untergeordnete Rolle gespielt zu haben. Nichts kann besser davon Zeugnis ablegen als der Umstand, daß der Sitz des Bischofs, ursprünglich in Tongern an der Landstraße gegründet, in die Uferstadt Maastricht verlegt wurde. Denn gerade an der Maas, am Fuße der aus dem spätrömischen Reich stammenden *castella*, entstehen damals kleine Flecken, sogenannte *vici*, als Anlegeplätze insbesondere für die Schiffe der Klöster und Abteien und als frühzeitig gegründete Münzstätten, deren beständige Produktion für das gesamte Frühmittelalter

²⁶ Für Tongern s. o. Anm. 4. — Für Gembloux vgl. Bonenfant, a. a. O., S. 438—440.

²⁷ Lejeune, Liège et son pays, S. 159—161.

²⁸ So Huy; vgl. meinen Aufsatz: Un problème d'histoire mosane: la prospérité de Huy aux environs de 1300, in: MA Bd. 58 (1952), S. 347—361 (mit Karte).

²⁹ F. Cumont, Comment la Belgique fut romanisée. Brüssel 1919 (?), S. 29—31; Rousseau, La Meuse, S. 12—13, 41, 44, 208—209; Bonenfant, L'origine des villes brabançonnnes, S. 411—412.

so bedeutungsvoll war³⁰. Zu all dem kommt noch der politische Aufstieg der Karolinger, die hier zahlreiche Königshöfe innehatten, ein Aufstieg, der natürlich nicht ohne Bedeutung für die Entwicklung des Landes bleiben konnte³¹. Es darf vielleicht daran erinnert werden, daß Karl der Große Aachen zu seiner Residenz erwählte: für seine Zeit stellte der Hof des Monarchen einen nicht zu verachtenden Absatzmarkt dar³². Nach kurzer Zeit qualifizierten sich die einzelnen Ortschaften nacheinander als *portus*, ein Begriff, der ihre handelspolitische Bedeutung wohl genügend kennzeichnet. Maastricht hält hierbei den ersten Rang inne³³.

Das Maasland verdankt seine Blüte seinem weit zur Nordsee hin geöffneten Handel mit den Friesen, was dadurch bestätigt wird, daß in Friesland, im Mündungsbecken Rhein-Maas-Schelde, in England und in Skandinavien Münzen merowingischer und karolingischer Prägung aus maasländischen Werkstätten nachgewiesen worden sind; diese Münzen haben auch im Norden Frankreichs Verbreitung gefunden³⁴. Man kann kaum ermessen, welche Rückschläge die normannischen Invasionen brachten, die am Ende des 9. Jhs. das Land — insbesondere Lüttich und Maastricht — verheerten, ebenso wie die ungarischen Einfälle und die ständigen Streitigkeiten, die der Annexion Lothringens durch Otto den Großen vorausgingen. Nach dem Zeugnis des Wanderungsweges der Münzen zu urteilen³⁵, scheint seit der Mitte des 10. Jhs. die wirtschaftliche Aktivität sich merklich wiederbelebt zu haben³⁶. Die Handelsrichtungen bleiben unverändert, aber die Tatsache, daß um das Jahr 1000 Kaufleute aus Huy und Lüttich in London zu finden sind, beweist, daß der Handel einen raschen Wiederaufstieg erlebte und maasländische

³⁰ S. o. Anm. 3 die zitierten Aufsätze von F. Vercauteren, J. Dhondt und F. Petri. Eine nicht immer kritische Darstellung des Maasales als Mittelpunkt von Fernhandelsstraßen gibt M. Lombard, *La route de la Meuse et les relations lointaines des pays mosans entre le 8^e et le 11^e siècle*, in: *L'Art mosan*, Paris 1953, S. 9—28 (vgl. E. Perroy, *Encore Mahomet et Charlemagne*, in: *RH* Bd. 212 (1954), S. 232—238).

³¹ G. Rotthoff, *Studien zur Geschichte des Reichsguts in Niederlothringen und Friesland während der ottonischen und salischen Kaiserzeit*, Bonn 1953 (mit Karte).

³² P. Imbart de la Tour, *Des immunités commerciales accordées aux églises du 7^e au 9^e siècle*, in: *Etudes d'histoire dédiées à G. Monod*, Paris 1896, S. 73.

³³ Ammann, Maastricht, S. 25.

³⁴ Ammann, Huy an der Maas, S. 378—379.

³⁵ Ammann, a. a. O., S. 380; F. Rousseau, *Les monnaies mosanes des 11^e et 12^e siècles découvertes en Russie*, in: *Namurcum*, Bd. 9 (1932), S. 40—46, u. Bd. 10 (1933), S. 16; G. Albrecht, *Das Münzwesen im niederlothringischen und friesischen Raum vom 10. bis zum beginnenden 12. Jh.*, 2 Bde., Hamburg 1959; J. Stiennon, *Monnaies mosanes en Pologne au 11^e siècle*, in: *RB* Bd. 38 (1960), S. 180—187.

³⁶ Die *Translatio S. Eugenii Toletani ad monasterium Broniense* enthält wichtige Zeugnisse dieser Aktivität in Maastricht (*vicus* mit *mercatum* und *forum rerum venalium*), in Dinant (s. o. Anm. 15) und in Namur (*vicus* und *portus*).

Händler auf weit entfernte Märkte brachte. Wie die Quellen belegen, durchziehen sie seit Beginn des 11. Jhs. das Gebiet zwischen Maas und Sambre und auch die Rheinlande³⁷.

Bedeutende Umwälzungen im Laufe des 11. Jhs. kündigen indessen den Beginn einer neuen Periode an. Vorab steht im politischen Bereich das Aufkommen einzelner Territorien und die Teilung der Herrschaft über die mittlere Maas unter zwei Fürstentümer: die Grafschaft Namur und das Fürstentum Lüttich. Bedeutender und von umfassenderer Tragweite waren jedoch die Umwälzungen auf technischem Gebiet: die Wiedergeburt der Landstraßen. Lefebvre des Noëttes hat eindrucksvoll dargestellt, um wieviel ertragreicher der Transport mit Zugtieren durch die Verwendung neuer Bspannungsarten und größerer Wagen sich gestaltete³⁸. Bald verbinden Straßen die nach den Invasionen neu entstandenen Orte: ein neuartiges Straßennetz entsteht, viel ähnlicher dem der alten gallischen Wege als dem römischen, welches anderen Zwecken und der Verbindung anderer Punkte zu dienen bestimmt war³⁹. Überhaupt genügen diese römischen Landstraßen nicht mehr den Erfordernissen des Verkehrs, nur einige wenige Teilstrecken bleiben weiterhin in Gebrauch. Die mittelalterlichen Straßen darf man, wie Marc Bloch dargestellt hat⁴⁰, nicht als von Ort zu Ort laufende Linien betrachten, wie wir es heute durch unsere Karten gewohnt sind, sondern vielmehr als aneinandergereihte Itinerarien. Im Maasland wetteifern diese Straßen mit der Maas, die zu flach, zu reich an Inseln ist, zu häufig die Ufer überschwemmt und die Rückfahrt langsam und schwierig macht. Bezeichnend ist, daß allein im 11. Jh. zwischen Givet und Maastricht acht Brücken über den Fluß geschlagen werden⁴¹.

Wenn auch die Maas ihre Bedeutung behält, empfangen die Städte in ihrem Tal doch in steigendem Maße Belebung und Anregung von

³⁷ Bächtold, *Der norddeutsche Handel*, S. 94 ff., 228 ff.; Rousseau, *La Meuse et le pays mosan*, S. 85—98.

³⁸ Lefebvre des Noëttes, *L'Attelage, le cheval de selle à travers les âges*, Paris 1931, insbes. S. 123—124. — P. Bonenfant, *L'origine des villes brabançonnnes*, S. 412—415. — R. S. Lopez, *The evolution of land transport in the Middle Ages*, in: *PP* Bd. 9 (1956), S. 17—29. Siehe auch die kritischen Bemerkungen von J. Hubert (s. unten Anm. 39, S. 38—40).

³⁹ Grundlegend für den Stand der Forschung bezüglich Frankreichs im Mittelalter ist J. Hubert: *Les Routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris 1959 (mit Literaturübersicht), S. 25—56.

⁴⁰ M. Bloch in einer Rezension in: *RH* Bd. 184 (1938), S. 179. — S. auch F. Imberdis, *Les routes médiévales: Mythes et réalités historiques* in: *Annales d'Hist. écon. et sociale*, Bd. 11 (1939), S. 411—416. Ein gutes Beispiel für unsere Gegend gibt H. Krüger, *Das Stader Itinerar des Abtes Albert aus der Zeit um 1250*, in: *StadJb.* (1956—1958) (Sonderdruck: S. 94—96).

⁴¹ Rousseau, a. a. O., S. 82—83. — Solche Brücken bestehen außerdem in Dinant, Namur, Andenne, Huy, Lüttich, Visé. Ihre militärische Bedeutung erscheint z. B. bei den Kämpfen um Huy (1053, 1119) und Visé (1106). Eine Brücke wird auch 1069 und 1141 in Bouillon a. d. Semois erwähnt (*MGH. SS*, VIII, S. 581; XX, S. 502).

der Straße⁴². Zwei von ihnen sind auf diese Weise besonders begünstigt: einmal ist es Maastricht, dann auch Huy. Mit Fug und Recht zählt Hendrik van Veldeke — der selbst aus der Grafschaft Loon stammt — Mitte des 12. Jhs. die weltweiten Verbindungen der Stadt Maastricht auf. Von hier gehen die Straßen nach Aachen und vor allem nach Köln, dem Umschlagplatz ersten Ranges, von wo sich der Zugang nach Sachsen und nach Ungarn eröffnet; in Richtung Norden gelangt man über die Maas bis nach Skandinavien. Auch hier sprechen die Münzen eine beredte Sprache⁴³. Den Hauptziehungspunkt im Westen bildet Brügge, dessen Bedeutung im Laufe der folgenden Jahrhunderte immer weiter wachsen sollte. Die Verbindung nach Süden, nach Frankreich, wird nicht von der römischen Landstraße nach Bavai hergestellt, sondern von jener in Texten des 14. Jhs. *via francigena* genannten Straße, in der die Toponymie den „Alten Weg nach Huy“ wiedererkennen will. Die Straße durchläuft den Hespengau und überquert in Huy die Maas.

Huy bildet schon zu jener Zeit das Tor zu den Ardennen⁴⁴. Die Rolle Namurs und Dinants auf verkehrstechnischem Gebiet ist bisher noch nicht besonders untersucht worden. Was Namur anbelangt, so kann als zweifelsfrei gelten, daß die Sambre die natürliche Verbindung bildet zwischen dem Maastal und den Gebieten südlich des Hennegaues um Cambrai und Amiens⁴⁵. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch die Nord-Süd-Achse von Namur nach Antwerpen, auf die Bonenfant kürzlich hingewiesen hat⁴⁶. Dinant wiederum erweist sich gleichfalls als eines der Tore zum Ardennenmassiv⁴⁷. In der Periode, die im 13. Jh. ihren Ausgang nimmt und die ich vorhin als die dritte Phase in der Entwicklung des Maaslandes bezeichnete, einer Zeit der Ausweitung des internationalen Handels, ist keine wesentliche Veränderung in bezug auf die Verkehrslage zu verzeichnen. Die Maas dient weiterhin dem regelmäßigen Transport bestimmter schwerer Waren wie Getreide, Wein, Salz, ferner

⁴² Joris, Un problème d'histoire mosane, S. 350 f.

⁴³ Rousseau, La Meuse et le pays mosan, S. 88; Panhuysen, Studieën over Maastricht, S. 118—119. — Schon am Ende des 11. Jhs. schreibt Jocundus, *Translatio S. Servatii*, MGH. SS, XII, S. 92: *illa ... via de regno Francorum in Saxones aliasque in nationes hic transitus erat ...*

⁴⁴ Joris, La Ville de Huy, S. 221—229.

⁴⁵ M. A. Arnould, La navigabilité ancienne de la Sambre, in: Etudes sur l'hist. du pays mosan, S. 47—69.

⁴⁶ Bonenfant, L'origine des villes brabançonnnes, S. 426—427.

⁴⁷ A. Dasnoy, Les trouvailles mérovingiennes de Dinant, in: Etudes sur l'hist. du pays mosan, S. 191—200 (insbes. 199—200); A. Joris, La visite à Huy de Richard de Cornouailles, roi des Romains (29 déc. 1258), in: MA Bd. 64 (1958), S. 280. — Dinant als Mittelpunkt strategisch wichtiger Wege beschreibt die Karte nr. 12 in: J. van Volxem, Die Ardennen als Grenzland des Reiches im 18. Jh., Bonn 1941, S. 138 (Rheinisches Archiv, Heft 38).

der Holzflößerei⁴⁸. Der Verlauf der Landstraßen bleibt unverändert, nur einige Strecken erfahren eine allerdings gewaltige Verdichtung des Verkehrs: in Ost-West-Richtung die Straße Brügge—Maastricht—Köln einschließlich der Verlängerung nach Sachsen und nach Ungarn⁴⁹; in Nord-Süd-Richtung der Weg der Wolle von Flandern nach Italien, nämlich von Brügge oder Antwerpen über Huy und die Ardennen in die Schweiz und nach Italien⁵⁰. Dies sind die Straßen, die noch im 15. Jh. ein Itinerar als von Brügge ausgehend beschreibt⁵¹. Ein bezeichnender Umstand verdient noch erwähnt zu werden: schon gegen Ende des 13. Jhs. werden die hölzernen Brücken in Maastricht (1281) und in Huy (1294) durch Steinbrücken ersetzt, um einen stärkeren Verkehr zu ermöglichen⁵².

Auf dem Gebiete der Industrie ist ebenfalls eine bedeutende Veränderung zu verzeichnen: Maastricht, Huy, St. Truiden und selbst Lüttich beginnen sich auf die Tuchweberei zu konzentrieren und geben dafür nach und nach die traditionelle Metallherstellung auf, die schließlich nur noch in Dinant betrieben wird, ohne daß freilich die Entwicklung der Dinanter Tucherei davon berührt würde, die der Stadt eine beständige Blüte sichert. Daneben beginnen am Rande der großen Landstraßen kleinere Ortschaften der Grafschaft sich der Tuchweberei zuzuwenden und dabei den größeren Städten scharfe Konkurrenz zu machen. Zu ihnen zählen unter anderen Herck-la-Ville, Hasselt, Maeseyck⁵³.

Nachdem nun diese allgemeinen Züge kurz skizziert worden sind, können wir uns der eingehenden Betrachtung der Hauptabschnitte zuwenden, in die sich die Geschichte der Entwicklung des maasländischen Handels gliedert.

⁴⁸ Lejeune, Liège et son pays, S. 158—160; Joris, La Ville de Huy, S. 222—223; J. Borgnet et S. Bormans, Cart. de Namur, Bd. 1, nr. 62, S. 201 ff. (1328). — Über den Holzverkehr vgl. Rousseau, La Meuse, S. 115, und M. Bruwier, Note sur l'exploitation des bois de Mirwart, in: Etudes sur l'hist. du pays mosan, S. 145—155. — Über den Salzverkehr vgl. J. Lejeune, Note sur le commerce du sel à Liège du 13^e au 15^e siècle, in: RN Bd. 39 (1957), S. 285—288. Spezielle Untersuchungen zur Maasschiffahrt und zu den Zollstätten fehlen immer noch.

⁴⁹ Bonenfant, L'origine des villes brabançonnes et la „route“ de Bruges à Cologne, S. 410 ff.; J. de Sturler, Die niederländisch-rheinischen Wirtschaftsbeziehungen in der ersten Hälfte des 14. Jhs., in: Jahrbuch der Arbeitsgemeinschaft der rheinischen Geschichtsvereine, Bd. 2 (1936).

⁵⁰ A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Leipzig 1900, Bd. 1, S. 426—430; J. de Sturler, Le passage des marchandises en transit par le duché de Brabant aux 13^e et 14^e siècles, in: Annales de la Fédération Archéologique et historique de Belgique, Brüssel 1936, S. 155—170; A. Deroisy, Les routes terrestres des laines anglaises vers la Lombardie, in: RN Bd. 25 (1939), S. 40 ff.; Joris, Un problème d'hist. mosane, S. 352.

⁵¹ E. T. Hamy, Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier dit Berry, Paris 1908, Beilage IV, S. 211 ff.

⁵² Pirenne, Esquisse d'un programme, S. 495.

⁵³ Doehaerd, L'expansion économique belge, S. 93; Joris, A propos du commerce mosan, S. 243.

Von alters her pflegte das Maasland enge Beziehungen zum Reich; sie lassen sich mindestens seit dem 11. Jh. feststellen und sind Gegenstand einer eingehenden Untersuchung in dem ausgezeichneten Werk F. Rousseaus gewesen⁵⁴. Von ihnen zeugen die Münzen aus Maastricht, Huy, Dinant und Namur, die zu Beginn des 11. Jhs. in dem ganzen Gebiet Skandinaviens und der Ostseeländer zu finden waren. Dies wird auch durch die Kölner und Koblenzer Zollisten aus dem 12. Jh. belegt, welche die Abgaben für die Kaufleute dieser Städte festsetzen. Das Rheinland und insbesondere Köln üben zu der Zeit die stärkste Anziehung auf die Kaufleute aus dem Maasland aus. Indes machen diese hier nicht halt, sondern ziehen bekanntlich auf dem Hellweg bis nach Sachsen und in den Harz, wo sie sich das Kupfer beschaffen, dessen sie für ihre Industrien so dringend bedürfen. Wir können auch annehmen, daß sie den Rhein aufwärts bis ins Donautal befahren⁵⁵. Auf den Messen von Enns werden gegen Ende des 12. Jhs. Maastrichter und mit ihnen in Wien zu Beginn des 13. Jhs. Händler aus Huy gemeldet.

Im Zuge des gesteigerten Handelsverkehrs im 13. und 14. Jh. werden die Beziehungen zwischen dem Reich und dem Maasland dichter und dichter. In jener Zeit, insbesondere im 14. Jh., kann man Deutschland sogar das Hauptabsatzgebiet für die Tuchindustrie an der Maas nennen. Während dieser ganzen Periode bleibt Köln der stärkste Anziehungspunkt für die maasländischen Kaufleute. Zollbefreiungen, Handelsverträge und viele andere Kontakte sichern einen lebhaften Austausch zwischen dieser Metropole und Huy, Maastricht, Lüttich oder Dinant. Indessen versteht es sich, daß die Kaufherren noch über Köln hinaus weiterziehen. Oft werden sie in Quellen aus dem Süden des Reiches und den angrenzenden Gebieten erwähnt: Österreich, Böhmen, Ungarn, Tirol. Wir verdanken Hektor Ammann eine eingehende Schilderung all dieser Handelsbeziehungen⁵⁶. Huy und Maastricht sind unbestritten die Städte, die im 13. Jh. in aller Munde sind, in Wien, Tirol, Regensburg, Nürnberg u. a. Die Tuchwaren kommen über die Donau nach Ungarn; die in

⁵⁴ Auf die Arbeiten von Bächtold, *Der norddeutsche Handel*, S. 94 ff., und Rousseau, *La Meuse et le pays mosan*, S. 89 ff., sei hier für alle Quellenangaben des 11. und 12. Jhs. verwiesen.

⁵⁵ Über diese Beziehungen vgl. H. Ammann, *Die französische Südostwanderung im Rahmen der mittelalterlichen französischen Wanderungen*, in: *Südostforschungen*, Bd. 14 (1955), S. 406—416; F. Rousseau, *L'expansion wallonne et lorraine vers l'Est aux 11^e et 12^e siècles*, in: *Les Dialectes belgo-romans*, Bd. 1 (1937), S. 171—198. — Für Münster neuestens: J. Prinz, *Mimigernaford-Münster. Die Entstehungsgeschichte einer Stadt*, Münster 1960, S. 167 u. Anm. 170.

⁵⁶ H. Ammann, *Deutschland und die Tuchindustrie Nordwest-Europas im Mittelalter*, *HGbl.* 72 (1954), S. 1—61, sowie die oben zitierten Aufsätze desselben Historikers über Huy und Maastricht. — Für Böhmen s. den soeben erschienenen Aufsatz von F. Graus, *Die Handelsbeziehungen Böhmens zu Deutschland und Österreich im 14. und zu Beginn des 15. Jhs. Eine Skizze*, in: *Historica*, Bd. 2, Prag 1960, S. 77—110 (insbes. S. 83).

Tirol belegten Tuche gingen wohl nach Italien weiter. In Niederdeutschland finden wir im allgemeinen maasländische Kaufleute seltener. Dank der Schiffsverbindung mit Brügge hält die flämische Wirtschaft auf dem niederdeutschen Markt eine Monopolstellung inne; gleichwohl findet man hier und da Hinweise auf Maastricht, so im 13. Jh. in Wisby und zu Beginn des 14. Jhs. in Stockholm.

Im 14. Jh. ändern sich die wirtschaftlichen Bedingungen, was sich bald auch auf den Tuchhandel auswirkt. Im Reich wächst die Bedeutung der Frankfurter Messen, auf denen die Maasländer nun auch Süddeutschland beliefern. Über Frankfurt hinaus findet man jetzt kaum mehr Kaufherren aus dem Maasland, obwohl noch einige aus Huy sich bis 1384 in Ungarn aufhalten.

In der ersten Hälfte des 14. Jhs. treffen wir in den Zentren des Textilhandels Frankfurt und Friedberg unter vielen anderen auch Geschäftsleute aus Maastricht und Huy, in der zweiten Hälfte auch solche aus St. Truiden, Hasselt und — in geringerem Maße — aus Lüttich und Dinant. Die meisten dieser Städte genießen dort wesentliche Privilegien. Über diese Märkte verbreitet sich das Tuch aus dem Maasland in ganz Süddeutschland. In Wien, Böhmen, Mähren, in Nürnberg, Regensburg und München finden wir insbesondere Textilwaren aus Huy neben solchen aus Maastricht, welche darüber hinaus noch in Augsburg und Basel, dem Tor zur Schweiz, verkauft werden. Tuche aus St. Truiden werden besonders in Böhmen sowie in Augsburg, München und Basel hochgeschätzt.

In Niederdeutschland, das ja zum größten Teil der Kontrolle der Hanse unterworfen ist, ändert sich dieses Bild. Maastricht belegt immer noch den ersten Platz in diesem riesigen Gebiet, welches Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Pommern, Brandenburg und Thüringen umfaßt und bis nach Skandinavien reicht, wohingegen in Preußen, Polen und Schlesien Dinant am stärksten die maasländische Industrie vertritt.

Diese Entwicklung läuft auch im 15. Jh. weiter. Maastricht, St. Truiden und Dinant liefern weiterhin ihre Tuchwaren. Andererseits verschwinden die Namen von Huy, Lüttich und Namur aus den dortigen Zolltarifbüchern völlig. In Süddeutschland sind Maastricht und St. Truiden immer noch am stärksten vertreten. Ihr Tuch, besonders das von Maastricht, erfreut sich großer Beliebtheit auf den Messen von Frankfurt und Nördlingen und verbreitet sich von dort über Hessen, das Elsaß, die Schweiz, Bayern, Tirol, Böhmen und Mähren bis nach Österreich und Ungarn, ja sogar bis in die Moldau und Walachei⁵⁷. In Niederdeutschland, zwischen dem Rhein und den Grenzen Polens, dominiert wiederum Maastricht,

⁵⁷ H. Ammann, Die Nördlinger Messe im Mittelalter, in: Aus Verfassungs- und Landesgeschichte. Festschrift Th. Mayer, Lindau-Konstanz 1958, Bd. 2, S. 283—315. — Über die Verbreitung der maasländischen Tuche vgl. Graus, a. a. O. S. 82 Anm. 22 und S. 85 Anm. 52.

während Dinant weiterhin in Preußen, Polen und vor allem Schlesien am bekanntesten bleibt. Zusammenfassend kann man feststellen, daß der Handel mit dem Reich, ursprünglich von Lüttich und Huy in Gang gebracht, sich im Laufe des 12. Jhs. auch auf Maastricht und Dinant verlagerte, deren Absatz sich im 13. Jh. mit dem der beiden ersteren die Waage hielt, um schließlich im 14. und 15. Jh. ganz von ihnen getragen zu werden. Eine bedeutende Position hält auf dem deutschen Markt auch St. Truiden inne, insbesondere nach 1350.

Das zweite Handelsgebiet für die Kaufleute aus dem Maasland ist England⁵⁸. Die Beziehungen zu diesem Lande, dessen Bedeutung im wesentlichen in seiner Rohstoffproduktion liegt, lassen sich bis in sehr frühe Zeiten zurückverfolgen. Es verfügt insbesondere über Zinn und Wolle, deren die Industrie des Maaslandes dringend bedarf. Englische Münzen aus dem 9. Jh. tauchen an verschiedenen Stellen an der Maas auf. Die um das Jahr 1000 angefertigte Zollliste von London nennt bereits die Namen von Kaufleuten aus Lüttich und Huy, die auf der Insel ihrem Gewerbe nachgehen. Andere Quellen des 11. Jhs. sprechen von der Aktivität der Händler aus dem Hespengau und von Gembloux. Schließlich belegt die Kölner Zollliste von 1103 eindeutig die Mittlerrolle, welche die Kaufleute aus Lüttich und Huy zwischen England und der Metropole am Rhein spielten. Im 12. Jh. regelt noch das „Lothringer Gesetz“ (*Ley as Lorengs*, 1130) den Handel der aus Lothringen stammenden Kaufleute in England, zu welchen auch die Kaufleute von der Maas zu zählen sind⁵⁹. Seit dem 13. Jh. mehren sich die Dokumente, die von dem starken Anwachsen des englisch-maasländischen Handelsverkehrs in den letzten drei Jahrhunderten des Mittelalters Zeugnis ablegen. In englischen Quellen aus der Zeit zwischen 1226 und 1393 konnten wir die Namen von 216 Kaufherren aus dem Maasland ausfindig machen⁶⁰. Der Aufschwung der Tuchindustrie, die den Kern der Wirtschaft Nordwesteuropas bildet, bietet eine ausreichende Erklärung für die Dichte dieser Handelsbeziehungen. Vor allem die Wolle, ein hochwertiger Grundstoff, zieht die Kaufleute nach England. Daneben darf man aber nicht die Erzeugnisse der Dinanter Metallindustrie vergessen, welcher hier wie anderswo lebhaft und besonders dauerhafte Erfolge beschieden sind.

Seit 1242 belegen englische Quellen den verstärkten Ankauf von englischer Wolle und Zinn durch Lüttich, Huy und Dinant. Zum Austausch bringen die Händler dieser Städte Waren der verschiedensten Art auf die Insel, darunter Metallerzeugnisse, Leinen und Silber. St. Truiden schließt sich dieser Entwicklung in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts

⁵⁸ Bächtold, a. a. O., S. 228 ff.; Rousseau, *La Meuse*, S. 85 ff.

⁵⁹ K. Höhlbaum, HUB Bd. 3, nr. 603, S. 388—392.

⁶⁰ Joris, *A propos du commerce mosan*, S. 235—237. — S. dort die wichtigsten Ergebnisse einer Untersuchung von F. Truffaut, *Les relations commerciales entre le Pays de Liège et l'Angleterre*, Lüttich 1948 (Masch.schr.).

an. Auf die Belieferung der Maasstädte fallen um 1270 etwas mehr als drei Prozent des gesamten englischen Wollexportes⁶¹. Nach 1300 übernimmt Dinant diese gesamte Wolleinfuhr, wie es umgekehrt den Absatz von Messingartikeln schon seit dem Anfang des 13. Jhs. auf sich vereinigt hat. Die Namen von St. Truiden und Maastricht tauchen dagegen nur noch vereinzelt in England auf⁶². Dinant erlebt hier im 14. Jh. eine weitere Festigung seiner Beziehungen. Zahlreich sind in der Tat die Dokumente, welche von englischen Königen seit 1329 Dinanter Kaufleuten gewährte Privilegien belegen. Diesen Privilegien und ihrem Status als Reichsuntertanen verdanken es die Dinanter, daß sie seit 1344 der Deutschen Hanse angehören dürfen und dort bis zum Ende des 15. Jhs. eine recht eigenartige, aber anerkannte und unumstrittene Stellung innehaben. So gehört ihnen auf dem Londoner Stalhof die Dinanter Halle. Die Texte, die von dem Handel Dinants im 14. und 15. Jh. berichten, sind von H. Pirenne gesammelt und kommentiert worden⁶³. Es soll uns hier genügen, auf sein Werk zu verweisen, um die Position zu erfassen, die Dinant bis zu seiner Zerstörung durch Karl den Kühnen (1466) innehatte.

Zum Abschluß dieses Überblicks sei noch einiges zum französischen Markt bemerkt. Zwischen dem Maasland und Lothringen bestanden mannigfaltige Bindungen wirtschaftlicher und geistiger Art⁶⁴. Die Quellen heben seit dem 12. Jh. vor allem die engen Beziehungen zwischen Huy und St. Truiden (später auch Namur) einerseits und insbesondere Metz, Trier und Verdun andererseits hervor. Schon um 1200 spricht man in Paris von den Kupferkesseln von Huy⁶⁵; Lütticher Kaufleute nehmen zur selben Zeit regen Anteil an den französischen Messen⁶⁶. Indes wirkt sich die Bedeutung dieser Handelsbeziehungen erst mit dem außergewöhnlichen Aufschwung der Messen der Champagne aus⁶⁷. Hierbei scheint Huy die größte Rolle gespielt zu haben. Seit 1250 ist es Mitglied der sogenannten „Hanse der siebzehn Städte“. Seine Kaufleute treiben Handel in Provins und verfügen in Troyes über Hallen, die für die letzten Jahrzehnte des 13. Jhs. belegt sind. Sie besuchen um 1300 die

⁶¹ A. Schaube, Die Wollausfuhr Englands vom Jahre 1273, in: VSWG Bd. 6 (1908), S. 39—159.

⁶² J. de Sturler, Les relations politiques et les échanges commerciaux entre le duché de Brabant et l'Angleterre au moyen âge, Paris 1936, S. 483.

⁶³ H. Pirenne, Dinant dans la Hanse Teutonique, in: Congrès d'Archéologie et d'Histoire (Dinant 1903), Namur 1904 [Neudruck in: Histoire de l'Occident médiéval, S. 501—522.]; ders., Les marchands-batteurs de Dinant au 14^e et au 15^e siècle, in: VSWG Bd. 3, 1904 [Neudruck: a. a. O., S. 523—631].

⁶⁴ Rousseau, La Meuse, S. 95 ff.

⁶⁵ *A Huy où l'en fet les chaudières* ... Vgl. Joris, La Ville de Huy, S. 242.

⁶⁶ Rousseau, a. a. O., S. 97 (MGH. SS., XVI, S. 654).

⁶⁷ H. Laurent, Un grand commerce d'exportation au moyen âge. La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (13^e—15^e siècles), Paris 1935. Dieses bahnbrechende Werk unterschätzt jedoch die Bedeutung der Maasstädte.

Lendit-Messe bei Paris und in der Mitte des 14. Jhs. die Messen in Châlon an der Saône. Über diese Messen gelangt das Tuch aus Huy in entferntere Gebiete: Absatz findet es in Perpignan, Lyon und Avignon⁶⁸. Noch 1364 übrigens betrachtet Huy sich als ordentliches Mitglied der „Hanse der siebzehn Städte“⁶⁹.

Neben dieser bemerkenswerten Ausweitung der Handelsposition Huys, die um 1400 zum Stillstand zu kommen scheint, nehmen andere Städte in verschiedener Beziehung an dieser Entwicklung des französischen Marktes teil. Um 1300 finden sich auf den Messen von Châlon an der Saône und Lendit bei Paris Händler aus Namur mit ihren Tuchwaren ein. Auch Maastricht bleibt der französische Markt nicht verschlossen; auf den Messen der Champagne finden wir ferner auch zahlreiche Kaufleute aus Lüttich. St. Truiden scheint kein geringerer Erfolg in Frankreich beschieden gewesen zu sein: für die Zeit von 1243 bis 1278 belegen Urkunden den Besitz einer eigenen Halle in Bar; gegen Ende des 13. Jhs. gehen Handwerker aus St. Truiden in Provins ihrem Gewerbe nach, während in der zweiten Hälfte des 14. Jhs. Erzeugnisse aus St. Truiden in Paris gehandelt werden⁷⁰.

Trotz der mangelnden Belege über die Rolle Dinants in Frankreich erscheint es angemessen, bei dieser Stadt ein wenig zu verweilen. Fest steht, daß die Dinanter um 1270 in der Champagne Handel treiben⁷¹. 1319 erhalten sie einen besonderen Geleitschein zum freien Handel und Wandel in ganz Frankreich; einige von ihnen genießen sogar den besonderen Schutz des französischen Königs⁷². 1350 kauft selbst der päpstliche Hof in Avignon Tuch aus Dinant⁷³. Wenn heute der Ausdruck *dinanderie* in Frankreich ein gängiger Begriff für bestimmte Messingwaren ist, so liegt dies wohl an dem hervorragenden Ruf, den die Erzeugnisse der Stadt sich während der letzten zwei Jahrhunderte des Mittelalters auf den Märkten der Normandie, Touraine und Bourgogne erworben haben⁷⁴. Aus Briefen des Stadtrates im 15. Jh. können wir

⁶⁸ Ammann, Huy in der mittelalterlichen Wirtschaft, S. 384—386; Joris, La Ville de Huy, S. 252—285. — Zwei bisher ungedruckte Urkunden (1256—1297) sind in meinem Aufsatz: Documents relatifs à l'histoire économique et sociale de Huy (s. o. Anm. 7), nr. 4, 6, S. 241, 247, herausgegeben.

⁶⁹ F. Vercauteren, Note sur la survivance de la Hanse des 17 villes du 15^e au 18^e siècle, in: RB Bd. 28 (1950), S. 1081.

⁷⁰ Laurent, a. a. O., S. 133, 164, 168, 251; Doehaerd, L'expansion économique belge..., S. 71, 101. — 1331 wird auch auf *pannos mercatorum opidi Sancti Trudonis ad nundinas devectos* hingewiesen (MGH. SS, X, S. 421).

⁷¹ A. Longnon, Documents relatifs au comté de Champagne et de Brie (1172—1361), Bd. 2, Paris 1904, S. 139 (mit Kaufleuten von Huy).

⁷² Pirenne, Hist. de Dinant, S. 74; J. Bovesse, Lettres de naturalité accordées à des personnes du diocèse de Liège (14^e s.), in: Anciens Pays et Assemblées d'Etats, Bd. 14 (1957), S. 37—64.

⁷³ Ammann, a. a. O., S. 385.

⁷⁴ Joris, A propos du commerce mosan, S. 239—240, 243.

im übrigen auf Handelsbeziehungen mit Rouen, Calais, Orléans, Paris und Metz schließen⁷⁵.

Wir sehen also, daß auf dem französischen Markt Huy als einziges maasländisches Mitglied der „Hanse der siebzehn Städte“ für lange Zeit gegenüber seinen Nachbarstädten in führender Position war. Dinant allerdings stand ihm dann kaum nach, obwohl es erst später hinzugekommen war.

Unsere Kenntnis von den Handelsbeziehungen des Maaslandes zu den Mittelmeerländern reicht nicht weit. Wir können jedoch sagen, daß diese für die maasländischen Wirtschaftszentren nicht von entscheidender Bedeutung waren⁷⁶.

Notwendigerweise mußte dieser gedrängte Überblick höchst unvollständig bleiben. Man könnte noch viele Fragen stellen, wie etwa: Welches waren die Handelsgüter des Maaslandes? Wie gestaltete sich der Aktivhandel? Wie steht es mit dem Binnenhandel? Welche Einrichtungen, welcher Transportmittel konnte er sich bedienen? — all solche und ähnliche Fragen konnten zum Teil nicht einmal andeutungsweise beantwortet werden — mangels Zeit und Raum, aber auch weil uns detaillierte Forschungen noch fehlen. Indessen hoffe ich, daß diese Darstellung trotz aller Lücken gezeigt hat, wie sehr sich innerhalb einer Generation das Bild, das man sich vom Handel der maasländischen Städte machte, auf Grund zahlreicher Studien gewandelt hat. Wir müssen jetzt feststellen, daß die eingebürgerten Vorstellungen darüber in manchen Punkten der Revision bedürfen. Es ist uns klar geworden, daß Maastricht mit seiner beachtlichen Resonanz im Reich, Dinant, nahezu einziges nicht-deutsches Mitglied der Deutschen Hanse, dessen Wirken in England nie unterbrochen worden ist, und Huy, von den Maasstädten das einzige Mitglied der „Hanse der siebzehn Städte“ und Wegbereiter der Handelsbeziehungen zu Frankreich, — daß diese drei Städte, und selbst St. Truiden, eine bedeutendere Rolle auf dem wirtschaftlichen Sektor spielten als Lüttich und Namur, immerhin Hauptstädte zweier Fürstentümer. Diese Erscheinung in ihren Ursachen auszuschöpfen, den chronologischen Ablauf dieser Entwicklung zu erhellen und sichtbar zu machen, bisher im Dunkeln gebliebene Umstände aufzudecken⁷⁷ — dies scheinen mir die nächsten Ziele für die weitere Forschung zu sein.

⁷⁵ Pirenne, a. a. O., S. 74. — Vgl. *Registre aux missives (1448—1490)*, in: *Inventaire Remacle*, hrsg. von E. u. G. Gerard, Dinant 1944, S. 37 ff. (*Analectes pour servir à l'histoire de la ville de Dinant*).

⁷⁶ Zusammenfassung in: Joris, a. a. O., S. 240—241. — Siehe auch neuestens: H. Ammann, *Die Anfänge des Aktivhandels und der Tucheinfuhr aus Nordwesteuropa nach dem Mittelmeergebiet*, in: *Studi in onore di A. Saporì*, Mailand 1957, Bd. 1, S. 273—310.

⁷⁷ So z. B. den Waidanbau und -handel; vgl. meinen Aufsatz „*Les moulins à guède dans le comté de Namur pendant la seconde moitié du 13^e siècle*“, in: *MA* Bd. 65 (1959), S. 253—278; J. Linssen, *Sporen van wedehandel in Roermond*, in: *Maasgouw* Bd. 73 (1959), Sp. 65—74.

DIE STELLUNG DER SÜDERSEE- UND IJSSEL- STÄDTE IM FLANDRISCH-HANSISCHEN RAUM*

von

FRANZ PETRI

In kühner Zusammenschau und mit einprägsamen Formulierungen hat Fritz Rörig die mittelalterliche Wirtschaft um Nord- und Ostsee von Flandern bis hinauf nach Novgorod als Teile eines in sich zusammengehörigen Ganzen zu betrachten gelehrt. Auf dem Internationalen Historikertag in Zürich sprach er 1938 vom „flandrisch-hansischen Raum“ schlechthin. Der Beitrag zum Aufbau der europäischen Welt, den die deutsche Hanse mit der endgültigen Einbeziehung des Ostseeraums und Skandinaviens in das mittelalterliche Europa leistete, wurde von ihr, wie Rörig hervorhebt, von vornherein mit der Blickrichtung auf Flandern und den großen nordwesteuropäischen „Stapel der Christenheit“, Brügge, vollbracht. Ein intensiver wirtschaftlicher Kreislauf führte die Erzeugnisse der damals führenden Gewerblandschaft im Nordwesten Europas nach den Ostseeländern und Skandinavien, während diese einen wesentlichen Teil der Rohstoffe, des Kornes und anderer Nahrungsmittel lieferten, deren der Nordwesten seinerseits bedurfte. Die städtischen Mittelpunkte der beiden großen wirtschaftlichen Ergänzungsräume, Lübeck und Brügge, erscheinen als die Brennpunkte einer die gesamten Gestadeländer der Nord- und Ostsee einschließenden Ellipse und die Verbindung Novgorod-Brügge als die Mittellinie des hansischen Wirtschaftssystems überhaupt¹.

Man kann also sagen: engste hansische Verflechtung mit Flandern, aber, entgegen einem immer wieder auftauchenden populären Mißverständnis, keinerlei Zugehörigkeit einer flämischen Stadt zur deutschen Hanse². Auf die Gründe dieser Nichtzugehörigkeit näher einzugehen,

* Etwas erweiterte und mit Anmerkungen versehene Fassung meines Vortrages auf der Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Münster 1960.

¹ F. Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- u. Hansegeschichte, hrsg. v. P. Kaegbein (1959), sowie von seinen hierin nicht enthaltenen Arbeiten die Abhandlung: Vom Werden und Wesen der Hanse (1943³).

² Es genüge, für diese allgemein bekannten Tatsachen zu verweisen auf H. van Wervekes zusammenfassende Darstellungen zur flandrischen bzw. niederländischen Wirtschaftsgeschichte in: *Geschiedenis van Vlaanderen* dl. II—IV (1937—39) und in der „*Algemene Geschiedenis der Nederlanden*“ dl. II—III (1950—51; weiterhin zitiert: AGdN) sowie auf sein Buch: *Bruges et Anvers. Huit siècles de commerce flamand* (1944, in gegenüber der ursprünglichen

erübrigt sich in diesem Kreise. Flandern war für den Deutschen Kaufmann politisches Ausland, wirtschaftlich ein eigenes Gebiet von größtem Gewicht und Brügge bald ein Stelldichein aller europäischen Kaufleute — von vornherein kam hier für die Hanse gleichwie in London oder Bergen nur die Gründung eines Außenkontors infrage.

Wieder anders war die Situation bei der nächstwichtigsten niederländischen Teillandschaft und politischen Urzelle des heutigen niederländischen Nordens: den Seeprovinzen im Strommündungsdelta von Rhein, Maas und Schelde und ihren Städten. Es handelt sich hier abermals um eine für die Hanse höchst bedeutsam gewordene Welt — bedeutsam allerdings nicht für den Aufstieg der Hanse, sondern für ihren Niedergang. Die sich in der zweiten Hälfte des Mittelalters rasch entfaltende holländische Städtegruppe ist von allen niederländischen Städtelandschaften des Mittelalters die jüngste³. Anders als z. B. in Brabant⁴, von dem wir heute dank den Forschungen von Paul Bonenfant und seiner Schule wissen, wie alt sein Fernhandel war und wieweit die Wurzeln auch des brabantischen Städtewesens ins Mittelalter hinaufreichen (viel höher als noch Pirenne meinte), spielten Holland und Seeland bis gegen Ende des 13. Jhs. im internationalen Handel und Verkehr noch keine nennenswerte Rolle. Von allen holländischen Städten reicht lediglich Dordrecht als bedeutendster Hafen und Stapelplatz im Rheindelta bereits in eine etwas ältere Periode⁵. Nur als Durchgangsland auf dem Wege nach und von Flandern wurden diese Seeprovinzen gleich Utrecht schon relativ früh von Bedeutung — ich erinnere an die eindringenden Untersuchungen Walter Vogels⁶.

Aber Hollands Stunde kam in dem Augenblick, in dem Flandern als Träger eines große Teile Europas umspannenden Eigenhandels abzustiegen begann⁷ und statt dessen immer mehr zum Treffpunkt des europäischen Fremdhandels wurde. Gemäß einem uns in der niederländischen Geschichte wiederholt entgegentretenden Entwicklungsgesetz, nach dem in Momenten der Krise der alten führenden Räume jüngere

niederländischen Ausgabe erweiterter Fassung). — Über das einzige Beispiel für die Mitgliedschaft einer südniederländischen Stadt überhaupt in der Hanse: Dinant, vgl. H. Pirenne, *Les villes et les institutions urbaines* t. II (1939), S. 1—94.

³ F. Petri, *Die Anfänge des mittelalterlichen Städtewesens in den Niederlanden und dem angrenzenden Frankreich*, in: *Studien zu den Anfängen des europäischen Städtewesens*, hrsg. v. Th. Mayer (1958), S. 227—296.

⁴ J. Bonenfant, *L'origine des villes brabançonnes*, in: *RB XXX* (1953), S. 420 ff., sowie Petri a. a. O.

⁵ H. van Werveke, in: *AGdN II*, S. 201. Über Dordrechts Stapelfunktionen vgl. J. F. Niermeyer, *Dordrecht als handelsstad*, in: *Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde*, 8. Reeks 3 (1942) S. 1—36, 177—222; 4 (1943), S. 86—113, 145—168.

⁶ W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. 1 (1915), insbes. S. 92 ff.

⁷ Näheres vgl. in den oben genannten Arbeiten van Wervekes.

Landschaften kraft ihrer größeren Bedürfnislosigkeit und geringeren Differenziertheit hervortreten, schaltete sich damals das holländisch-seeländische Volk der Fischer und Küstenfahrer in den internationalen Transport und Seeverkehr ein und schuf die Grundlage jener Handelsflotte, die für alle Zukunft mit zum Rückgrat der holländischen Wirtschaft werden sollte. Zum ersten Problem wurde es damit für die Hanse, als zu der Aktivität in der Frachtschiffahrt und zur Konkurrenz im Fischhandel mit dem Übergreifen der nordwesteuropäischen Textilindustrie auf Holland im 14. Jh. eine Tuchausfuhr trat, die mit ihrem Absatz in den ureigensten hansischen Interessengebieten und unter Nichtbeachtung des Brügger Stapels die eingangs umschriebenen Grundlagen des hansischen Wirtschaftssystems an einer ihrer verwundbarsten Stellen traf⁸.

Was folgte, ist ein zentrales Stück hansischer Geschichte und 1930 von Vollbehr in den Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins in im wesentlichen noch heute gültiger Weise zusammengefaßt worden: In fünfviertel Jahrhunderten wurden die Holländer allmählich zum gleichwertigen und in der Spätzeit sogar überlegenen Konkurrenten der Hanse und machten ihr schließlich in ihren ureigensten Gebieten die Führerstellung streitig⁹.

In der Mitte zwischen den so skizzierten Teilen der Niederlande und den Ausgangsgebieten der Hanse an Nord- und Ostsee ist die Gruppe der Südersee- und Ijsselstädte gelegen, von denen heute die Rede sein soll. In den neueren Jahrhunderten vollgültiger Bestandteil der Niederlande, waren sie es im Spätmittelalter ebensicher noch nicht. Das wohl beredteste Zeugnis dafür, in dem viele andere Tatsachen konvergieren, ist ihre damalige Hansezugehörigkeit.

Von daher die meinem heutigen Vortrag zugrundeliegenden beiden Fragen: Wie fügt sich dieses ostniederländische Gebiet in das größere Ganze des flandrisch-hansischen Raumes im Sinne Rörigs ein, und was hat dazu geführt, daß sich sein Verhältnis zur Hanse so viel positiver gestaltete als bei der Landschaft ein paar Dutzend Kilometer weiter im Westen der Südersee, die doch, anders als die führenden Teile der flandrischen Städtelandschaft, ebenfalls noch auf altem Reichsboden lag? Natürlich läßt sich ein solches Thema, zu dessen Behandlung in den hansischen, kölnischen, niederländischen und den verschiedensten regionalen und örtlichen Publikationen ein umfangreiches Quellenmaterial bereitsteht und das von jeher auch in der allgemeinen Forschung mitberücksichtigt worden ist, im Rahmen eines kurzen Vortrages nicht er-

⁸ Über das Aufkommen und den Export der holländischen Tuchindustrie vgl. H. Ammann, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter, in: HGbl. 72 (1954), S. 1—63.

⁹ F. Vollbehr, Die Holländer und die deutsche Hanse (Pfingstbl. d. Hans. Gesch.Vereins XXI, 1930).

schöpfen, sondern nur eben vom Grundsätzlichen her umreißen. Ziel meiner heutigen Bemerkungen ist daher auch nur, einige Grundtatsachen schärfer herauszuarbeiten und die Akzente deutlicher zu setzen.

Zuvor ein Wort über die zeitliche und räumliche Begrenzung des Themas. Gegenstand der Betrachtung ist in der Hauptsache das Spätmittelalter. In der ersten Hälfte des 13. Jhs., also etwa gleichzeitig mit dem bekannten politischen Strukturumbruch des Reiches in der Stauferzeit, vollzog sich im Nordwesten des Reiches jener wirtschaftlich-soziale Wandel, dem unser Gebiet überhaupt erst die uns hier beschäftigende Sonderfunktion im größeren nordwesteuropäischen Rahmen verdankt. Nicht zufällig reicht daher auch die ganze Städtelandschaft, mit der wir es hier zu tun haben, mit Ausnahme von Deventer, das bereits einer der Erben des frühmittelalterlichen Dorestad war, kaum über den Beginn des 13. Jhs. zurück. Ihr Aufkommen bot gleichzeitig aber auch erst die Voraussetzung dafür, daß der westfälische Handel neben der Benutzung der vom Rhein zur Ostsee laufenden Überlandverbindungen nun auch die hinfort so bedeutsame Hinwendung zur Ijssel und Südersee vollziehen konnte.

Der uns interessierende Raum umfaßt im weiteren Sinne die östlich der Südersee gelegenen Städte in ihrer Gesamtheit vom geldrischen Roermond und Nimwegen über Elburg und Harderwijk bis zum sächsischen Groningen, im engeren die eigentlichen Ijsselstädte, zu denen wir auch Zwolle rechnen, obwohl es bis zur Anlage der Willemsvaart durch den niederländischen König Willem I. im Jahre 1821 trotz seiner schon im 15. Jh. aufgenommenen Bemühungen um eine direkte Kanalverbindung zur nahegelegenen Ijssel im strengen Sinne keine Ijsselstadt war. Der Terminus „Süderseestädte“ für die gesamte hansisch orientierte Städtewelt des heutigen niederländischen Ostens begegnet uns schon in den zeitgenössischen hansischen Quellen.

Die modernen Historiker sind sich nicht ganz darin einig, welchem größeren Gebietskomplex sie den eben umschriebenen Raum im Gesamtgefüge der spätmittelalterlichen hansisch-niederländischen Welt vorzugsweise zuordnen sollen. So betrachtete ihn der bekannte Löwener Wirtschaftshistoriker J. A. van Houtte in einem die niederländische Wirtschaft des ausgehenden Mittelalters in souveräner Überschau behandelnden Vortrag auf der Jahresversammlung 1955 der Utrechter Historisch Genootschap¹⁰ als Bestandteil eines umfassenden niederländischen Marktgebietes. Auch in manchen Beiträgen der letzten großen Gesamtdarstellung der niederländischen Geschichte, der Allgemeinen Geschichte der Nederlanden, begegnet man verwandten Vorstellungen. Unter den

¹⁰ J. A. van Houtte, *Het Nederlandse marktgebied in de vijftiende eeuw: eenheid en differentiëring*, in: *BMHG* dl. 70 (1956), S. 11*—29*.

niederländischen Historikern hat dagegen ein so genauer Kenner der östlichen Provinzen wie Jappe Alberts Bedenken angemeldet¹¹.

Eine andere Auffassung als van Houtte vertrat auch der unstreitig beste deutsche Kenner der mittelniederländischen Wirtschaftsgeschichte, Rudolf Häpke. Es sei mir gestattet, dafür einige Sätze aus der wohl letzten Arbeit zu zitieren, die wir aus seiner Feder besitzen: der aus dem Jahre 1928 stammenden Studie über die Entstehung der holländischen Wirtschaft¹². Er betrachtet darin den Ijsselraum als Ausschnitt einer von der übrigen niederländischen grundsätzlich zu unterscheidenden Wirtschaftslandschaft, die die östlichen Niederlande bis hinauf nach Maastricht, den Niederrhein und das westliche Westfalen einheitlich umfaßte. „Die Ijssel mit Deventer, Kampen, Zwolle, Zutphen, Doesborg“, so beschreibt er diesen Raum¹³, „wirkt einmal als Hafenanlage, der zur Südersee hinausführt, zweitens aber auch als Verbindungsgraben zum Rhein . . . Hinterland ist auch Westfalen . . ., so daß man ein langschenkliges Dreieck zeichnen könnte mit Kampen als Scheitelpunkt und einer Linie von Maastricht (Roermond — Venlo) bis Dortmund als Basis. Diese tiefe Verankerung im Binnenlande ist charakteristisch. Das handeltreibende Overijssel lehnt sich fest an die norddeutsch-hansischen Gemeinwesen und Betriebe an.“ „Die hervorragenden Wirtschaftsstädte an der Ijssel, Kampen und Deventer, könnten“, so meint der gebürtige Bremer Häpke, „genau so gut an der Weser liegen . . . Kulturell . . . weist bei diesen Stromstädten vieles stromauf, nach Köln, wirtschaftlich aber auch vieles stromab und über die Südersee nach Osten. Die wertvollsten Zeichen, wo die lebenswichtigen Interessen dieser Städte im 13. und 14. Jh. liegen, sind die Nachrichten von der overijsselschen Umlandfahrt um Skagen und von den Schonenfahrergilden bis nach Maastricht . . . und schließlich von den Bergenfahrern zu Deventer. Genau entsprechend ist die handelspolitische Haltung.“

Häpkes Grundvorstellung besonderer ökonomischer Landschaften bleibe vorläufig dahingestellt; wieweit eine Maasstadt wie Maastricht primär noch in diesen Zusammenhang gerückt werden darf, ist zweifelhaft — im übrigen springt die von Häpke geschilderte enge Verknüpfung des eigentlichen Süderseegebietes mit Westfalen und dem deutschen Niederrhein samt seiner großen wirtschaftlich-kulturellen Metropole Köln einem jeden, der die spätmittelalterlichen Quellen aufschlägt, fast auf jeder Seite in die Augen.

¹¹ W. A. Jappe Alberts, De economische betrekkingen van Overijssel met de aangrenzende territoria in de 14^e en 15^e eeuw, in: VerslOverijssel dl. 71 (1956), S. 27—46, sowie: Overijssel und die benachbarten Territorien in ihrer wirtschaftlichen Verflechtung im 14. u. 15. Jh., in: RheinVjbl. 24 (1959) S. 40—57.

¹² R. Häpke, Die Entwicklung der holländischen Wirtschaft (Berlin 1928).

¹³ A. a. O. S. 19 f.

Beginnen wir, um das zu verdeutlichen, dem *genius loci* folgend, hier mit Westfalen. Die große Bedeutung, die insbesondere „der Stadt der Jahrmärkte“, Deventer, als westlichem Tor zur Welt für das ganze weite westfälische Marktgebiet bis zur Weser und im weiteren Sinne für Hessen und Thüringen im Spätmittelalter zukam, hat 1936 der bedeutende Rotterdamer Wirtschaftshistoriker Sneller wiederum in den „Pfungstblättern“ des Hansischen Geschichtsvereins dargelegt¹⁴. Mit der Stadt Münster z. B. war sie durch zwei direkte, vielbenutzte Straßenzüge verbunden, von denen der eine über Gronau und Horstmar, der andere die Berkel aufwärts über Vreden und Coesfeld lief. Von den regen Handelsverbindungen zwischen den beiden Städten zeugen zahlreiche Nachrichten im Deventerer und Münsterer Stadtarchiv¹⁵. Auch Deventer war sich seiner engen Verknüpfung mit Westfalen wohl bewußt. Charakteristisch ist z. B. das ganz besondere Interesse, das es von Anfang an der Landfriedensbewegung in Westfalen entgegenbrachte. Den westfälischen Landfrieden vom Jahre 1365 nahm es zum Anlaß, eine parallele Friedensordnung oder den unmittelbaren Anschluß an die westfälische auch für Overijssel zu erstreben; von dem Westfalen 1371 von Kaiser Karl IV. gegebenen Kaiserfrieden findet sich — gewiß nicht nur zufällig — eine Abschrift auch in Deventer; dem „großen westfälischen Landfrieden“ von 1385 endlich trat die Stadt in aller Form bei: Bischof Florens beschwor für Deventer den Landfrieden, erklärte: *den lantvrede van Westphalen te holden ende te sterken, also als onse here, die keyser van Rome, den vrede van den heren en steden van Westphalen te ghenaden heeft gegeven ende als sy dien hebben gesworen*, und gelobte, daß seine Amtsleute sich gegen Deventer verpflichten sollten, auch seinen Nachfolger erst nach Beschwörung des westfälischen Landfriedens anzuerkennen¹⁶.

Nicht weniger intensiv als bei Deventer war die Verankerung im westfälisch-niederdeutschen Hinterland bei Zwolle. Schon im 18. Jh. führte seine Historie das schnelle Aufblühen der Stadt wesentlich auf die Tatsache zurück, daß sie am Ausgangspunkt wichtiger, ins innere Deutschland führender Straßen, der sogen. Hessenwege, erwachsen sei¹⁷. Auch der gebräuchlichste Überlandweg von Lübeck und Hamburg nach

¹⁴ Z. W. Sneller, Deventer, Die Stadt der Jahrmärkte (Pfungstbll. XXVII, 1936).

¹⁵ Zu Münster: J. Prinz, Mimigernaford-Münster (1960), S. 13 ff., und ders., Münster. Die Stadt der deutsch-niederländischen Nachbarschaft, in: Das schöne Münster. N.F. 1 (1955), S. 1—20.

¹⁶ HUB 4, n. 138; S. 174, Anm. 3 und n. 853. — Dazu vgl. Pfeiffer, in: Der Raum Westfalen II, 1 S. 112 f. mit Karte, auf der der Name Deventers nachzutragen ist.

¹⁷ So insbes. B. J. van Hattum, Geschiedenissen der stad Zwolle dl. I (Zwolle 1767), S. 140.

Flandern lief im 14. Jh. über Zwolle¹⁸. Sodann vermittelte vor allem die Vecht, früher bis hinauf nach Nordhorn außer in den Sommermonaten ein schiffbares Gewässer, gleich anderen Zuflüssen des Zwoller „Schwarzen Wassers“ den Verkehr hinüber nach Bentheim und weiter nach Süden ins Münsterland¹⁹. Der Bentheimer Stein und das westfälische Holz haben sich zum guten Teil auf diesem Wege weit über die Niederlande verbreitet.

Innige Verbindungen mit Westfalen besaß im Spätmittelalter auch die südlichste der drei führenden Ijsselstädte: Zütfen. Zwischen der Stadtanlage von Zütfen und der von Münster bestehen Übereinstimmungen, die, wenn wir Joseph Prinz glauben sollen, nur aus direkten Beziehungen zu erklären sind²⁰. Längs der Straße, die von Dortmund über Borken nach Zütfen und weiter ijsselabwärts führte, zählt eine Urkunde von 1260 19 Ortschaften auf, die sämtlich der unmittelbaren Aufsicht eines Borkener Hansgrafen und der Oberaufsicht des Dortmunder Hansgrafen unterstellt wurden. Es handelte sich, dürfen wir mit Joachim Seeger interpretieren, um eine Vereinigung vorwiegend ländlicher westfälischer Kaufleute, die zur Ijssel und vielleicht noch weiter westwärts Handel trieben — also ein Gegenstück zu den frühen Hansen aus anderen Gebieten. Die Erzeugnisse der auf dem platten Lande beheimateten westfälischen Leinwandweberei waren sicherlich einer ihrer vornehmsten Handelsartikel²¹.

Auch für das am weitesten gegen Westen zu vorgeschobene Glied dieser Gruppe von Ijsselstädten, Kampen, fehlt es nicht an der Bezeugung reger westfälischer Beziehungen. 1304 schloß es mit Dortmund einen besonderen Handelsvertrag; im Kamper Zolltarif von ca. 1340 werden die Westfalen an erster Stelle genannt. Der als wichtigstes Ausfuhrgut aufgeführte Stahl weist wiederum auf Kaufleute aus dem Hellweggebiet²². Dabei waren Kampens Beziehungen zu den nördlichen Teilen Westfalens wohl nicht geringer. Als die Stadt 1448 daran ging, die Ijssel zu überbrücken, erweckte das in der ganzen westfälischen Bucht so große Besorgnis, daß sich eigens ein Münsterer Städtetag mit diesem Thema befaßte und in Kampen vorstellig wurde. *Die stat van Münster, Coesvelt,*

¹⁸ P. A. Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden tot het laaste kwartaal der XIV^e eeuw* (Diss. Groningen 1912), S. 53.

¹⁹ *Tum . . . mercatores Westvali et Saxones merces suas . . . per Nigram Aquam, quae Svollam oppidum adluit, devehere ceperunt*, berichtet zu Ausgang des Mittelalters der Chronist Geldenhauer von einem neuen Anlauf Zwolles, seine Beziehungen zum Osten noch enger zu knüpfen: vgl. E. Rijpma, *De ontwikkelingsgang van Kampen tot omstreeks 1600* (Diss. Amsterdam 1924), S. 56, sowie Sneller, a. a. O. S. 26. Dazu jetzt auch Alberts, *Over-ijssel*, a. a. O.

²⁰ Prinz, *Mimigernaford*, a. a. O., S. 76, Anm. 32.

²¹ Zum Ganzen: H. Seeger, *Westfalen's Handel und Gewerbe vom 9.—14. Jh.* (1925), S. 30 f. m. Belegen.

²² Seeger, a. a. O., S. 20 m Verweisen.

Warendorp, Boicholt, Borken, Vechten, Alen, Renen (d. h. Rheine), so lesen wir darüber in der Kamper Chronik des Kamper Stadtsekretärs Jacob Bijndop, *to Munster to dage vergadert, screuen aen onse stat mit grotem ernste, omene last, hinder, schade en swairheit dair of comen mocht te verhinderen, afftoestellen die brugge te maken*²³. Seinerseits erhob Kampen 1479 bei Münster und Rheine gegen die Schließung der Straßen des Münsterlandes durch Bischof Heinrich von Schwarzenberg Einspruch, da diese *sluïting tot groot nadeel van den handel zijn wurde*²⁴.

Neben den Ijsselstädten schließlich der sächsische Vorort der friesischen Ommelande, Groningen. Welch maßgebliche Bedeutung Westfalen und insbesondere die westfälische Metropolis Münster für den Absatz und die Weitervermittlung des in Groningen und Aurich konzentrierten Großviehhandels der gesamten friesischen Küstenzone besaß, hat Bruno Kuske wiederholt hervorgehoben²⁵. Münsters Wirtschaftsgeschichte ist ohne diese friesische Komponente nicht zu denken. Zeugnis für die Lebhaftigkeit der sich daraus entwickelnden Beziehungen ist etwa die Tatsache, daß Groningen 1488/89 als einzige nichtwestfälische Stadt außer Deventer dem westfälischen Münzverein beitrug; 5 Jahre vorher hatte es gemeinsam mit dem Bischof von Münster den Bau eines Kanals von der Stadt zur Ems in Angriff genommen²⁶.

Besonders eng aber waren die Verbindungen mit den Ijsselstädten in den grenznahen Teilen der Münsterer Bucht. Spezialuntersuchungen wie diejenigen von Bernhard Riering über die Hansestädte des westlichen Münsterlandes²⁷, von Jappe Alberts über Overijssels wirtschaftliche Verflechtung mit seinen westdeutschen Nachbargebieten²⁸ und wie sie meine Mitarbeiterin Hildegard Ditt für die Gebiete beiderseits der westfälisch-niederländischen Grenze im Münsterland seit längerem in Angriff genommen hat, lassen das Ausmaß der hier bestehenden Verbindungen erst in ihrem vollen Umfang erkennen. Der Schwerpunkt des wirtschaftlichen Geschehens lag dabei an der Ijssel. Die Städte des westlichen Münsterlandes (also Coesfeld, Vreden, Bocholt, Borken usw.) waren infolgedessen in ihrer kommunalen und wirtschaftlichen Gesamtentwicklung von denjenigen im Ijsselraum ungeachtet der zwischen ihnen hindurchlaufenden geldrisch-münsterländischen Grenze weitgehend ab-

²³ Zitiert nach J. Bijndop, Kamper Kronijken I: De annalibus quaedam nota (Dev. 1862), S. 11.

²⁴ Register van Charters en Bescheiden in het Oude Archief van Kampen dl. I (Kampen 1862), n. 820.

²⁵ U. a. Wirtschaftsgeschichte Westfalens (1949), S. 47 ff.

²⁶ Die Belege vgl. in: Der Raum Westfalen II, 1 S. 366 und 125 (Beiträge v. Peus bzw. Pfeiffer).

²⁷ Das westliche Münsterland im hansischen Raum, in: Westfalen, Hanse, Ostseeraum (= Veröffentlichungen des Provinzialinstituts f. westf. Landes- u. Volkskunde, Reihe 1, Heft 7, 1955), S. 170—208.

²⁸ A. a. O.

hängig. Solange die Ijsselstädte florierten, taten es auch die westmünsterländischen, und als jene zu stagnieren begannen, ging es mit diesen ebenso bergab. Auch strukturell bestanden grundlegende Gemeinsamkeiten²⁹. Aus all diesen Gründen erklärt sich der sich bis in die neueren Jahrhunderte hinein fortsetzende ständige Zuzug unternehmender westfälischer Elemente in die Ijsselstädte. Schon für das 13./14. Jh. macht Häpke die Bemerkung, daß es vor allem aus Westfalen stammende Familien waren, die es in Deventer und Kampen zu etwas brachten³⁰.

Im ganzen gelangt die neuere Forschung mithin bis auf die stärkere Herausarbeitung der Verbindung zwischen den Ijsselstädten und den westlichen Teilen auch der münsterländischen Bucht, die ja schon in der Arbeit Snellers ihren Anfang genommen hat und weiter fortschreiten wird, zu einer weitgehenden Bestätigung des 1928 von Häpke für die ostniederländisch-westfälischen Wirtschaftszusammenhänge gezeichneten Bildes.

Das gleiche ist der Fall für den Niederrhein. Ihrer Entstehung nach waren die rheinisch-ijsselländischen Wirtschaftsverflechtungen gegenüber den westfälischen sogar die weit früheren und bedeutenderen. Von ihrem hohen Alter vermittelt eine Vorstellung, daß Deventer durch das von der neueren Stadtkernforschung nachgewiesene massenhafte Auftreten rheinischer Keramik überhaupt zuerst als Fernhandelsplatz greifbar wird, und zwar bereits für das Ende des 8. Jhs. — rund fünf Vierteljahrhunderte, ehe in den schriftlichen Quellen zum ersten Male vom *portus Deventer* die Rede ist³¹. Auch im 12. Jh. noch herrschten die rheinischen Beziehungen des Ijssellandes vor allen anderen mit Einschluß der westfälischen durchaus vor. In großer Zahl zogen damals die overijsselschen Händler rheinaufwärts³².

Von der tiefgehenden Bedeutung speziell der kölnischen Wirtschaftsbeziehungen der Ijssellande im Spätmittelalter vermitteln uns einen Eindruck die zuletzt von Jappe Alberts untersuchten Stadtrechnungen der geldrischen und overijsselschen Städte, die geldrischen Flußzollrechnungen und namentlich die vier starken Quellenbände, in denen Bruno Kuske das ihm in seinen langjährigen Forschungen zur rheinischen Wirtschaftsgeschichte zugewachsene Material veröffentlicht hat³³. Die Nieder-

²⁹ L. v. Winterfeld, Das westfälische Hansequartier, in: Der Raum Westfalen II, 1 S. 341, sowie neuestens in der Utrechter Antrittsrede von W. Jappe Alberts: *Ago et credo* (Groningen 1961), S. 13 ff.

³⁰ R. Häpke in der unten, Anm. 36 genannten Abhandlung, S. 178 f. — Über die westfälische Einwanderung in Deventer vgl. ferner den Bericht über einen Vortrag von A. C. F. Koch, in: *WestfZs.* 106 (1956), 259.

³¹ A. C. F. Koch, Die Anfänge der Stadt Deventer, in: *Westf.* 10 (1957), S. 163 ff.

³² W. Reese, Die Niederlande und das Deutsche Reich I (1940), S. 342.

³³ Ijsselstädte: W. A. Jappe Alberts, *De oudste stadsrekeningen van Arnhem* (= *Fontes minores medii aevi* III, 1955); *De overentmeestersrekening van*

rheinmetropole war für eine Reihe der wichtigsten Produkte der östlichen Niederlande der unentbehrliche zentrale Markt und Verteiler. Sie beherrschte z. B. den Absatz der gesamten in Deventer zusammenkommenden Butter- und Käseerzeugnisse und ebenso den Absatz des vornehmlich in Harderwijk und Kampen konzentrierten Fischhandels und nicht weniger einen Großteil des Viehhandels bis hinauf nach Groningen. Diese Rolle vermochte Köln zu spielen nicht nur dank seinem bedeutenden Eigenbedarf, sondern vor allem als der große Rheinstapel, von dem aus die niederländischen Anlieferungen an ganz West- und Südwestdeutschland weiter vermittelt wurden. So war man in den Ijsselplätzen auf den guten Willen Kölns angewiesen und beflissen, seinen Wünschen Rechnung zu tragen. Ihrerseits war die Rheinmetropole seit alters der zentrale Lieferant für den rheinischen Wein und die mancherlei, meist unter dem Namen Kölns gehenden, Erzeugnisse des westdeutschen Gewerbefleißes; für die Einzelheiten verweise ich auf Kuske und Alberts.

Danach ist es nicht zuviel gesagt: im Spätmittelalter und der beginnenden Neuzeit gehörten der deutsche Niederrhein und die ostniederländische Ijssel wirtschaftlich noch immer unlöslich zusammen. Es dürfte daher damals wohl auch keine bedeutendere Südersee- und Ijsselstadt gegeben haben, von deren handels- und gewerbetreibenden Schichten sich nicht auch beträchtliche verwandtschaftliche Beziehungen zu Köln geknüpft hätten — besonders ausgeprägt in den Köln am nächsten gelegenen Plätzen wie Zütphen. Sehr intensiv war aber auch die Verbindung mit Kampen, „dem wichtigsten Hafen, den Köln auf dem Kontinent für seine direkten Verschiffungen nach dem Osten hatte“³⁴.

Westfalen und das Rheinland gaben so für die Ijssel- und Süderseestädte, wie es Häpke beschrieben hat, den sicheren wirtschaftlichen Rückhalt und das Hinterland ab, mit dem sie alle mehr oder weniger eng verflochten und verwachsen waren. Ihre spezifisch hansische Rolle, die es zugleich rechtfertigt, daß wir uns hier mit ihnen befassen, erhielten

Zutphen voor 1472/73, in: BMHG 71 (1957), insbes. S. 15 ff.; De Cameraarsrekeningen van Deventer betr. het jaar 1447 (= Fontes minores IX, 1959), sowie sein Aufsatz: Mittelalterliche Stadtrechnungen als Geschichtsquellen, in: RheinVjbl. 23 (1958), S. 75—96. Die Hauptveröffentlichung für Deventer bilden noch immer: De Cameraarsrekeningen van Deventer voor de jaaren 1337—1393, hrsg. v. I. J. Doorninck, J. de Hullu en J. Acquoy (7 dln., Dev. 1887—1912). — Geldrische Flußzollrechnungen vgl. unten, Anm. 51). — Köln: B. Kuske, Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter. 4 Bde. (= Publ. d. Gesellschaft f. rhein. Geschichtskunde XXIII, 1923—34).

³⁴ Kuske, Quellen, a. a. O. II, S. 53 und dazu HUB 8, S. 524 Anm. 2. Von Kuskes vielfältigen Aufsätzen, die die niederrheinisch-niederländischen Wirtschaftsbeziehungen behandeln, vgl. etwa: Die Stellung Kölns in der deutschen und europäischen Wirtschaft der älteren Zeit, in: Köln und der Nordwesten. Beiträge zur Geschichte, Wirtschaft und Kultur des Rhein-, Maas- und Schelde-raums (1941), S. 54 ff. Vgl. ferner auch Sneller, a. a. O. S. 98 ff.

diese Städte jedoch erst durch ihre Einfügung in jenen die Nord- und Ostsee umspannenden wirtschaftlichen Kreislauf, von dem wir ausgingen. Alle größeren, aber auch die kleineren Orte unseres Gebietes hatten daran direkt oder indirekt Anteil, und es war diese Tatsache, die sie alle miteinander verband, mochten sie sonst mehr westfälisch oder rheinisch gerichtet sein, in erster Linie Marktfunktionen besitzen wie Deventer oder primär der Seeschifffahrt zugewandt sein wie Kampen. Die Bergen- und Ostseefahrt war für unser Gebiet eine Hauptquelle des Wohlstandes, und es war sich dieser Zusammenhänge wohl bewußt: *Transisalanis* (d. h. den Overijsselnern) *fortuna crevit, crebraque mercimonia per Hyperboreum mare Balthicumque pontum invehere assueverant*, sagt z. B. der Chronist der Res Transisalanae, der Rektor der Zwoller Schule, Henricus Brumanus, in direkter Inbezugsetzung der Ostseefahrt und des Reichtums der mittelalterlichen Ijsselstädte³⁵.

Wie es zu deren Einschaltung in den Norwegen- und Ostseehandel kam, ist von Häpke, Vogel u. a.³⁶ eindeutig geklärt worden: die Südersee- und Ijsselkaufleute waren hier die glücklichen Erben der ihnen insbesondere auch in der Ostseefahrt bereits vorangegangenen Friesen. Dem entspricht es, daß wir den sächsischen Vorort der friesischen Küstengebiete zwischen Ems und Lauwers, Groningen, am frühesten von allen ostniederländischen Städten im Ostseeraum nachweisen können. Unter den deutschen und gotländischen Kaufleuten, die 1229 mit Fürst Mstislav von Smolensk einen Handelsvertrag schlossen, fungieren als Zeugen auch ein Bernhard und Volker aus Groningen, und die Stadt konnte sich 1358 gegenüber Lübeck darauf berufen, daß *onse vorevaren van oldes int erste waren de ghene, de de Duske hanse bigrepen mede to holdene*³⁷.

Die entscheidende Errungenschaft, die die Aufnahme regelmäßiger Seeverbindungen mit den Ostseeländern ermöglichte, war die schon von Häpke in ihrer Bedeutung hervorgehobene Umlandfahrt, die Umschiffung der jütischen Halbinsel um Kap Skagen. Auch in ihr sind die Friesen den Südersee- und Ijsselkaufleuten so gut wie sicher schon vorausgegangen, doch erfolgte erst durch die letzteren die regelmäßige Benutzung im geordneten Handelsverkehr. Aus dem Kamper Archiv stammt das früheste sichere Zeugnis für die Umlandfahrt, jenes Privileg des dänischen Königs Abel vom Jahre 1251, durch das er diejenigen, *qui*

³⁵ Hrsg. von G. Dumbar in seinen *Rei Publicae Daventriensis Analecta* t. II (1721), S. 117 ff.

³⁶ Vgl. insbes. den grundlegenden Aufsatz von R. Häpke, Friesen und Sachsen im Ostseeverkehr des 13. Jhs., in: *HGbl.* 19 (1913), S. 163—192.

³⁷ Smolensker Vertrag: *HUB* 1, n. 232, und H. A. Poelman, *Bronnen tot de geschiedenis van de Oostzeehandel* dl. 1 (1917), n. 3; Groninger Schreiben an Lübeck v. Febr. 1358: *HR* I, 1, n. 214.

umlandsfarae dicuntur, vom Strandrecht befreit³⁸. Das Rundschreiben, das Wismar 1285 wegen der Beschwerden des deutschen Kaufmanns in Norwegen an eine Reihe befreundeter Städte richtete, wandte sich dann außer an Kampen und die küstennahen Orte Leeuwarden, Groningen und Staveren bereits auch an Zwolle, Deventer, Zütfen und Harderwijk³⁹.

Erstes Ziel in der Ostsee waren, entsprechend dem Häpkeschen Zitat, die Schonenschen Märkte. Harderwijk, Kampen und Zütfen, das friesische Staveren und das geldrische Elburg, Deventer, Zwolle und schließlich Maastricht lassen sich alle früher oder später auf den Messen und beim Heringsfang auf Schonen nachweisen — guten Teils mit eigenen Fitten und Vögten⁴⁰.

Dokumente für den Gotlandhandel der Ijsselstädte ebenfalls schon im 13. Jh. sind die beiden oft zitierten Schreiben Zwolles und Kampens an Lübeck vom Jahre 1294, in denen sie die Travestadt (mit Rörig zu übersetzen) „gleichsam als Haupt der uns alle umschließenden Gemeinschaft“ anerkennen und in gleichem Atemzug ihrer Befriedigung darüber Ausdruck geben, *quod nec Frisones, nec Flandrenses, sicut hactenus contra antiqua jura fecerunt, per mare orientale versus Gothlandiam nullatenus navigare anmodo permittantur*⁴¹.

Die beiden Schreiben werfen ein Schlaglicht auf den scharfen Konkurrenzkampf mit Friesen und Flandrern, in dem die Südersee- und Ijsselstädte damals ihren Ostseehandel aufbauten, zugleich aber auch, wie Häpke sicher richtig interpretiert⁴², auf die damals auch für sie selber bestehende Gefahr, mit den Friesen verwechselt und gleich ihnen aus der Handelssphäre des Deutschen Kaufmanns herausgedrängt zu werden. Die Briefe scheinen ihren Eindruck nicht verfehlt zu haben. Jedenfalls blieben die Südersee- und Ijsselstädte mit der Hanse verbunden und in den niederländisch-hansischen Kreislauf eingeschaltet.

Erhielten sie so die stärksten Antriebe für ihre wirtschaftliche Entfaltung aus ihrer engen Verbindung mit der rheinisch-westfälischen Wirtschaft sowie aus der Bergen- und Ostseefahrt, so verfügten sie doch gleichzeitig dank ihrer günstigen Mittellage im flandrisch-hansischen Raum, dank dem Durchgangscharakter ihres Landes sowohl für den Ost-West- wie für den Süd-Nordverkehr und nicht zuletzt durch ihre Rolle als Frachtfahrer auch zu den drei westlichen Gestadeländern der Nordsee über ebenso alte wie lebhaft Beziehungen. Im Englandhandel lassen sich die Groninger und Staverer noch früher nachweisen als in der Ost-

³⁸ HUB 1, n. 411; Poelman I, n. 10.

³⁹ HUB 1, n. 996; HR I, 1, S. 9, sowie Poelman I, n. 38.

⁴⁰ Vgl. dafür die Register zu den einzelnen Bänden des HUB, Stichworte „Schonen“ und „Skanör“.

⁴¹ HUB 1, n. 1147, 1155; Poelman I, n. 48 (m. Berichtigung der Datierung im LUB 1, n. 485). Zum Inhalt vgl. auch Häpke, a. a. O. S. 185 ff.

⁴² A. a. O.

see⁴³. Als Beleg für die den Verzweigungen des Rheins nach Westen hin folgenden Handelsverbindungen mit Flandern nenne ich nur die — ähnlich wie für Hamburg und Lübeck — immer wieder erneuerten Zollprivilegien, mit deren Hilfe die holländischen Grafen ihre in beiden Fällen gleich fruchtlosen Versuche unternahmen, den Flandernhandel der Süderseestädte nach Dordrecht abzuziehen⁴⁴. In beiden Richtungen folgten den ostniederländischen Kaufleuten, wie übrigens auch im Handel mit Livland, alsbald die Westfalen, im Englandverkehr außerdem die Rheinländer.

Schon ehe sich dieser Fernhandel entwickelte, bestand sicherlich bereits mit den unmittelbar benachbarten nordniederländischen Seeprovinzen auf dem Wasserwege über die Südersee, über die westlichen Verzweigungen des Rheins und über Land ein vielgestaltiger wirtschaftlicher Konnex. Er gewann an Gewicht in dem gleichen Maße, in dem das wirtschaftliche Schwergewicht Hollands wuchs und namentlich seit dem Aufkommen der holländischen Textilindustrie. Jetzt wurden die Ijsselkaufleute zu den wichtigsten Vermittlern der holländischen Tuche landeinwärts teils in die Rheinlande, teils nach Westfalen und bis über die Weser⁴⁵.

Diejenige Stadt, die in der Seeschifffahrt der Ostniederlande konkurrenzlos führte, war Kampen; in Lübeck redete man daher 1368 kurz und bündig von *de van Kampen unde ere hulpere van der Südersee*⁴⁶. Es hatte in der internationalen Frachtfahrt des Mittelalters einen ersten Platz inne und zog aus ihr ungeachtet seiner bedeutenden Fischerei unzweifelhaft den weitaus größeren Gewinn. In der Ausdehnung der von Norden und Osten kommenden Seefahrt über Flandern hinaus tiefer nach West- und Südwesteuropa spielte es eine Pionierrolle. Schon 1413, 20 Jahre, ehe sich die Hanse das begehrte Privileg zu sichern vermochte, erwarb es sich von Herzog Johann von der Bretagne besondere Vorrechte für den Handel mit Baiensalz. In die normannischen Häfen brachte es seinen Hering, aus der Girondemündung holte es den Bordeauxwein, und bis nach Spanien und Portugal dehnte es seine Westfahrt aus⁴⁷.

So kam es zu der selbstbewußten und zeitweise distanzierten Stellung, die Kampen bis 1441 gegenüber der Hanse einnahm und deren tiefere Gründe zu verstehen mir wichtiger erscheint als eine Wiederaufnahme der alten Streitfrage, ob die Stadt 1441, wie die Quellen sagen, in den Bund wiederaufgenommen wurde oder, wie Walter Stein meinte, über-

⁴³ Belege in HUB 1, n. 161, 162, 189, 207 zu den Jahren 1224 und 1226.

⁴⁴ Über das Vergebliche dieser Bemühungen vgl. die Bemerkungen bei Poelman, Bronnen a. a. O. I, Einleitung S. XIV.

⁴⁵ Alberts, Overijssel, a. a. O.

⁴⁶ HUB 2, n. 243.

⁴⁷ Einzelbelege vgl. bei Rijpma, Kampen S. 32 f., 39, und Sneller, Deventer S. 23 ff.

haupt erst in ihn eingetreten ist⁴⁸. Man kann auf Kampen ungefähr die gleichen Worte anwenden, mit denen Bruno Kuske die Stellung des mittelalterlichen Köln zur Hanse umschrieben hat: „Die Hanse ebnete“ den Kampen wie den Kölnern „durch ihre Außenwirtschaftspolitik ... in den nord- und osteuropäischen Räumen außerhalb des Reiches den Weg, während sie in Westeuropa ihre Stellung selbständig zu finden mußten und zugleich ... die Wegbereiter für den Städtebund waren“⁴⁹.

Enger in dem durch die Hanse vorgezeichneten Rahmen hielten sich der Fernhandel und die wirtschaftliche Betätigung der übrigen Südersee- und Ijsselstädte, mochten sie auch als unmittelbare Grenznachbarn, deren Stärke auf einem möglichst breiten, unreglementierten Kontakt mit der flandrisch-holländischen Welt beruhte, gleich Köln und Kampen über die Zweckmäßigkeit der hansischen Flandern- und insbesondere Holland-Politik sehr viel anders denken als Lübeck und die wendischen Städte mit ihrem Prinzip des Brügger Zwangsstapels. Vor allem als Frachtfahrer hatten sie ihren festen Platz in der hansischen Wirtschaft. Instruktive Einblicke in die hier sich ergebenden Beziehungen gewähren uns für die Mitte des 14. Jhs. das Handels- und Haushaltsbuch des Rostocker Bürgermeisters Johann Töller und, ein paar Jahre später, die Abmachungen des Rostocker Ratsherrn Peter Krämer mit Zütfener Bürgern. Im ersten Falle erhalten wir detaillierte Angaben über Menge, Sorten und Herkunft der flandrischen Tuche, die ijsselländische Schiffer anscheinend alljährlich nach Rostock zu liefern pflegten; der zweite betrifft Geldgeschäfte, die der Rostocker Ratsherr mit den Zütfenern einging und bei denen die Rückzahlung nicht in Rostock, sondern in Brügge an einen *hospes* Kremers erfolgen sollte. Eine beträchtliche Zahl von Erbfällen gestattet uns ferner, ähnlich wie für den deutschen Niederrhein und Westfalen, die Feststellung, wieviele Familienverbindungen zwischen dem handeltreibenden Bürgertum der ostniederländischen und der Ostseestädte durch die Hansebeziehungen angebahnt worden sind. Auch die Südersee- und Ijsselstädte haben an dem Beitrag, den das Rheinland und Westfalen zum Aufbau der hansischen Welt im Osten geliefert haben, ihren Anteil, und wir könnten dessen Maß und Bedeutung noch genauer würdigen, wenn die ostniederländischen Städte von den neueren Bearbeitern dieser Dinge nicht mit den holländischen ohne Gefühl für die noch sehr anders gelagerten Verhältnisse des Mittelalters in einen Topf geworfen würden⁵⁰. So erscheint der Anschluß an die Welt des Deutschen Kaufmanns und

⁴⁸ Der ersteren Ansicht ist Meilink. a. a. O. S. 108 ff., 128, 162 ff., und Stellingen III, die zweite vertritt W. Stein, Die Hansestädte II a, in: HGBl. 1913, S. 541 ff. Offen bleibt die Frage bei Rijpma, a. a. O. S. 11, 41, und Sneller, a. a. O. S. 55.

⁴⁹ Köln und der Nordwesten, a. a. O. S. 57.

⁵⁰ Belege für alle vorstehend genannten Fragen bei Poelman, Bronnen, insbes. für Rostock I, n. 73, n. 175, n. 183, n. 201. n. 202. n. 206, n. 207.

der förmliche Beitritt zur Hanse, den die ostniederländischen Städte früher oder später sämtlich vollzogen, nur als das natürliche Ergebnis ihrer innigen Verbindung mit dem westdeutschen Hinterland und ihrer vorwaltenden Handelsinteressen.

Warum aber gestaltete sich — diese wichtige Frage bleibt nun noch zu beantworten — ihr Verhältnis zur Hanse so wesentlich anders als bei den benachbarten Städten Hollands und Seelands? Denn es gab zwischen den beiden Städtegruppen wohl eine gewisse, teils lagemäßig gegebene, teils geschichtlich begründete Unterschiedlichkeit in der vorwaltenden Grundausrichtung, aber keine scharfe Gegensätzlichkeit. Ganz wie die Ijsselände waren auch die Seeprovinzen ein Verbindungsglied zwischen den Rheinlanden und England einerseits, Flandern und dem Hanseraum andererseits.

Das Bild, das uns die erhalten gebliebenen geldrischen Flußzollrechnungen vom Rheinzoll zu Lobith und den Waalzöllen in Nimwegen, Tiel und Zaltbommel stromauf und stromabwärts zu Ende des 14. Jhs. eröffnen, zeigt gleich den einige Jahre älteren Dordrechter Zollrechnungen einen intensiven Austausch auch zwischen den niederländischen Seeprovinzen und dem Niederrhein, darunter vor allem seiner Metropole Köln. Vom März 1394 bis zum Februar 1395 passierten den Waalzoll zu Tiel 177 Schiffe, die den Hauptausfuhrartikel Dordrechts, das Salz, stromaufwärts führten. Genau ebensoviele Schiffe brachten den holländischen Hering und Bückling, 53 holländisches Bier und 27 holländischen Käse den Fluß hinauf. Von den stromabwärts fahrenden Schiffen hatten nicht weniger als 214 Rheinwein geladen; nur noch das Weseler Holz spielte neben ihm eine gewisse Rolle. Dordrecht bildete den wichtigsten Stapelplatz für die Rheinweine im Nordwesten überhaupt. Einen möglichst großen Anteil am Transport dieses holländisch-rheinischen Durchgangshandels zu gewinnen und *ein oplach ende stapel tusschen Colen ende Dordrecht* zu werden, war das damalige Hauptziel Nimwegens. Sein Aufstieg im Spätmittelalter ist mit dem Erfolg dieser Bemühungen engstens verbunden⁵¹.

Seinerseits machte Köln bei der Pflege seiner Wirtschaftsbeziehungen zwischen den östlichen und westlichen Niederlanden keinerlei grundsätzlichen Unterschied. Die Rundschreiben, die die Stadt bei besonderen Anlässen an ihre niederländischen Lieferanten oder Abnehmer versandte,

⁵¹ Über die geldrischen Flußzölle vgl. J. C. Westermann, *De rekeningen van de landsheerlijke riviertollen in Gelderland 1394/95* (Werken, uitg. door Gelre no. 21, 1939), und zu ihrer Interpretation J. F. Niermeyer, *Over de handelsverkeer tusschen het Rijnland, Gelre en Holland in het laatst der veertiende eeuw*, in: *TG* 55 (1940), S. 25—41. — Den Dordrechter Handelsverkehr mit dem rheinischen Oberland behandelt Niermeyer auch anhand der Dordrechter Zollrechnungen der Jahre 1380—85 in dem oben, Anm. 5 genannten Aufsatz, insbes. dl. 3, S. 21 ff.

pflegten unterschiedslos an die Städte am nördlichen Niederrhein, in Overijssel, rings um die Südersee, in Holland und Seeland und zuweilen noch in den südlichen Niederlanden gerichtet zu werden⁵².

Auch ihre Rolle im spätmittelalterlichen Seeverkehr war bei den Städten östlich und westlich der Südersee ähnlich. Ebenso wie der niederländische Osten kam auch der holländisch-seeländische Westen darin empor durch seinen Fischfang, als Frachtfahrer und als Makler zwischen den beiden großen europäischen Ergänzungsgebieten. Wenige Jahrzehnte, nachdem die Südersee- und Ijsselstädte auf Schonen in Erscheinung traten, taten es auch die Holländer und Seeländer. Seit der ersten Hälfte des 14. Jhs. treffen wir dort auch Zierikzee, Brielle, Amsterdam, Dordrecht und selbst das brabantische 's Hertogenbosch. Auch die Holländer und Seeländer hatten hier ihren eigenen Vogt⁵³. Auch in Gouda und Haarlem bestanden Schonenfahrergilden. Als Frachtfahrer und als Bundesgenossen gegenüber Dänemark haben die Hansen zunächst auch die Dienste der Holländer und Seeländer gern in Anspruch genommen. An der Verfrachtung der östlichen Massengüter nach dem Westen und insbesondere dem Korntransport waren sie gewiß nicht weniger beteiligt als die Ijsselstädte. Amsterdam und Brielle sprachen bei der Konföderation, die 1367 gegen Waldemar III. von Dänemark geschlossen wurde, ein gewichtiges Wort mit, Amsterdam nahm bei der Kriegsführung einen bedeutenden Teil der Lasten auf sich und erscheint auch in den Friedensverhandlungen mit Waldemar als gleichberechtigter Partner. Bis 1394 erschienen holländische Gesandte auf den Hansetagen⁵⁴.

Wenn schließlich die Holländer seit dem 14. Jh. ihre eigene Tuchindustrie aufbauten und mit ihren Erzeugnissen als immer unangenehmere Konkurrenten für den an den Brügger Stapel gebundenen hansischen Tuchhandel auftraten, so leisteten ihnen dabei die ijsselländischen Händler als bereitwillige Vermittler des Absatzes nach Westdeutschland beharrlichen Vorschub. Überdies griff die textilindustrielle Entwicklung, wie Hektor Ammann gezeigt hat, nach relativ kurzer Zeit von Holland auch auf die Südersee- und Ijsselstädte über⁵⁵. Wurde Deventer doch um 1475 bereits seinerseits wieder zum Anreger für textilgewerbliche Neuerungen oder Neuansetzungen in Soest und Göttingen⁵⁶. Nur qualitativ blieb das Ijsselgebiet hinter den übrigen Textillandschaften im Nordwesten beträchtlich zurück.

⁵² Die Belege vgl. bei Kuske, Quellen, z. B. I, S. 198, 206 f.; II, S. 26 ff. usw. Dazu: Köln und der Nordwesten, a. a. O. S. 54.

⁵³ Die Belege vgl. im Register zu den einzelnen Bänden des HUB, Stichworte „Schonen“ und „Skanör“. Dazu Vollbehr, a. a. O. S. 16 f.

⁵⁴ Vollbehr, a. a. O., sowie Poelman, a. a. O. I, Einl. S. XIV f.

⁵⁵ H. Ammann, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter, a. a. O., insbes. Abb. 10 und 11.

⁵⁶ HUB 10, S. 28 f., sowie von der Ropp, Zur Geschichte des Tuchgewerbes im Ausgang des 15. Jhs., in: HGbl. 1892, S. 172 ff.

Es gab mithin zu beiden Seiten der Südersee zwar mancherlei wirtschaftliche Unterschiede und Nuancen, gab eine größere Intensität der wirtschaftlichen Verflechtung mit Rheinland und Westfalen hier, mit Flandern und England dort, aber keinen so tiefen wirtschaftlichen Strukturgegensatz, daß wir ihn allein oder auch nur vornehmlich für den Riß verantwortlich machen könnten, der Rörigs „hansisch-flandrischen Raum“ gerade auf der Höhe der Südersee in zwei Hälften spaltete. Es gab zwischen den Teilen vielmehr auch wirtschaftliche Übereinstimmungen, die dazu führen konnten, daß van Houtte den Ijsselraum von seinem niederländischen Blickwinkel aus wirtschaftlich noch dem niederländischen Marktgebiet zurechnen wollte. Auch Häpke hat sich trotz seiner Grundvorstellung von eindeutig gegeneinander abgesetzten ökonomischen Landschaften dieser Tatsache nicht ganz entziehen können⁵⁷.

Worin war es dann aber begründet, daß das Verhältnis der Städte östlich und westlich der Südersee zur Hanse seit der Wende zum 15. Jh. so grundsätzlich auseinanderging? Es kam dafür ohne Zweifel eine Reihe von Umständen zusammen. Man verweist nicht selten auf den zeitlichen Unterschied in der wirtschaftlichen Entfaltung des nordniederländischen Ostens und Westens, der es der östlichen Städtegruppe ermöglicht habe, in einer Periode in die Hanse hineinzuwachsen, in der sich diese noch in ihrer expansiven freihändlerischen Phase befand, während die eigentliche wirtschaftliche Entfaltung der Seeprovinzen erst in die konservative Phase der Hanse gefallen sei. Doch erklärt auch das nicht alles. Ist doch auch ein Gutteil der ostniederländischen Städte trotz der fühlbaren Konkurrenz, die auch ihr Ostseehandel mit den preußisch-livländischen Städten für die wendische Städtegruppe darstellte⁵⁸, ebenfalls erst in dieser kritischen Zeit in die Hanse förmlich aufgenommen oder wieder aufgenommen worden⁵⁹.

Sollten wir freilich dem etwa anderthalb Jahrhunderte nach dem holländisch-wendischen Kriege von 1438/41 schreibenden Zwoller Verfasser der *Res Transisalanæ* glauben, so hätten die wendischen Städte damals unterschiedlos die Holländer und die Ijsselstädte bekriegt und aus der Ostsee auszuschließen gesucht⁶⁰. Doch kann davon gar keine Rede

⁵⁷ Häpke, a. a. O. S. 180, in Kritik einer dahingehenden Meinung Kiesselbachs.

⁵⁸ Am 10. Febr. 1432 wußte der deutsche Kaufmann zu Brügge an Lübeck sogar das bevorstehende Auslaufen einer von Holland, Seeland und Kampen gemeinsam ausgerüsteten Flotte von mindestens 50 Schiffen zu melden, die unter Verschmähung der hansischen Schiffe auf eigene Hand in der Baie Salz zu laden und dieses durch den Sund nach Preußen und Livland zu bringen beabsichtigen; HUB 6, n. 998; HR II, 1, n. 94, sowie Poelman, a. a. O. I, S. 1178.

⁵⁹ Vgl. die Übersicht bei W. Stein, *Hansestädte*, a. a. O., S. 533 ff., wo aber Zwolle vergessen ist.

⁶⁰ *Hollandi, Selandi et Transisalani indies magis adque magis septentrionem versus, et in mare Balthicum navigationes instituebant. Invidis oculis id adspexere Germaniæ civitates, quas Orientales indigetare solent; hinc aemu-*

sein. Der Chronist hat hier, wie schon seine Verwendung des Anfang des 15. Jhs. noch ungebräuchlichen und anachronistischen Einheitsbegriffs *Belgae* für die beiden Volksteile anzeigt, die politischen Verhältnisse und Vorstellungen des späten 16. Jhs. in die Vorgänge des früheren 15. hineininterpretiert.

Die *Transisalanae* (um Bumanns Ausdruck aufzunehmen) hielten sich zwar wie der ganze hansische Westen und die preußisch-livländischen Städte tunlichst aus den offenen Feindseligkeiten mit den Holländern heraus, standen aber mit ihren Gefühlen durchaus gegen sie und nahmen den Krieg zum Anlaß, um sich hinfert enger als zuvor an die Hanse anzuschließen: Auf der Lübecker Hansetagung vom März 1441, also schon beinahe ein halbes Jahr vor dem Kopenhagener Friedensschluß vom 23. August, erschienen die Bürgermeister oder Ratsherren von sechs der führenden ostniederländischen Städte. Drei von diesen Städten: Arnheim, Roermond und auch Kampen, ließen sich neu oder wieder in den Bund aufnehmen. Die geldrischen Städte hatten, wie vor einigen Jahren der Amsterdamer Historiker Niermeyer aus den Archiven der beteiligten Städte nachweisen konnte, noch einen besonderen Grund für ihr plötzlich gesteigertes Interesse an der Hanse: Sie waren in einem von keiner Chronik erwähnten und deshalb bis dahin der Forschung völlig unbekannt gebliebenen Streit mit Dordrecht um dessen Anspruch auf den Rheinweinstapel geraten und suchten dafür nun die Unterstützung der Hanse. Zwar nicht bei der Hanseorganisation als solcher, wohl aber bei Köln und den niederrheinischen Hansestädten, die gleich ihnen durch das Dordrechter Vorgehen betroffen waren, fanden sie die erhoffte Hilfe.

Trotz gewisser zwischen Köln und den geldrischen Städten fortbestehender Schwierigkeiten, die eine Folge der 1431 über den Herzog von Geldern verhängten und jahrzehntelang aufrechterhaltenen Reichsacht waren⁶¹, gehörten Köln und die ostniederländischen Städte hinfert zusammen. Auch für Kampen, das trotz sehr diplomatischen Verhaltens durch die Holländer sehr empfindlich geschädigt worden war⁶², war seit 1441 die Zeit seiner „splendid isolation“ gegenüber der Hanse vorbei.

lacione adque adio mox laborari ceptum, vitiumque facere amicitiae, quae hactenus inter eas intercesserat. Prima belli a Vandalicis origo exorta est, plurimae Hollandorum. Transisalanorum naves direptae, depressae . . . Hollandi apud Philippum Burgundum, Transisalani apud Diepholdium [d. i. der Utrechter Bischof Rudolf von Diepholt] conquesti sunt de vi iniuriisque, quae nullo suo merito a Vandaliciis passi erant. Deren Ziel sei gewesen, quo omnino Belgas mari excluderent usw., Dumbar, Analecta t. II, S. 181 ff.

⁶¹ J. F. Niermeyer, Een vijftiende-eeuwse handelsoorlog: Dordrecht contra de bovenlandse steden, 1442—45. In: BMHG 66 (1948), S. 1—59.

⁶² In einem Heft im StA Kampen sind die unerledigten Schadensansprüche Kampens an die holländischen Städte aus diesen Jahren zusammengestellt; vgl. HUB 6, S. 289, Anm. 1. Weitere finden sich in dem voluminösen Verzeichnis des den Preußen und Livländern während der Jahre 1438—41 von den Holländern zugefügten Schadens; HUB VII, 1, n. 767.

Ein paar Jahre darauf, 1447, ergriff Deventer, eine Anregung Münsters aufgreifend, die Initiative zur Aufrichtung einer landschaftlichen Organisation aller sich zur Hanse rechnenden ostniederländischen Orte, aus der — unter allerhand Wechsellern und Schwankungen — durch den Hinzutritt Kölns und der westfälischen Städte die Gesamtorganisation der westlichen Hansestädte, das sogen. Kölnische Drittel, erwachsen ist⁶³.

Der Zusammenschluß galt gewiß auch der wirksameren Verteidigung der eigenen Belange innerhalb der Hanse gegenüber den wendischen Städten in der den ganzen hansischen Westen mehr als ein halbes Jahrhundert hindurch beunruhigenden Frage der ausschließlichen Zuständigkeit des Brügger Stapels für den gesamten hansischen Tuchhandel, die ihren Höhepunkt 1470—76 mit der Verhansung Kölns erreichte; doch wurde durch ihn gleichzeitig die Grenze zwischen dem hansischen Osten und dem holländisch-seeländischen Westen unterstrichen. Auch die Konflikte zwischen den Südersee- und den holländischen Städten nahmen nun immer schärfere Formen an. Der Streit der geldrischen und nieder-rheinischen Städte mit Dordrecht zog sich über lange Jahre hin. In der gleichen Zeit kam es zu einer schweren Störung auch der holländisch-andere Hansestädte auch, die Holländer vom Bürgerrecht ausschlossen. Erst 1472/73, bei der Beendigung eines zehnjährigen Streites mit den holländischen Städten um Deventers Stellung als zentraler Markt für den Butterabsatz, machte die Ijsselstadt diese Maßnahme teilweise wieder ijselländischen Beziehungen. 1443 beantworteten Deventer, Kampen und rückgängig⁶⁴.

Zwolle die Wegnahme von vier Kamper Schiffen damit, daß sie, wie

Es waren aber keineswegs nur wirtschaftliche Gründe, die zu dieser Versteifung der Fronten führten. Hinter der verbissenen Abwehr des holländischen Einflusses stand nämlich zugleich der politische Gegensatz des niederländischen Ostens gegen die immer mehr um sich greifende Macht Burgunds. Deventers bewaffneter, selbst von Münster aktiv unterstützter Widerstand gegen die Begeisterung des Utrechter Stuhls durch Philipps des Guten Bastardsohn David von Burgund ist dafür nur ein, wenn auch besonders deutliches, Zeichen⁶⁵. So wie Burgund sein Gewicht in entscheidender Stunde für die gewaltsame Austragung des holländisch-hansischen Gegensatzes in die Waagschale warf, hat die Aufrichtung seiner Herrschaft über die Seeprovinzen auch in das Verhältnis zwischen den holländischen und den geldrisch-overijsselschen Städten eine ganz neue Schärfe gebracht.

⁶³ Hierzu vgl. O. Hollweg, *De Nederlandsche Hanzesteden* (1941), S. 43, sowie L. v. Winterfeld, *Das westfälische Hansequartier*, a. a. O. S. 272 ff., 342.

⁶⁴ Sneller, *Deventer*, a. a. O. S. 73 f., 87 f. Die Angaben über die betreffenden Maßnahmen lauten in den verschiedenen Chroniken nicht ganz gleich.

⁶⁵ W. Jappe Alberts und F. W. N. Hugenholtz bereiten über diese Vorgänge eine besondere Quellenpublikation vor.

Es handelt sich dabei nicht nur um einen der im Territorialzeitalter so häufigen regionalen Gegensätze, sondern um eine im größeren europäischen Zusammenhang bedeutsame Gegensätzlichkeit. Es war der Unterschied zwischen den sich noch zur deutschen Welt in irgendeiner Weise zugehörig fühlenden Grenzgebieten im Westen des mittelalterlichen Reiches und denen, die der einstigen Zusammengehörigkeit bereits völlig entwachsen waren. Die Ursprünge dieser Scheidung reichen bereits in die vorburgundische Zeit zurück. So lehnten die Harderwijker 1305 die Zugehörigkeit ihrer Stadt zu den Holländern mit der Begründung ab, daß sie *de potestate et hansa Alamanie* seien, und auch in Flandern schieden sich damals bereits die Kaufleute von der Ijssel als ein Teil der *mercatores imperii* grundsätzlich von den Holländern⁶⁶. Umgekehrt hielten sich die Dordrechter Kaufleute schon im 13. Jh. niemals zu den *mercatores imperii*⁶⁷. Auf diesem Hintergrund erhält auch die Benennung *Campen in Alemannia* für die Ijsselstadt, die uns Ende des 14. und Anfang des 15. Jhs. zugleich in burgundischen, britannischen und englischen Quellen entgegentritt⁶⁸, grundsätzliche Bedeutung. Sie bezeichnet die Lage inmitten eines Gebietes, bei dem man sich der Zugehörigkeit zum alten Reich noch bewußt war und sie, aus welchen Gründen es auch immer sein mochte, bejahte.

Daß das wirklich der Fall war, bestätigen uns die burgundischen Hofchronisten. Auch sie unterscheiden, wie Johan Huizinga hervorgehoben hat⁶⁹, scharf und grundsätzlich zwischen den nordniederländischen Seeprovinzen, bei denen man eine gewisse Affinität zur französisch-burgundischen Welt empfand, und den Ostprovinzen einschließlich Utrechts. Holländer und Seeländer sind für burgundische Schriftsteller wie Froissart und Chastellain den Flamen verwandte *Thiois*, Gelderer und Utrechter hingegen *une diverse génération de gens*, ja *Allemands*, sind Angehörige von *diverses et sauvages nations*, die allem Französischen mit Abneigung gegenüberstünden.

Der damalige ostniederländisch-holländische Gegensatz wurzelte also, wie sich übrigens auch aus einer kritischen Lektüre von Häpkes Darlegungen über die westlichen und östlichen Niederlande als zwei verschiedene ökonomische Landschaften ergibt, letztlich nicht nur in unterschied-

⁶⁶ Reese, a. a. O. I, S. 343 m. Belegen.

⁶⁷ Häpke, a. a. O. S. 188 f.

⁶⁸ Beispiele vgl. in HUB 3, S. 435 f.: *Villa de Campe in Alemannia*, Urkunde Philipps d. Kühnen von Burgund vom Jahre 1385; 5, n. 1123: *Campees en loysche d'Utrecht en Alemaigne*, Urkunde Herzog Johanns von Bretagne v. Jahre 1414; 6, n. 70: *Campe in Alemannia*, Schutzbrief Heinrichs V. von England v. Jahre 1416.

⁶⁹ Deutsch in: Aus der Vorgeschichte des niederländischen Nationalbewußtseins, in der Aufsatzsammlung: Im Banne der Geschichte (1942), S. 292 f.; niederländisch zuletzt in: Verzamelde Werken dl. II (1948), S. 152 f. m. Belegen.

lichen Wirtschaftsweisen und Wirtschaftsinteressen, sondern in einer unterschiedlichen Gesamthaltung.

Die niederländische Forschung hat uns in den letzten Jahren den Blick dafür geschärft, wie weitgehend die Struktur des damaligen niederländischen Ostens politisch, gesellschaftlich und kulturell auch im Spätmittelalter noch mit der der angrenzenden deutschen Gebiete, also vor allem mit Westfalen und dem Niederrhein, übereinstimmte. In Sonderheit war das der Fall in all den Bereichen, in denen die Städte bestimmend waren oder ein gewichtiges Wort mitzureden hatten: in der Stadtverfassung, dem Aufbau der Verwaltung, der Organisation der Wirtschaft und den ständischen Verhältnissen⁷⁰.

Aber auch in geistig-kultureller Hinsicht war die Lage nicht grundsätzlich anders, obwohl die wichtigste Kulturmacht des Mittelalters, die Kirche, in der Kölner Kirchenprovinz und im Bistum Utrecht von jeher den Osten und den Westen der heutigen Niederlande einheitlich zusammenfaßte. Gewiß hat die eigenartige Form spätmittelalterlicher Frömmigkeit, die das Ijsseland in der *Devotio moderna* hervorbrachte, auch in die westlichen Niederlande hinübergewirkt, aber breiter und tiefer war doch auch hier der Zusammenhang mit Westfalen und dem Niederrhein. Schon an der räumlichen Verbreitung der Brüderhäuser kann man das ablesen⁷¹.

Ähnliches gilt, obwohl auch einst Erasmus von Rotterdam in Deventer, zu Füßen des Westfalen Alexander Hegius sitzend, seine erste Einführung in die Welt der Wissenschaft erhielt, auch für den Humanismus: „Es ist unser bestimmter Eindruck“ (nl. *stellige overtuiging*), so lautet das Ergebnis der jüngsten zusammenfassenden Untersuchung des niederländischen Humanismus durch den Niederländer Bot⁷², „daß die kulturellen Gemeinschaftsbande der östlichen Niederlande mit Westdeutschland, oder besser noch mit Westfalen und Rheinland, viel stärker waren als mit den übrigen niederländischen Gebieten ... Der Humanismus ist in diesen Landschaften auf das westniederdeutsche Kulturgebiet hin ausgerichtet (nl. *ontloken*), zu dem die östlichen Niederlande denn auch gerechnet werden müssen, und zwar nicht lediglich peripherisch, sondern als ein sehr wesentlicher und mitunter führender Bestandteil davon — man denke an die Bewegung der *Devotio moderna*. Bis tief in das 16. Jh.

⁷⁰ Beispiele vgl. für die ständische Entwicklung zuletzt in dem Beitrag von W. Jappe Alberts, Zur Entstehung der Stände in den weltlichen Territorien am Niederrhein, in: *Aus Geschichte und Landeskunde. Franz Steinbach zum 65. Geburtstag* (Bonn 1960), S. 333—349; für die städtische Verfassung und Verwaltung in seinem Aufsatz: *Mittelalterliche Stadtrechnungen als Geschichtsquellen*, in: *RheinVjbl.* 23 (1958), insbes. S. 80 ff., sowie in seiner Antrittsvorlesung, a. a. O.

⁷¹ Vgl. dafür im einzelnen die Nachweise in meiner vor der Veröffentlichung stehenden Geschichte der Niederlande.

⁷² N. M. Bot, *Humanisme en onderwijs in Nederland* (1955), S. 14.

blieben die Schulen von Venlo, Roermond, Nimwegen, Deventer und Groningen nach Deutschland hin orientiert“. So Bot.

Daß ein gleiches, wiederum abweichend von den damals bereits stark nach Löwen gerichteten Seeprovinzen, auch für die damaligen Hochschulbeziehungen der östlichen Niederlande gilt, werde ich an anderer Stelle näher belegen. Bis zur Mitte des 16. Jhs. blieb Köln für den niederländischen Osten das allein bestimmende Bildungszentrum in Nordwesteuropa.

Machen sich in der nordwestdeutsch-hansischen Orientierung der Süderseestädte alte stammesmäßige Zusammenhänge geltend? Die Frage hat die Forschung wiederholt beschäftigt. Namentlich das Sachsentum wurde gern als die Ursache für die Verbindung mit der Hanse angesehen⁷³. Ich will das Mitspielen stammesgeschichtlicher Vorstellungen bei der Hinneigung der sächsisch sprechenden Teile der Ostprovinzen zur Hanse nicht in Abrede stellen. Doch halte ich die stammesgeschichtliche Erklärung im ganzen für unzureichend und für zu eng. Wichtiger war ohne Zweifel die ganz allgemeine kulturräumliche Verbundenheit des niederländischen Ostens mit Nordwestdeutschland. Die engen Beziehungen zum nichtsächsischen Niederrhein ließen sich sonst gar nicht erklären. Auch das Bewußtsein der Verbundenheit mit dem spätmittelalterlichen Reich darf nicht als eine Art modernen Nationalbewußtseins verstanden werden. Es gehört zu dem großen Komplex überlieferter Beziehungen, Sitten und Gewohnheiten, die den niederländischen Osten mit den deutschen Gebieten verbanden und an denen er festzuhalten wünschte. Politisch schärfere Konturen erhielt das alles erst, als die überkommenen Zusammenhänge und Lebensformen plötzlich durch Burgund infrage gestellt wurden. Was den ostniederländischen Städten im burgundisch gewordenen Holland entgegentrat, war der moderne zentralistische Verwaltungsstaat. Die drei Overijsseler *hoofdsteden* Kampen, Deventer und Zwolle, die sich in allen ihre Gebiete betreffenden Fragen längst ein Mitspracherecht neben dem Utrechter Bischof errungen hatten, und die vier geldrischen Hauptstädte, denen im 15. Jh. für ihr Land das gleiche gelungen war, waren nicht bereit, darauf zugunsten des für sie in Burgund verkörperten modernen Staatszentrismus wieder zu verzichten — ebensowenig übrigens wie die drei führenden Städte Flanderns, von denen sich Gent bekanntlich noch unter Karl V. gegen den burgundisch-habsburgischen Gesamtstaat aufgebäumt hat. In dieser großen geistig-politischen Auseinandersetzung erhielt das ganz auf den Städten basierende bündische Prinzip der Hanse für die selbstbewußten ostniederländischen Städte, wenn ich recht sehe, zugleich einen über alles Wirtschaftliche hinausgehenden ideellen Wert.

⁷³ So in vorsichtiger Form auch Häpke, Friesen und Sachsen a. a. O. S. 190.

Man wird fragen, warum die niederländischen Ostprovinzen dann doch im niederländischen Gesamtstaat aufgegangen und zu einem integrierenden Bestandteil der heutigen niederländischen Welt geworden sind. Die Antwort darauf kann nicht zweifelhaft sein: Dafür war entscheidend nicht der Wille der Bevölkerung, weder in den östlichen Niederlanden noch in den altburgundischen Gebieten, sondern die zielbewußte Machterweiterung der burgundisch-habsburgischen Dynastie. Die ostniederländischen Städte und Territorien mochten innerlich dem burgundisch-niederländischen Gesamtstaat so ablehnend gegenüberstehen wie sie wollten — auf die Dauer erwies sich dieser doch als die geschichtlich überlegene Kraft. Der Ausgang des erbitterten Ringens blieb über ein halbes Jahrhundert in der Schwebe: bei Utrecht und Overijssel bis 1528, bei Geldern sogar bis zum Frieden von Venlo im Jahre 1543⁷⁴ — dann aber gaben sich die Burgund widerstrebenden Fürsten und Stände davon Rechenschaft, daß jeder weitere Widerstand aussichtslos geworden war. Daß schließlich die äußere Vereinigung mit den Seeprovinzen immer mehr zu einer inneren wurde, war entscheidend ein Werk des niederländischen Aufstandes, der auch in den östlichen Niederlanden das politische Denken und Kulturbewußtsein von der Tiefe her neuformte.

Doch haben die Süderseestädte selbst dann noch an der alten Hanse-tradition festgehalten, als die Hanse selber praktisch schon kaum noch etwas bedeutete. Gleich den letzten Resten der Reichsverbundenheit bildete nun die hansische Vergangenheit für den niederländischen Osten einen geschichtlichen Ruhmestitel, den neben dem neuen Gedanken des *Ghemenebest* weiter zu pflegen er nicht zögerte.

Das zeigt sich sehr schön an der Art, wie nunmehr die ostniederländische Geschichtsschreibung noch bis ins 18. Jh. hinein die Tatsache der alten Hansezugehörigkeit des Landes behandelte. Für die Chronisten des 15. und teilweise noch des 16. Jhs., einen Bijndop und Boecop⁷⁵, die als Kamper Gemeindesekretäre sehr praktisch mit den Hansefragen befaßt gewesen waren, bildete sie nur eine Tatsache neben vielen anderen. In ihren Darstellungen trat sie hinter den Vorgängen der Territorialgeschichte mehr oder weniger zurück. Hingegen rückten die Chronisten und Historiker vom ausgehenden 16. bis zum 18. Jh.: die *Res Transisalanae* des Bumanus, die *Daventria Illustrata* des Jacob Revius aus dem Jahre 1651, Moonens *Korte Chronyke* der Stadt Deventer aus dem Jahre 1681 und schließlich die *Rei Publicae Daventriensis Analecta* des Gerhard

⁷⁴ Zum Ganzen vgl. J. A. L. Struick, *Gelre en Habsburg 1492—1528* (Arnhem 1960), sowie meinen Beitrag: *Landschaftliche und überlandschaftliche Kräfte im habsburgisch-klevischen Ringen um Geldern und im Frieden von Venlo*, in: *Aus Geschichte und Landeskunde*. Franz Steinbach zum 65. Geburtstag gewidmet (1960), S. 92—113.

⁷⁵ Arent toe Boecop, *Kronijk*, hrsg. v. der Historisch Genootschap te Utrecht (1860).

Dumbar von 1721 die alte hansische Verbundenheit der Ostprovinzen jeweils gebührend ins Licht. Die *Daventria Illustrata* des in den ganzen Niederlanden hochgeachteten und sicherlich gut generalstaatlich gesonnenen Deventerer Prädikanten Jacob Revius beginnt, unmittelbar im Anschluß an die feierlichen lateinischen, griechischen und hebräischen Huldigungsgedichte seiner Leidener humanistischen Freunde, sogleich mit einer ausführlichen Erörterung des Begriffes Hansestadt (wobei uns neben besseren selbst die schauerliche Etymologie: *a mare Teutonico quod ad illud sita essent hoc enim est An-zee* nicht erspart wird) und mit einer später noch einmal ausführlich wiederholten Einzelübersicht über die gesamte hansische Organisation mit all ihren Quartieren, Haupt-, Beistädten und Kontoren bis hin nach Anklam, Braunsberg, Reval und Novgorod sowie den entsprechenden gelehrten Literaturverweisen. Das darauf folgende Huldigungsgedicht auf Deventer aber gipfelt in den Zeilen:

*Dus wert sy genoemt onder Heeren end Knapen
Eyn Keyser vrye Hanse-Stadt bondich end vast:
Wiewol sommige daer lelick om gapen
Got geve Davontur altyt vrede en rast*⁷⁶.

Sehr charakteristisch erscheinen in diesen Zeilen die Erinnerung an die alte Reichszugehörigkeit⁷⁷ und die Hansetradition der Ijsselstadt miteinander verbunden. Beides versinnbildlichte nun für die inzwischen an wirtschaftlicher und politischer Bedeutung sehr zurückgegangenen Ijsselstädte die große Zeit ihrer Vergangenheit, und die niederländische Republik war großzügig und weitherzig genug, darin nicht eine Beeinträchtigung ihrer selbst zu sehen.

Wenn die Ijssellande ähnlich auch noch heute bei allem guten Niederländertum, an dem nicht der geringste Zweifel bestehen kann, ihre hansische Vergangenheit als etwas betrachten, das der Erinnerung würdig ist, so wird ihnen auch der mit der Geschichte des alten Nordwestraums befaßte Historiker, ob Niederländer oder Deutscher, nicht widersprechen. Auch sie fügt sich zwanglos in ein neues europäisches Geschichtsbild.

⁷⁶ *Daventria Illustrata* (Lugduni Batavorum), S. 2 ff., 5 ff.

⁷⁷ Über diese vgl. im einzelnen R. Feenstra, A quelle époque les Provinces-Unies sont-elles devenues indépendentes en droit à l'égard du Saint-Empire, in: TRG XX (1952).

BREMENS AUFNAHME IN DIE HANSE 1358 IN NEUER SICHT

von

HERBERT SCHWARZWÄLDER

Die Quellen über eine so wichtige Frage wie den Eintritt Bremens in die Hanse haben den Geschichtsforschern manches Rätsel aufgegeben. Das hat vor allem zwei Gründe: Einmal unterrichten uns die Urkunden nicht hinreichend über diesen Vorgang; und zum anderen ist die chronikalische Überlieferung gerade zu diesem Problem besonders verworren. Es würde sich für uns nicht lohnen, noch einmal auf die damit zusammenhängenden Schwierigkeiten zurückzukommen, nachdem sich bereits so bedeutende Historiker wie Karl Koppmann¹, Dietrich Schäfer² und Wilhelm von Bippen³ ausgiebig mit ihnen beschäftigt haben, wenn nicht eine Berücksichtigung bisher unbeachteter alter Redaktionen der Rynesberch-Schene-Chronik wesentlich mehr Licht in das Dunkel bringen könnte als die bisherigen Erörterungen, denen nur eine einzige Chronik-Fassung, nämlich die von Lappenberg teilweise abgedruckte⁴, zugrunde lag. Zuvor werden wir aber noch einmal den gesicherten Bestand der urkundlichen Überlieferung kurz überblicken müssen, da er uns feste Richtpunkte vermitteln kann, an denen wir die Zuverlässigkeit der chronistischen Quellen überprüfen dürfen.

Am wichtigsten ist eine Urkunde, ausgestellt (*datum et actum*) von *consules et commune civitatis Bremensis* in Lübeck am 3. August 1358⁵. Wahrscheinlich wurde der Urkundentext von den Ratsgesandten Hinrich Doneldey und Bernd von Dettenhusen nur in Lübeck ausgehandelt, allenfalls der Text in der Lübecker Ratskanzlei niedergeschrieben; die Ratifikation erfolgte doch wohl durch Siegelung in Bremen. Von der Urkunde hatten sich Originale in Bremen, Lübeck und Köln erhalten, von denen aber nur das letzte den zweiten Weltkrieg überdauert hat. Die Aussteller bedanken sich bei *viris consulibus civitatum maritimarum et etiam aliarum civitatum nec non communibus mercatoribus de hanza Theutonicorum sacri Romani imperii*, also bei den Städten und Kauf-

¹ In den HR I, Bd. 1, S. 139 ff.

² Bremens Stellung in der Hanse, in: HGBll. 1874, S. 3 ff., bes. S. 11 ff.

³ Die Aufnahme Bremens in die Hanse 1358, in: HGbll. 1890/91, S. 153 ff.; vgl. ders. in: HGbll. 1892, S. 61 ff. und in der Gesch. d. Stadt Bremen I, Bremen 1892, S. 223 ff.

⁴ Gesch.quellen d. Erzstiftes u. d. Stadt Bremen, Bremen 1841, S. 55 ff.

⁵ Brem. UB III, 118.

leuten der Deutschen Hanse, daß sie — die Bremer — aufgenommen (*nos ad gratiam receperunt*) und zu den Freiheiten und Privilegien der Hansekaufleute zugelassen wurden (*interesse permiserunt*), nachdem sie seit einiger Zeit (*aliquibus temporibus*) außerhalb dieser Freiheiten gewesen waren. Die Aussteller (Rat und Gemeinde) versprechen durch ihre Gesandten Hinrich Doneldey und Bernd von Dettenhusen, *nostrī consulatus socios, ad hoc per nos specialiter missos*, alle Vertragspunkte getreulich einzuhalten:

1. Wenn sie von den Ratskollegien der Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald zum Wohl der Hanse aufgefordert werden, den (Nores-) Sund zu schützen, so wollen sie dazu ein Schiff (*unam bonam navem*) mit 50 Bewaffneten und Kriegsgerät auf eigene Kosten und Gefahr ausrüsten. Die Beute soll mit den Bundesgenossen *na mantale* geteilt werden.

2. Wenn sie vom Hamburger Rat zum Schutz der Elbe aufgerufen werden, so wollen sie zu Schiff 100 Bewaffnete auf eigene Kosten und Gefahr schicken. Auch hier soll die Beute *na mantale* geteilt werden. Sollte es sich als nötig erweisen, wollen sie noch weitere Hilfe senden.

3. Wenn von den Bremer Bürgern einer mit seinen Schiffen und Gütern eine von der Hanse gelegte Handelssperre durchbricht (*reysas prohibitas* unternimmt), so soll er Gut und Leben verlieren. Zwei Drittel seiner Güter, die er bei sich hat, gehen an die Hanse, ein Drittel bekommt der Rat der Stadt, in der er gefangen genommen wird. Seine anderen Güter fallen an die Erben.

4. Sie wollen mit allen ihren Vorrechten in England, Norwegen und Flandern, die sie bisher zur Zeit des Ausschlusses aus der Hanse besessen haben (*hactenus habuimus tempore illo, quo exclusi fuimus extra libertates mercatorum predictorum*), der Hanse nicht schaden.

5. Wenn sie die Bestimmungen verletztten sollten, wird Verhansung angedroht.

Ganz deutlich betont also die Urkunde, daß die Bremer einmal vor längerer Zeit von Vorrechten der Hanse ausgeschlossen wurden oder — was auch möglich ist — sie seit langem nicht mehr in Anspruch genommen hatten, wodurch die Gemeinschaft mit der Hanse erloschen war⁶. Und so ist es nichts Neues und Besonderes, wenn auch eine Bremer Dorsalnotiz des 15. Jhs. vermerkt: *Wo wy uth der Hanza weren unde dar wedder in qwemen*. Über den Zeitpunkt eines etwaigen Ausschlusses schweigt die Urkundenüberlieferung. Wenn es sich nur um eine stillschweigende Entfernung der Bremer Kaufleute von der Hanse gehandelt hätte, müßte auch gar kein formeller Ausschluß erfolgt sein, nach dem die ältere Forschung immer wieder vergeblich gesucht hat. Sie hat darüber verschiedene An-

⁶ Vgl. zu dieser Möglichkeit: Kl. Friedland, Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGBll. 76 (1958), S. 33.

sichten geäußert: Koppmann meinte, daß Bremen seit dem Wismarer Hansetag von 1285 ausgeschlossen war⁷. Schäfer⁸ schloß sich dieser Auffassung an, betonte aber, daß trotz des Ausschlusses die Beziehungen zu einzelnen Städten der Hanse fortgesetzt wurden, wogegen v. Bippen⁹ glaubte, daß man in Bremen 1358 „den irrigen Eindruck gehabt habe“, daß die Stadt einst „an den Freiheiten des deutschen Kaufmanns teilgehabt hätte und damals (1285) zur Strafe für sein widerspenstiges Verhalten gegen die Städte ausgeschlossen geblieben wäre, während doch jener Beschluß (von Wismar) nur den Handelsverkehr Bremens mit den gegen Norwegen verbündeten Städten untersagt hatte, keineswegs aber von einem Anteil Bremens an den auswärtigen Freiheiten des Kaufmanns und von Entziehung dieses Anteils sprach“. Von einer Verhansung könne überhaupt nicht die Rede sein, da Bremen vor 1358 keinen Anteil an den Hanseprivilegien gehabt habe und zudem das 1285 erlassene Verkehrsverbot mit einigen Städten schon 1294 wieder aufgehoben wurde. Wir wollen diese Frage hier zunächst einmal offen lassen und die Möglichkeit ihrer Beantwortung in anderem Zusammenhang überprüfen.

In Ratskreisen hat man später die Bedingungen, unter denen Bremen am 3. August 1358 wieder in die Hanse aufgenommen wurde, mit Recht als hart empfunden; denn eine Dorsalnotiz des 15. Jahrhunderts bemerkt: *Iste litere sunt contra nos*¹⁰.

Es bleiben noch zwei Hinweise auf Urkunden: Die Unsicherheit auf der Elbe, von der bei der Wiederaufnahme Bremens in die Hanse die Rede war, scheint einen realen Hintergrund gehabt zu haben; denn der Rat von Hamburg beschwert sich beim Provisor des Bremer Erzstiftes und beim Rat von Bremen darüber, daß Johann Hollemann, *quondam ut dicitur civis Bremensis*, mit seinen Komplizen Hamburger beraubt und die Beute nach Hude¹¹ (*in quo quidem castro Hude dictus Johannes ... elegit mansionem*) und nach Bremen geführt habe¹². Im Schreiben an den Provisor wird Hude als Raubnest besonders hervorgehoben, im Brief an den Rat nur die Stadt Bremen genannt. Bremens Einfluß auf die Ritter von der Hude war nur gering, wogegen der Provisor Moritz von Oldenburg ihnen sehr nahe stand. Es wird nicht gesagt, wo die Hamburger beraubt wurden; aber es kommen wohl nur Unterweser und -elbe in Frage. Vor allem erfahren wir auch nicht das Datum der Schreiben.

⁷ HR I, Bd. 1, S. 141; die Wismarer Beschlüsse: daselbst I, Bd. 1, S. 19, 21.

⁸ A. a. O. S. 10 ff.

⁹ Geschichte der Stadt Bremen I, S. 226; vgl. HGblI. 1890/1891, S. 155 ff.

¹⁰ Schäfer, S. 17: „Die Bedingungen sind vielleicht härter, als sie jemals einer Stadt vom hansischen Bunde auferlegt wurden“.

¹¹ Ritterhude an der Hamme, Burg im Besitz der Stiftsritter v. d. Hude; der wichtigste Vertreter war 1358 Martin v. d. Hude, 1350 Freund des Provisors (Brem. UB II, 616, 621, 625; Rynesberch-Schene, S. 94, 96).

¹² Brem. UB III, 116, 117.

v. Bippen meinte, daß sie vor der Aufnahme Bremens in die Hanse (3. August 1358) verfaßt worden seien, und man wird ihm darin zustimmen können. Sicher ist jedenfalls, daß sie in die Zeit zwischen 1350 und 1362 (Regierung des Provisors) fallen. Von Johann Hollemann ist nicht viel bekannt: Sein Vater Heinrich war bereits 1353 tot; eine Urkunde dieses Jahres nennt seine Mutter Adelheid und drei Brüder und macht eine Verwandtschaft mit der angesehenen Ratsfamilie Munt wahrscheinlich¹³. Vom Seeraub Hollemanns auf der Elbe vor 1358 erzählt auch die Rynesberch-Schene-Chronik¹⁴. 1359 verlor er durch Kaper ein Schiff¹⁵. In Bremen hatte er in der Langenstraße ein festes Steinhaus, die Hollemannsburg¹⁶. 1366 verlor er sein Leben in einer Revolution in Bremen¹⁷, und zwei Jahre später wurde aus Friesland Entschädigung für gekaperte Waren aus dem Nachlaß von Johann Hollemann verlangt¹⁸. Sein Sohn Heinrich und andere Verwandte werden noch 1372 als Bürger genannt¹⁹, so daß mit dem Untergang Johanns nicht eine dauernde Verfemung der Familie verbunden gewesen sein kann. In seiner ganzen Art als Freibeuter und Verschwörer war Johann Hollemann jedenfalls ein sehr problematischer „Bürger“.

Ein zweiter urkundlicher Hinweis ergibt sich aus einer Bestätigung des Lübecker Rates vom 13. Dezember 1358, daß die Urkunde über die Aufnahme Bremens in die Hanse, vom Bremer Rat besiegelt, in Verwahrung des Lübecker Rates sei. Diese Beglaubigung ging nach Hamburg, wo sie sich heute noch im Original befindet. Die Ratifizierung der Urkunde vom 3. August wurde also vor dem 13. Dezember 1358 durch Siegelung vollzogen. Offensichtlich wurde die Urkunde mehrfach ausgefertigt, da sich Originale in Bremen, Lübeck und Köln befanden²⁰. Hamburg bekam offenbar kein Original, denn sonst wäre das Schreiben Lübecks vom 13. Dezember unnötig gewesen. Die Anfrage zeigt aber, daß die Stadt an der Elbe großes Interesse daran hatte, daß Bremen auf die Bedingungen der Urkunde vom 3. August verpflichtet wurde. Über die Hintergründe wird noch ausführlich zu sprechen sein.

Damit ist die urkundliche Überlieferung bereits erschöpft, und wir müssen uns nun der Darstellung in der Rynesberch-Schene-Chronik zuwenden. Wir haben es dabei mit drei Fassungen zu tun²¹:

¹³ Brem. UB III, 39.

¹⁴ S. 100.

¹⁵ Oelrichs, Gesetzbücher, S. 258.

¹⁶ Rynesberch-Schene, S. 113 ff.

¹⁷ Daselbst; vgl. auch Brem. UB III, 264; v. Bippen, *Gesch. d. Stadt Bremen I*, S. 220.

¹⁸ Brem. UB III, 338.

¹⁹ Brem. UB III, 428 (1372).

²⁰ Vgl. Brem. UB III, 118 Anm., und v. Bippen, *Gesch. I*, S. 227 Anm. 2.

²¹ Über sie bereits etwas ausführlicher in: *Jb. d. Ver. f. niederdt. Sprachforsch.* 77 (1954), S. 33.

1. Die von Lappenberg zum Teil veröffentlichte, zwischen 1430 und 1444 entstandene Redaktion der Hamburger Handschrift (= A).

2. Die von Heinrich Wolter für seine lateinische Chronik benutzte, zwischen 1446 und 1450 entstandene Redaktion, die sich in zwei Bremer Handschriften des 17. und 18. Jhs. erhalten hat²² (= B).

3. Die nach 1434, aber wohl vor der Mitte des 15. Jhs. abgeschlossene Redaktion zweier Bremer Handschriften des 16. und 19. Jhs.²³ (= C).

Der in den drei Fassungen gegebene Textbestand ist in seiner Gesamtheit bisher noch nicht abschließend untersucht; wir dürfen unsere Betrachtung hier auch auf jene Stellen beschränken, die sich mit der Aufnahme Bremens in die Hanse befassen. Als Prämisse oder Theorie sei für die folgende Untersuchung vorweggenommen, daß die Redaktion B hierbei den ursprünglichsten Text wiedergibt. Die wichtigsten Anhaltspunkte dafur waren folgende: Die Fassung ist die kürzeste. Da sie an sich keineswegs zu kürzen pflegt, sondern oft umfänglicher darstellt als A und C, da zudem in B gerade an dieser Stelle wesentliche Mitteilungen fehlen, die ein Abschreiber oder Bearbeiter niemals herausgenommen hätte, und da zudem der Textzusammenhang bei der Kürze in B am besten gewahrt bleibt, müssen wir unsere Prämisse zunächst einmal für sehr wahrscheinlich halten. Auf Einzelheiten werden wir noch wieder zururckkommen.

Wir wollen also zunächst der Darstellung in der Redaktion B folgen und sie der Übersichtlichkeit halber in nummerierte Abschnitte einteilen²⁴:

1. Zum Jahre 1356 wird berichtet über das Bündnis der Stadt mit dem Provisor des Erzstiftes (Moritz v. Oldenburg) und dem Domkapitel gegen den Grafen von Hoya und über die Befestigung des Turmes zu Lunsen. Der Abschnitt schließt: *Den torn [Lunsen] helt de stadt alto costlicken ute Bremen und deden der heerschup [Hoya] altogroten schaden mit rove und mit brande und vorderveden de herschup alto mahle.*

2. *To (In) der vastene segelde Tiedeman Nanning, borger to Bremen, en(e) vorbodene reise in Flanderen, und dit schude in des greven orloghe [Dez. 1356—Apr. 1359]. Do de rad dat vrescheden, do wurden se des ens: queme Tiedeman wedder to Bremen, wolden se (se wolden) dat richten in sin lieff. Dit wart siene(n) vrunde(n) to weten(de); de warneden ome (ene) hemelicken. Do wart he vorflucht²⁵ mit wive und mit kindern. Do leet se de raet alle vredelo legen und wen se kunden uthfragen, de dar mede wesen hadden.*

3. *Darna wart de Raht van Bremen gelahden to ener dachwart to Lubecke; unde ere (de) dachwart to ging, do wan de greve van der Hoyen*

²² Brem. Staatsbibl., Brem. a. 600, Brem. b. 382.

²³ Brem. Staatsbibl., Brem. a. 856, Brem. b. 1367.

²⁴ Zugrundegelegt ist die Rechtschreibung in Hs. Brem. a. 600 (S. 160 ff.); in runden Klammern Lesarten aus Brem. b. 382 (S. 318 ff.); in eckigen Klammern Erklärungen.

²⁵ A und C haben wohl richtiger: *vorevluchtich*.

der stadt (van) Bremen enen strid aff over der Alre nicht vere van Veerden und venck darto (do) de rickesten borgere woll by anderhalff hundert und vele guder hovelude. Und alle disse borgere legen im vengniße und in stocken (staken), do de raht scholde to Lubecke wesen hebben. Und hirumme kunde de raht to Lubecke (do) nemande senden.

4. Anknüpfend mit *hirna* wird ohne Jahreszahl berichtet: der Plan des Provisors Moritz mit Rat und Bürgerschaft von Bremen, eine Burg in Okel²⁶ zu bauen; das Bündnis des Grafen von Hoya mit dem Herzog von Jülich; Besorgnisse des Rates über die Fehde und Geringschätzung der Macht des Grafen durch die *Meenheit*; Bündnis des Rates und des Provisors mit dem Grafen von der Mark, dessen Truppen im Vieland und in Bremen kampieren; Aufgebot aus den Gohen; der Graf von der Mark läßt seine Verbündeten im Stich; Verheerung der Grafschaft Hoya; das Gefecht an der Aller; die Belagerung von Hoya und die Eroberung von Thedinghausen; der Schluß der Hoyaer Fehde. Es folgt dann das Problem des Schosses zur Lösung der Gefangenen, die Opposition „des gemeinen Volkes“ dagegen mit der Bildung der *Granden Kumpanige*.

5. *Deß vordroch sich de raht mit deme kopmanne enes moglicken schotes*²⁷. *Des wolde de kopmanne by dem rade bliven. Men de raht moste en dat seggen, dat se na der Hense wolden arbeiden. Dar wolden se wedder in, wente Bremen begunde alto seere (tho) verarmende und vele armes volckes toch van Bremen, dat sich von armod binnen Bremen nicht konden behelpen (barghen). Dat graß begunde to waßende uppe deme Steenwege. Noch en warde dat orlog nicht leng wen int derde jahr, und de koopman helt (ye) mit den (deme) rade in allen noden (nuden unde noden)*²⁸. *Hirup kundigede de raht dat schot. Darumme makeden Kemmer, Wilde und Hoen*²⁹ *mit erer grande Kumpanie enen banneren loop, also ment vint in enen sunderen capittete deßes bookes.*

Das Auffälligste an dieser Darstellung ist das Fehlen jeglicher Nachricht über eine Verhansung Bremens 1358 oder in den Jahren vorher. Ähnlich wie in der Urkunde vom 3. August 1358 kann man aber doch erkennen, daß der Verfasser an eine frühere Zugehörigkeit Bremens zur Hanse glaubte (Kap. 5: *Dar wolden se wedder in!*). Über den (Wieder-) Eintritt Bremens in die Hanse wird nur gesagt, daß dieser ein Wunsch des Kaufmanns in Bremen gewesen sei. Das ist durchaus glaubhaft. Wir finden darüber hinaus aber noch einige Bemerkungen über die Beziehungen Bremens zur Hanse, die wir auf ihre Wahrscheinlichkeit hin zu prüfen haben. Da ist zunächst die *vorbodene reise* Tiedemann Nannings nach

²⁶ Brem. b. 382 hat falsch *Rekele*; A und C: *Yebele, Jebele*.

²⁷ C hat folgenden Text: *Des vordroch de Rad den Kopman unde laveden eres rades unde berichteden en aller legenheit. Des segede de kopman, en duchte dat wiflick wesen, dat men den vangen schotede eyn mogelick schot.*

²⁸ C fügt hier ein: *Dat seden ock alle der vangen vrunt.*

²⁹ Lappenberg hat falsch: *Wildehoen*.

Flandern. Sie dürfte mit dem Flandernboykott der Hanse vom 20. Januar 1358 zusammenhängen³⁰. Das würde auch stimmen zu den Zeitangaben der Chronik (*to der vastene* = März; in der Hoyaer Fehde 1356—1359). Auffällig ist hier freilich das Fehlen einer Jahreszahl, da die Ereignisse im Kap. 2 (1358) ja nicht im gleichen Jahre wie die im Kap. 1 (1356) stattfanden. Der unbestimmte Hinweis, daß die Fahrt Tiedemann Nannings in der Hoyaer Fehde erfolgte, ist kein geschickter Ersatz für die fehlende Jahresangabe. Es ist aber doch wohl nicht berechtigt, daraus zu schließen, daß Kap. 2 ein späterer Einschub sei, wie Koppmann es tat³¹. Es möchte dem Chronisten ja tatsächlich keine genauere Zeitangabe zur Verfügung gestanden haben. Wenn das Kap. 2 überhaupt eingefügt wurde — was nicht völlig ausgeschlossen ist —, so geschah es auf einer sehr frühen Entwicklungsstufe der Chronik.

Die auf Protest und Drohung der Hanse erfolgte Bestrafung der Bremer Flandernfahrer scheint von der Bremer Obrigkeit nur sehr lau betrieben worden zu sein³², denn sie konnten nach einer Warnung alle entweichen. Vielleicht setzte ihre Verfolgung überhaupt erst ein, als Bremen Ende Juli 1358 um Aufnahme in die Hanse nachsuchte. Die Formulierung der Chronik soll offensichtlich der Hanse gegenüber einen (gar nicht vorhandenen) Eifer des Bremer Rates in dieser Angelegenheit vortäuschen. Zudem kann man aus der Chronik sogar noch eine völlige Rechtfertigung der Blockadebrecher herauslesen. Diese sollen ihre Reise *to der vastene*, also im März, unternommen haben. Der Lübecker Hanserezeß vom 20. Januar setzt den Stichtag des Flandernboykotts aber eindeutig auf den Tag Philippi und Jacobi, also den 1. Mai. Tiedemann Nanning und seine Genossen hätten also eigentlich gar nicht gegen die Hansebeschlüsse verstoßen. Umso mehr mußte selbstverständlich die Bereitschaft des Bremer Rates, sie dennoch zu strafen, von der Hanse gewürdigt werden, und umso unberechtigter erschienen die Vorwürfe gegen Bremen. Folgen wir dem Gedankengang der Chronik weiter, so war die verbotene Flandernfahrt der Anlaß dafür, daß die Hanse Bremen auf eine Tagfahrt nach Lübeck am 24. Juni 1358 lud. Daß der Flandernhandel in der Tat ein bedeutendes Streitobjekt war, zeigt sich auch in der bereits erwähnten Urkunde vom 3. August 1358, durch die den Bremer Kaufleuten ausdrücklich bei schwerer Strafe untersagt wird, verbotene Reisen in blockierte Länder (damals eben Flandern!) zu unternehmen³³. Die Chronik erzählt dann, daß die Bremer vor Beginn der Tagfahrt vom 24. Juni in einem Kampf an der Aller viele Gefangene an den Grafen von Hoya

³⁰ HUB III, 385; HR I, Bd. 1, 212—214; vgl. D. Schäfer in HGBll. 1874, S. 18; v. Bippen, Geschichte I, S. 225 f.

³¹ HR I, Bd. 1, S. 140.

³² Von „ernstlichen“ Maßnahmen gegen Nanning (Schäfer, S. 18) kann man nicht sprechen.

³³ Vgl. auch v. Bippen, Geschichte I, S. 226.

verloren. *Und hirurgme kunde de raht to Lubecke do nemande senden.* Dieses Gefecht an der Aller hat tatsächlich stattgefunden, und wir dürfen annehmen, daß von den Ratsherren der Jahre 1356 und 1357 16, also der größere Teil, in Gefangenschaft geriet, während die des Jahres 1358 wohl nicht mehr mit ins Feld gezogen waren. Das Jahr der Schlacht ist nicht ganz sicher; aber am wahrscheinlichsten fand sie am 20. Juni 1358, also ganz kurz vor Beginn der Lübecker Tagfahrt statt³⁴. Man kann verstehen, daß der Bremer Rat angesichts dieser Schlappe nicht zu einer Gesandtschaft nach Lübeck bereit war, zumal das Interesse an der Tagfahrt wegen der zu erwartenden Demütigungen ohnehin nicht groß gewesen sein dürfte. Als man dann übrigens auf Veranlassung des Kaufmanns die Tagfahrt im August 1358 doch beschickte, nahm man die Gesandten nicht aus dem Sitzenden Rat, sondern aus den arg dezimierten Dritteln von 1356 (Hinrich Doneldey) und 1357 (Bernd von Dettenhusen). Die Gründe dafür kennen wir nicht.

Im Kap. 4 beschränkt sich die Chronik auf Ereignisse der Hoyaer Fehde, vornehmlich im Jahre 1358; auch der Friedensschluß vom 30. April 1359³⁵ wird erwähnt. Nach der Chronik müßte sogleich nach der Niederlage an der Aller — was durchaus möglich ist — das Problem der Gefangenenlösung zur Sprache gekommen sein. Der Rat wandte sich an den Kaufmann mit der Bitte um einen Schoß. Dieser stellte nun aber eine wesentliche Bedingung: nämlich ernsthafte Bemühungen um eine (Wieder-) Aufnahme der Stadt Bremen in die Hanse. Nach der Chronik ist anzunehmen, daß der Rat nur mit großem Widerwillen an die Sache heranging.

Die Ereignisse werden erst recht verständlich, wenn man sie in das Gesamtbild der Hanse in dieser Zeit einfügt³⁶: Einst hatten nur Bremer Fernhändler Anteil an den Privilegien der Hanse gehabt; auch ihre Entfernung von der Hanse war eine private Angelegenheit gewesen, was freilich nicht ausschloß, daß Angehörige des Rates als Fernhändler betroffen waren. Gerade das Jahr 1358 brachte dann manches Anzeichen dafür, daß die Kaufmannshanse auf dem Wege war, eine Städtehanse zu werden: es wurde von den Ratskollegien der einzelnen Städte verlangt, daß sie die Kaufleute an die Hansebeschlüsse binden und bei Zuwiderhandlung auch strafen sollten. Man wird nun annehmen müssen, daß nach dem Flandernboykott vom 20. Januar 1358 auch an den Bremer Rat eine Aufforderung erging, die Hansebeschlüsse durchzuführen, also gegebenenfalls Bremer Kaufleute, die sich als Blockadebrecher betätigten,

³⁴ So mit guten Gründen: v. Bippen, Geschichte I, S. 209 Anm.; bei Koppmann und Schäfer noch 1357.

³⁵ Brem. UB III, 134, 135, 136; vgl. auch 172; dazu v. Bippen, Geschichte I, S. 211.

³⁶ Dazu besonders Klaus Friedland, Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGbl. 76 (1958), S. 28 ff.

empfindlich zu bestrafen. Es ist bekannt, daß Lübeck sich eifrig bemühte, auch über den Kreis der Teilnehmer der Lübecker Tagfahrt hinaus eine Befolgung der Beschlüsse durchzusetzen. Das geht sehr deutlich aus zwei Schreiben hervor, die zusammen mit dem Hanserezeß vom 20. Januar abgedruckt sind: Eins ist von Lübeck an Dortmund gerichtet und erwähnt auch die Blockadebereitschaft anderer Städte; das andere ist eine Beschwerde Groningens beim Lübecker Rat darüber, *dat ghi (die Lübecker) allen Dusken steden hebben breve ghesant, wodane wiis dat men de Flaminghe vormiden sal, ende uns nyghene*. Groningen war übrigens trotz der unterlassenen Mitteilung zum Flandernboykott bereit! Der Bremer Rat, der wohl noch in den alten Vorstellungen von einer Kaufmannshanse befangen war, erklärte sich für nicht zuständig und verweigerte seine Mithilfe. Dann kam die verbotene Flandernfahrt Tiedemann Nannings, der wohl eine Aufforderung der Hanse an den Rat folgte, diesen Bremer Kaufmann im Sinne der Beschlüsse vom 20. Januar zur Rechenschaft zu ziehen. Zugleich dürften bereits Maßnahmen gegen den Bremer Fernhandel angedroht worden sein, was nun den von der Chronik genannten Schritt des Bremer „Kaufmanns“ beim Rat zur Folge hatte. Jetzt konnte ein Gesuch um Wiederaufnahme in die Hanse nicht mehr nur eine Annäherung Bremer Kaufleute an den hansischen Handel bedeuten, sondern in dieser Zeit handelte es sich um eine Bereitschaft des Rates, die Hansebeschlüsse gegenüber den Bürgern der Stadt gegebenenfalls auch mit Strafen durchzusetzen.

Der Rat dürfte aus zwei Gründen nachgegeben haben: einmal benötigte er den Schoß, um die Gefangenen zu lösen, und zum anderen sah er auch wohl ein, daß sich eine Handelspolitik gegen die Hanse angesichts ihrer zunehmenden Konsolidierung nicht mehr lohnte (die Verarmung Bremens wird von der Chronik wohl mit Recht durch das Abseitsstehen von der Hanse begründet!)³⁷. Eine Eigenbrödelei neben der Hanse, wie Bremen sie seit Jahrzehnten getrieben hatte, war nun nicht mehr möglich. Da Bremen dann bereits am 3. August 1358 in die Hanse aufgenommen wurde, müssen sich Rat und Kaufmann schnell einig geworden sein. Daß die dritte Gruppe des Bremer Gemeinwesens, die Zünfte, nicht mit dem Schoß einverstanden war (die Einstellung zur Hansepolitik kennen wir nicht), gehört nicht mehr zu unserem Thema. Diese Vorgänge in Bremen, vor allem die starke Beeinflussung des Rates durch den Kaufmann, sind bezeichnend für die veränderte Struktur der Hanse und für die Handelspolitik im allgemeinen. Während die Hanse früher weitgehend — wenn auch nicht nur — eine Angelegenheit des Kaufmanns gewesen war, also noch „private“ Züge getragen hatte, ließ sich jetzt der Rat der Stadt, also die offizielle Obrigkeit, so sehr vom

³⁷ Sicher spielten Erzbischofsfehde und Pest von 1350, sowie die Hoyaer Fehde seit 1356 dabei eine große Rolle.

Kaufmann in die Hansepolitik einbauen, daß diese überhaupt zu einer wesentlichen Angelegenheit der Stadt wurde.

Nimmt man die Dinge so, wie wir sie hier geschildert haben, so ergeben sich aus der Darstellung in der Rynesberch-Schene-Chronik keine Widersprüche. Auch ist die Chronologie einigermaßen geordnet, wenn auch im Kap. 4 ein Thema behandelt wird, das zeitlich gesehen zurück- und vorgreift. Vor allem dieses Kapitel veranlaßte Koppmann³⁸ zur Vermutung, daß der ganze Bericht über die Verhansung später in die Chronik eingeschoben worden sei: *Hirna* knüpfe offensichtlich an die in Kap. 1 erzählten Ereignisse an. Das mag stimmen und war nach dem von Koppmann benutzten Lappenbergschen Druck unbedingt zu vermuten, da dieser nach Kap. 3 noch weitere Einschübe hat, auf die sich *hirna* in der Tat nicht beziehen kann. Davon wird noch zu sprechen sein. Im Zusammenhang der Redaktion B jedoch hat *hirna* durchaus einen vernünftigen Bezug, was zwar nicht völlig ausschließt, daß Kap. 2 und 3 Einschübe sind, aber doch die Wahrscheinlichkeit einer solchen Vermutung zumindest verringert. Es müßte dann eine sehr alte Ergänzung sein. Andere Widersprüche, die Koppmann sah, lösen sich völlig auf³⁹: Er datierte das Flandernverbot auch auf den 20. Januar 1358. Die Reise Tiedemann Nannings folgte im Frühjahr, dann die Ladung nach Lübeck, der wegen der Niederlage an der Aller keine Folge geleistet wurde. Dieses Ereignis datierte er auf den 20. Juni 1357. Es gibt aber hinreichend Gründe, es auf 1358 zu verlegen⁴⁰, also in eine durchaus in den Zusammenhang passende Zeit. Die Verhansung entfällt nach der Redaktion B; Koppmann bemüht sich daher auch vergebens, einen Hansetag zu finden, auf der sie stattgefunden haben könnte. Die (Wieder-)Aufnahme in die Hanse erfolgte am 3. August. Der zeitliche Ablauf der Ereignisse ist also überall glaubhaft. Die von Koppmann gesehenen Widersprüche verschwinden ohne Ausnahme.

Das große Durcheinander entsteht erst, wenn wir die Zusätze der Redaktionen A und C einbauen. Das berechtigt uns freilich noch nicht, diese Zutaten inhaltlich völlig abzulehnen; die Bearbeiter der Chronik mögen durchaus zuverlässige Nachrichten nur falsch eingeordnet haben. Es finden sich folgende Zusätze⁴¹:

3a (AC) (nach 3): ... *van grotes orloges unde vorderfflikes scaden weghene. Des arbeydeden die Hamborghere so hartliken bi den steden, die dar to tiden do weren, dat sie Bremen ute der Hencze legeden.*

3b (AC) (nach 3a): *Hir van so wart die stad also (alto) arm unde die erve wurden alto neddervellich unde dat mene volk tooch en wech unde*

³⁸ HR I, Bd. 1, S. 139.

³⁹ Dasselbst, S. 140.

⁴⁰ v. Bippen, Geschichte I, S. 209 Anm.

⁴¹ Zugrundegelegt ist die Rechtschreibung bei Lappenberg, Geschichtsquellen, S. 99 ff. In Klammern Lesarten aus C.

bergeden sick, wor (dat) sie kunden; nochtant en waret it nicht leng wen (nicht boven) dre jar.

(C: *Unde hir wart altovele vurstede over wuste*)⁴².

3c (C) (nach 3b)⁴³: *Hirna, do des greven unde der stadt orloch gesonet wart, do wolde de koepman unde de meinheit wedder in de Hense, edder se ne wolden de vangenene nicht schoten, also men van noth wegene io mosten doen, unde drungen den raad so sere, dat se der meinheit segeden, wannen aller erst en dachvardt schude tho Lubeke jo van den menen Hensteden unde Hense, so wolden se ere Heren dar gerne tho senden. Unde se wolden dar den arbeiden laten, also se alderbesten kunden.*

3d (AC) (nach 3b bzw. 3c): *Nicht lange (C: over ein jar vorgande) dar na do wart ene mene dachvart van den steden to Lubeke in deme iare des Heren M^oCCC^oLVIII^o to sunte Johans dage to myddensomere [24. Juni 1358]. Do ne wart die rad van Bremen dar nicht vorbodet, men doch sanden sie umme der sake willen hern Hinricke Doneldeye unde hern Bernde van Dettenhusen. Do sie erst quemen to Hamborch, do voresscheden sie*

A: *dat deme rade to Hamborch witlick was allet, dat de meenheit to Bremen vorhandelt hedde vor deme rade, dat sie gerne in der Hencze wedder wesen wolden.*

C: *alle de rede, de de meinheit vor deme rade tho Bremen der Hanse wegene gesproken hadde, also vorscreven is.*

AC: *Unde dat dede do der stad van Bremen groten scaden.*

3e (AC) (nach 3d): *Also sie do to Lubeke quemen (unde eres werves dar do den steden berichteden: C) unde sick dar entschuldegeden (jo mit dessen vorscreven worden: C), do en was en nene stad meer entegen wen die Hamborger, wente die deden grote clage over Johanne Hollemanne, unssem borghere, die sie hedde rovet uppe der Elve unde vor der Elve unde hedde en groten scaden dan. Hyr antworten her Hinrick Dondeldey unde her Bernd van Dettenhusen to: Holleman were to der tyt der stad van Bremen vygent unde dede uns selben (sulven) myt den Rustringen Vresen alto groten drepeliken scaden. Unde antworten den van Hamborch vorder (unde spreken): sie hadden wol ghehort, dat Holleman hedde myt en redelike sake. Die sake hedde sick aldus: Holleman de hadde syn schip vorvrachtet to Hamborch. Do hie dar quam, do ne moste hie nicht scepen. Dar kerede hie grote bede an; dat en halp eme allent nicht, men sie letteden ene van der enen tyt to der anderen so lange, dat des Hollemanne vordroot unde segede: hie moste syn schip dat laten unde hie ne kunde dar nicht leng na liggen uppe groter kost, wente hie moste des vordervet wesen. Unde tooch dar mede van Hamborgh. Darumme wart hie ere vygent also (lange), dat hie sick myt en hir umme*

⁴² Kleine Kursive: Formulierungen, die aus Kap. 5 übernommen wurden.

⁴³ Zugrunde gelegt ist die Rechtschreibung von Brem. b. 1367, S. 149.

sonede. — Hir umme weren die Hamborgere uns alto quat, unde wy weren des to male unsculdich, unde kunde wy Hollemanne in der tyt gehat hebben, hie ne scolde nene gude stede meer gerovet hebben. (C: Unde umme Hollemans sake willen unde dat de unse borgere geboren was, so wolden se dat meer bewaren, dat se io unse borgere nicht meher uppe der Elve beschaden scholden).

3f (AC) (nach 3e): *Unde hir umme ne wolden sie uns nicht wedder steden in die Hencze lyck anderen steden, wy en mosten en do in der tyt besegelen, wat sie hebben wolden, also die Breff woll utwiset, den sie dar up hebbet. (C: Unde dessen breff moste en de stadt van Bremen geven, do Bremen in dessen groten noden unde vorderffliken schaden was, alse vorscreven is).*

Kap. 3a knüpft an 3 an und setzt zunächst mit der (glaubhaften) Motivierung der Nichtbeschickung des Lübecker Hansetages vom Juni 1358 den Gedanken fort. Ein neuer aber wird hinzugefügt: Daß das Fernbleiben der Bremer die Hamburger zu eifrigen und erfolgreichen Bemühungen um Bremens Verhansung veranlaßte. Diese Verhansung könnte nur auf den Flandernboykott vom Januar 1358 und das Gefecht an der Aller am 20. Juni 1358⁴⁴ gefolgt sein. Eine Aufhebung der Verhansung bereits am 3. August wäre dann recht merkwürdig⁴⁵. Eine dreijährige Dauer der Verhansung (von 1355—1358), wie man sie aus Kap. 3b schließen könnte, ist völlig unwahrscheinlich⁴⁶. Die Urkunde vom 3. August 1358 spricht von *aliquibus temporibus retroactis*, die Bremen *extra libertates mercatorum* gewesen sei, und von Vorrechten, die die Stadt währenddessen in England, Norwegen und Flandern erworben habe, was alles auf einen längeren Zeitraum schließen läßt⁴⁷. Eine Verhansung Bremens um die Mitte des 14. Jhs. ist aus diesen und anderen Gründen überhaupt nicht glaubhaft; das haben bereits Karl Koppmann, Dietrich Schäfer und Wilhelm v. Bippen hinreichend begründet.

In diesem Zusammenhang stellt sich nun aber die Frage, warum denn der Bearbeiter der Chronik oder sein Gewährsmann die Verhansung überhaupt erfand. Eine sichere Antwort können wir darauf nicht geben, jedoch werden wir zu etwas anderen Überlegungen genötigt als v. Bippen⁴⁸ und Koppmann⁴⁹. v. Bippen ging ja von der Voraussetzung aus, daß Bremen zwischen 1285 und 1294 nur ein Verkehrsverbot hatte, aber nicht verhanst war, weil es bisher überhaupt nicht an den Hanseprivilegien teilgenommen hatte. Daß Bremen vor 1358 nicht zur Hanse gehörte,

⁴⁴ Nicht 1357, wie in der Rechnung Koppmanns (S. 140).

⁴⁵ Vgl. Schäfer, S. 14 f.

⁴⁶ Zu den Widersprüchen: Schäfer, S. 11 f.

⁴⁷ Vgl. Schäfer, S. 13.

⁴⁸ Dazu in den HGbl. 1890/91, S. 155 ff.; vgl. auch S. 153.

⁴⁹ Zu dieser Frage in den HR I, Bd. 1, S. 141.

wird vor allem damit begründet, daß es sich in Norwegen um eigene Privilegien bemühte, was für ein Mitglied der Hanse nicht nötig gewesen wäre. v. Bippen weist aber auch selbst darauf hin, daß die Formulierung der Wismarer Beschlüsse von 1285, nach denen die *Bremenses* sich *de civitatibus confederatis alienaverunt et ejecerunt*, eigentlich auf einen vorangehenden engeren Kontakt mit der Hanse schließen läßt. Dennoch bestreitet v. Bippen eine Zugehörigkeit zur Hanse. Er meint daher, daß der bremische Rat, als er 1358 vor dem Hansetag begründen wollte, warum die Stadt bisher keinen Anteil an den Hanseprivilegien gehabt habe, auf die Wismarer Beschlüsse stieß und das darin ausgesprochene Verkehrsverbot mit den verbündeten Städten irrig als Verhansung auslegte. Die auf der Tagfahrt versammelten Städte hätten diesen Gesichtspunkt gern aufgegriffen; denn so konnte die Aufnahme zu einem Gnadenakt gestaltet werden. Auch hier stellt sich eine kritische Frage: sollten die Bremer Politiker denn wirklich so dumm gewesen sein, daß sie diese Entwicklung zu einer Demütigung vor den Städten nicht voraussahen? Die Darstellung der Chronik über die Verhansung vor 1358 untersucht v. Bippen nicht.

Für Koppmann⁵⁰ sieht das Problem etwas anders aus: er beschäftigt sich vor allem mit den Gründen für die Darlegung der Chronik über eine Verhansung. Man habe nach der Urkunde vom 3. August 1358 annehmen müssen, daß Bremen einmal von den Privilegien der Hanse ausgeschlossen wurde, wußte aber nichts Genaueres, so daß sich dann ein Chronist veranlaßt fühlte, diese Lücke durch einen Einschub zu ergänzen. Der Gegensatz zu Hamburg mußte erhalten, um eine Verhansung zu begründen.

Wie aber stellt sich die Frage nun nach unseren neuen Erkenntnissen dar? Der Wortlaut des Wismarer Rezesses von 1285 zeigt doch wohl mit aller Deutlichkeit, daß Bremen zumindest enge Beziehungen zur Hanse hatte. Das wurde schon betont. Ebenso eindeutig sind auch eine Krisis dieser Verbindung im Zusammenhang mit der Norwegenpolitik und ein Verkehrsverbot mit den verbündeten Städten zwischen 1285 und 1294⁵¹. Bremen blieb zu einzelnen Städten der Hanse, vor allem auch zu Hamburg, in vielfältiger freundschaftlicher Beziehung⁵². Es spricht sogar einiges dafür, daß Bremen um 1300 Hansetage beschickte⁵³. Daneben läßt sich freilich hinreichend nachweisen, daß man sich vielfach um

⁵⁰ HR I, Bd. 1, S. 141.

⁵¹ Vgl. den Ausgleich: Brem. UB I, 502, 503; dazu v. Bippen in: HGbl. 1890/91, S. 155 ff.

⁵² Vgl. Schäfer in: HGbl. 1874, S. 10 ff.

⁵³ Die von Rynesberch-Schene zu 1347 eingeordnete Gesandtschaft nach Lübeck kann man wegen der genannten Ratsgesandten auf die Jahre zwischen 1293 und 1309 zurückdatieren!

eigene Privilegien für den Norwegenhandel bemühte⁵⁴. Das schließt aber doch wohl nicht eine Zugehörigkeit von Bremer Kaufleuten zu der in dieser Zeit recht locker gefügten Hanse aus. Man wird zudem beachten müssen, daß die Norwegenurkunden für Bremen in die Jahre 1279, 1292, 1293, 1294, 1299, 1321, 1346 und 1348 fallen⁵⁵. Es ist also ganz offensichtlich, daß hier einige große Lücken klaffen, eine Tatsache, die v. Bippen übersehen hat; es besteht daher immerhin die Möglichkeit, daß Bremer Kaufleute in diesen Jahren der Hanse sehr nahe standen, an deren Norwegenprivilegien teilnahmen und nicht um eine Bestätigung der alten Urkunden nachsuchten. Nicht einmal die Urkundengruppe von 1346 und 1348 schafft über Bremens Verhältnis zur Hanse völlige Klarheit, wenn es auch möglich ist, daß Bremer Kaufleute sich deshalb bei König Magnus Erikson um eine Bestätigung der Privilegien von 1279 bemühten, weil sie nun nicht mehr an den Norwegenrechten der Hanse teilnahmen. Eine Sonderprivilegierung hätte aber auch für eine „Hansestadt“ in dieser Zeit wegen des lockeren Gefüges der Hanse durchaus einen Sinn gehabt.

Wir mußten schon einmal darauf hinweisen, daß eine Zugehörigkeit zur Hanse vor 1358 keine Angelegenheit der Stadt, sondern der Kaufleute war, wenn auch der Rat nicht ganz unbeteiligt blieb, wie ja überhaupt das Mittelalter die öffentliche und private Sphäre nicht scharf zu trennen vermochte. Das gilt nicht nur für das Verhältnis zur Hanse, sondern für den Fernhandel überhaupt. Ein Blick auf die oben genannten Norwegenprivilegien zeigt das sehr deutlich: Das Privileg von 1279 ist ausgestellt für die Bremer *mercatores . . . hospites et advenae* — also für einen sehr verschwommenen Personenkreis —, und zwar auf Bitten *consulum et communitatis civitatis Bremensis*. Rat und Gemeinde haben hier also die Rolle des Fürbitters übernommen. 1292 und 1293 empfangen die *cives Bremenses* — gemeint sind nach den Umständen die Heringsfänger — besondere Vorrechte. Rat und Gemeinde treten in der Urkunde nicht in Erscheinung. 1294 war das Verhältnis zwischen Bremen und Norwegen mehr politischer Art, so daß der Rat bei den Verhandlungen eine bedeutende Rolle spielte. Die eigentlichen Handelsprivilegien wurden der Stadt und ihren *incolae* bzw. den *cives, mercatores* und *incolae* verliehen. Wieder ist der Personenkreis sehr unbestimmt gekennzeichnet. Auch 1346 gingen Ratsgesandte nach Norwegen; Empfänger der Vorrechte aber waren wieder *cives et mercatores civitatis Bremensis*. Die Urkunde des Königs Magnus von 1321 war an *consulibus ceterisque melioribus civitatem Bremensem inhabitantibus* gerichtet. Die Privilegien von 1348 wurden den *civitaten* verliehen, ohne daß eine Mitwirkung des Rates sichtbar wird. Im ganzen zeigt sich, daß zwar

⁵⁴ Dazu besonders v. Bippen in: HGbl. 1890/1891, S. 156 f.

⁵⁵ Brem. UB I, 393, 480, 484, 502, 503; II, 217, 544—546, 568.

der Rat den Kaufleuten immer wieder diplomatische Hilfestellung leistete, daß aber der Träger der Handelsvorrechte nicht die Stadt, sondern der Kaufmann war, wobei offenbar nicht einmal das Bürgerrecht unbedingte Voraussetzung war, sondern nur der Wohnsitz in Bremen. Nirgendwo zeigt sich aber, daß der Rat über diese Vermittlerstellung hinaus sich verpflichtet hätte, die Handelspraktiken der Bremer Kaufleute zu überwachen und gegebenenfalls Strafen gegen sie zu verhängen. Erst die Urkunde vom 3. Aug. 1358 zeigt dann deutlich, daß nunmehr die Stadt Mitglied der Hanse geworden ist und daß auch der Rat die Garantie für die Einhaltung der Bedingungen übernommen hat. Genau das bestätigt uns auch die Chronik von Rynesberch und Schene.

Die unbestimmte Bindung des Kaufmanns an eine oder mehrere Städte (er konnte durchaus in vielen Städten eine Niederlassung haben), die Verquickung von Hanse- und Sonderprivilegien und manches andere brachte auch für die Frage der Zugehörigkeit zur Hanse zumindest vor 1358 viele Unklarheiten mit sich. Klaus Friedland⁵⁶ hat kürzlich dargelegt, wie überhaupt der Personenkreis der Kaufleute, die an den Hanseprivilegien teilnahmen, in der Frühzeit sehr unbestimmt war, daß daher aus den Quellen niemals der Beginn der Hansezugehörigkeit und sehr selten ihr Erlöschen erkennbar wird. Ja, es genügte offenbar zunächst eine Zugehörigkeit zum Deutschen Recht (als Sprache, Sitte und gesellschaftliche Norm), um in den Genuß der Privilegien zu kommen, vorausgesetzt, daß man sich an die geschriebenen und ungeschriebenen Satzungen hielt. Da Bremen das 1285 nicht getan hatte, entfernte es sich von der Hanse; als es sich wieder an die Regeln hielt, lag kein Grund mehr vor, es als ausgeschlossen zu betrachten. Ein- und Austritt waren also nicht klar bezeichnet, wie auch sonst in dieser Zeit nicht⁵⁷. Wenn von einem Wiedereintritt die Rede ist — außer bei Bremen (1358) ist es auch bei Arnheim (1380), Nimwegen (1387), Duisburg (1392), Zwolle und Wesel (1404) der Fall —, so mag das eben nur bedeuten, daß einst Kaufleute dieser Städte in irgendeiner Weise die Hanseprivilegien mitbenutzt hatten, ohne daß die Orte darum als Hansestädte genannt sein müßten, daß die Kaufleute dann aber längere Zeit abseits standen, ohne daß es zu einem förmlichen Austritt oder Ausschluß aus der Hanse gekommen ware⁵⁸. Viel wichtiger als eine formale Zugehörigkeit zum Hansebund war zunächst die wirtschaftspolitische Haltung einzelner Kaufmannsgruppen und die Zugehörigkeit zum Deutschen Recht. Dazu wird man nun aber sagen können, daß Bremen sehr oft und besonders auch um die Mitte des 14. Jhs. durchaus eigene Wege ging, so daß es

⁵⁶ Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGbl. 76 (1958), S. 22 ff.

⁵⁷ Vgl. D. Schäfer, Die Deutsche Hanse, Bielef. u. Lpz. 1943, S. 41, und in: HGbl. 1874, S. 15 f.

⁵⁸ Vgl. Friedland, S. 33, einschränkend zu Stein in: HGbl. 1913, S. 551.

sich auch bei der Konsolidierung der Hanse zunächst um keine Annäherung bemühte. Das geschah erst 1358 in der bereits geschilderten Weise. Schon die Urkunde vom 3. August dieses Jahres zeigt, daß man sich der alten Beziehungen zur Hanse erinnerte. Das Fernstehen der letzten Zeit erlaubte es, durchaus von einem Wiedereintritt zu sprechen, ohne daß man von einer eigentlichen Verhansung etwas wußte. Eine Bezugnahme auf die Wismarer Beschlüsse von 1285 und deren irrige Auslegung als Verhansung wird man dabei nicht unbedingt annehmen müssen.

Auch die älteste Fassung der Chronik sprach noch recht unbestimmt von einem Wiedereintritt. Erst in späterer Zeit, jedenfalls nach 1405, begnügten sich die Bearbeiter nicht mehr mit dieser ungenauen Angabe und erfanden eine Verhansung, die dann mit der tatsächlich bestehenden Feindschaft der Hamburger und mit dem Flandernhandel Bremer Kaufleute begründet wurde. Aus einer Entfremdung war der formale Akt eines Ausschlusses entstanden. Entgegen der Meinung v. Bippens wird man also bezweifeln müssen, daß eine Theorie der Verhansung von den Bremer Ratsgesandten zur Lübecker Tagfahrt von 1358 unter irriger Auslegung der Wismarer Beschlüsse von 1285 als Begründung für das Abseitsstehen Bremens entwickelt wurde. Zu einem demütigenden Gnadenakt wurde der Wiedereintritt Bremens nicht dadurch, daß hier eine verhanste Stadt reuemütig um Vergebung bitten mußte, sondern durch den Widerstand vor allem Hamburgs gegen eine Zulassung Bremens zu den Hanseprivilegien. Dabei können allgemeine Konkurrenzgründe eine Rolle gespielt haben; aber auch die urkundlich und chronikalisch überlieferten Räubereien Hollemanns und die Flandernfahrt Bremer Kaufleute mögen dabei von großer Bedeutung gewesen sein. Mir scheint, daß alle diese Fragen viel an Schärfe und Wichtigkeit verlieren, wenn wir wenigstens vor 1356 die Hanse als einen äußerst lockeren Bund ansehen, der nur vorübergehend zu ganz bestimmten Anlässen größere Festigkeit erlangte, wobei keineswegs alle Hansestädte betroffen sein mußten.

Kehren wir nun zum Text der Ergänzungen in den Redaktionen A und C zurück. Besonders aufschlußreich ist für uns Kap. 3 b. Inhaltlich ist es eigentlich eine Variation des älteren Kap. 5. Aber zwei Beobachtungen lassen den Zusatz dennoch sinnlos erscheinen: Durch den Einschub von Kap. 3 a bezieht sich die Verarmung der Stadt auf die kürzlich durch die Hamburger bewirkte Verhansung. Schon in der Literatur wurde es für unwahrscheinlich angesehen, daß die Verhansung in so kurzer Zeit so verheerende Folgen gehabt haben könne. Kap. 5 bezieht die Verarmung Bremens viel sinnvoller auf das Abseitsstehen der Stadt von der Hanse, was sich nach dem Wortlaut der Redaktion B durchaus auf einen längeren Zeitraum erstreckt haben kann. Noch sinnloser ist in Kap. 3 b die Bemerkung *nochtant en waret it nicht leng wen dre jar*. Das kann sich

hier nur auf die Verarmung durch die Verhansung beziehen⁵⁹, was aber chronologisch unsinnig ist, da wir die Verhansung dann in die Jahre 1355 oder 1356 legen müßten, wogegen sie doch als Folge der verbotenen Flandernfahrt (März 1358) dargestellt wurde. In Kap. 5 bezieht sich die entsprechende Bemerkung über die drei Jahre auf die Hoyaer Fehde (*noch en warde dat orlog nicht leng wen int derde jahr*). In der Tat dauerte die Fehde von Dezember 1356 bis April 1359, also „ins dritte Jahr“. Es wird hier ganz klar: was in der alten Fassung (Kap. 5) richtig war, gerät im Kap. 3 b in einen falschen Zusammenhang und wird dadurch auch inhaltlich unrichtig!

Kap. 3 c findet sich nur in der Redaktion C. Es beginnt mit einer chronologischen Unmöglichkeit: Die Bemühungen um den Eintritt in die Hanse — der am 3. August 1358 erfolgte — sollen auf das Ende der Hoyaer Fehde — am 30. April 1359 — gefolgt sein! Im übrigen wird das alte Kap. 5 variiert. Zum Druck des Kaufmanns auf den Rat kommt hier auch der der *meinheit*. Beide verlangen den Eintritt in die Hanse, wenn sie schossen sollen. Dabei bliebe aber unbegründet, warum die *meinheit* sich dann später doch zum größten Teil gegen den Schoß wendet, obwohl der Eintritt in die Hanse erfolgt ist. Auch wäre es ja sinnlos, daß Kaufmann und *meinheit* den Rat veranlaßt haben sollten, der *meinheit* zu sagen, sie wollten eine Gesandtschaft zum nächsten Hansetag schicken. Wichtig ist auch, daß Kap. 3 d nicht an 3 c anknüpft, was Kap. 3 c als eine spätere unorganische Zutat erweist. Was auch immer dieses Kapitel an Neuem bringt: es erscheint durch Widersprüche unglaubwürdig. Wir können daher das ganze Kapitel übergehen.

Kap. 3 d beginnt in den Redaktionen A und C mit zwei verschiedenen Zeitangaben, die — wie schon gesagt wurde — nicht auf 3 c, sondern ganz eindeutig auf das Gefecht an der Aller mit folgender Verhansung in Kap. 3, 3 a und 3 b zu beziehen sind. Die Zeit in A (*nicht lange dar na*) ist zwar unbestimmt, doch möglich, wenn an einen Bezug auf das Gefecht an der Aller gedacht ist (20. Juni 1358). Eine dazwischenliegende Verhansung aber wäre nur dann möglich, wenn das Gefecht auf 1357 zurückdatiert würde, wie die *Historia Archiepiscoporum Bremensium* und nach deren Vorbild die Redaktion C (*over ein jar vorgande*) es tun; aber v. Bippen⁶⁰ hielt das mit guten Gründen für sehr unwahrscheinlich. So werden wir den zeitlichen Bezug des Kap. 3 d nur dann für richtig halten können, wenn er auf das Gefecht an der Aller gemünzt ist.

⁵⁹ Das tut auch Koppmann (HR I, Bd. 1, S. 141). Er meint aber, daß die Verarmung auf eine längere Verhansung hinweise; das ist nicht unbedingt stichhaltig. Es gibt noch andere Gründe für einen wirtschaftlichen Niedergang: die Erzbischofsfehde und die Pest von 1350; Koppmann selbst vermutet freilich auch einen Zusammenhang zwischen Verarmung und Hoyaer Fehde, ohne den Nachweis zu führen. Vgl. a. Schäfer in: HGBll. 1874, S. 12.

⁶⁰ Vgl. v. Bippen, Geschichte I, S. 209 Anm.

Inhaltlich fällt nach den oberflächlichen Zusätzen in den Kap. 3a—3c auf, daß 3d viele und genaue Angaben enthält; und wir erkennen auch sogleich, daß manches davon durch die urkundliche Überlieferung bestätigt werden kann: das Datum der Tagfahrt, die Namen der Ratsgesandten, die Einstellung der Hamburger gegen Bremen. Hier scheinen dem Bearbeiter gute Quellen zur Verfügung gestanden zu haben. Wir dürfen daher auch glauben, weil es der sonstigen Überlieferung nicht widerspricht und sinnvoll erscheint: daß Bremen nicht (erneut) zur Tagfahrt geladen war, nachdem es kurz vorher wegen der Niederlage an der Aller eine Ladung abschlägig beschieden hatte, und daß der Rat dennoch seine Gesandten schickte, weil — wie wir bereits wissen — der Kaufmann ihn dazu veranlaßt hatte. Man wird annehmen müssen, daß Bremen (insbesondere der Kaufmann) nachteilige Beschlüsse der Hanse fürchtete. Ebenfalls glaubhaft sind Verhandlungen mit dem Hamburger Rat auf der Durchreise nach Lübeck, wie auch die Bemerkung, daß man sich in Hamburg über die bremischen Absichten gut unterrichtet zeigte. Die deutliche Einstellung des Verfassers gegen die Indiskretion der Bremer *meinheit* verrät den Ratsstandpunkt. Daß der Bearbeiter der Chronik persönlich zumindest dem Rat sehr nahe stand, wenn er nicht gar selbst Ratsherr war (Bürgermeister Johann Hemeling?), ergibt sich u. a. auch aus seinen guten Quellen, die ihm nur aus dem Ratsarchiv zugänglich gewesen sein können.

Kap. 3e bietet zu Kap. 3d die Fortsetzung und hat denselben genauen Erzählstil, der gute Quellen vermuten läßt: der Zorn der Hamburger über die Bremer, der sich dann in den Verhandlungen auf dem Lübecker Hansetag deutlich offenbarte, wird recht ausführlich motiviert. Die Tatsache, daß Hollemann Kaper gegen die Hamburger trieb, ließ sich — wie wir bereits gesehen haben — urkundlich nachprüfen⁶¹. Daß ihm sein Bremer Bürgerrecht aberkannt worden sein mag, ergibt sich auch aus einem der beiden bereits genannten Hamburger Schreiben in der Sache Hollemanns, da dort von ihm gesagt wird: *quondam ut dicitur civis Bremensis*. In beiden Schreiben wird behauptet, daß Hollemanns Raub *sine nostris et nostrorum civium demeritis, deo teste* erfolgt sei. Das ist der Hamburger Standpunkt! Die Chronik aber gibt — von Hollemann aus gesehen — eine Begründung für die Kaper: das Schiff Hollemanns wurde in Hamburg festgehalten. Einen Grund dafür erfahren wir nicht; man wird vor allem an Verweigerung des Zolles (Bremen beanspruchte in Hamburg Zollfreiheit!⁶²) oder an Pfändung wegen Schulden denken müssen. In Bremen scheint man für das Verhalten Hollemanns gegenüber Hamburg zunächst Verständnis gehabt zu haben, was sich aus der

⁶¹ Zur Glaubhaftigkeit vgl. auch Schäfer, S. 18.

⁶² Solche Zollstreitigkeiten ergeben sich aus Brem. UB IV, 195, 323, 441, 442 (1396, 1404, 1405).

Darstellung des Falles durch die Ratsgesandten ergeben dürfte. Eben das begründet auch den Zorn der Hamburger gegen Bremen. Es ist aber ebenso wahrscheinlich, daß die Bremer — wenigstens formal — Johann Hollemann der Staatsräson opferten: sie erklärten, daß er das Bürgerrecht verloren habe, daß er auch gegen sie selbst vereint mit den Friesen Kaper treibe und erklärten abschließend: *Kunde wy Hollemanne in der tyt gehat hebben, hie ne scolde nene gude stede meer gerovet hebben*. Das alles war für die Hamburger schwer nachzuprüfen, aber keineswegs völlig befriedigend, da es sie künftig nicht vor der Kapertatigkeit Hollemanns und seiner Genossen schützte. So forderten sie denn bestimmte Sicherheiten für die Elbfahrt, von denen die Redaktion C nur ganz kurz spricht, die aber in der urkundlichen Überlieferung ausführlich dargelegt werden.

Das Kap. 3 f beurteilt dann den Eintritt Bremens in die Hanse als eine Unterwerfung, ähnlich wie auch die Dorsalnotiz der Urkunde sagte: *Iste litere sunt contra nos!*⁶³ Diese Bemerkung war durchaus berechtigt; denn Bremen mußte nicht nur auf die bisher beliebte unabhängige Handelspolitik in Flandern und Skandinavien verzichten, sondern auch einige unternehmende Kaufleute opfern und sich ohne Gegenleistung an der Sicherung der Elbe beteiligen!

Bei einer textkritischen Untersuchung erhebt sich immer die Frage nach dem Zeitpunkt der Niederschrift, weil er einen wichtigen Anhaltspunkt für die Art der Überlieferung bieten könnte. Koppmann⁶⁴ hatte angenommen, daß der Bericht über die Hoyaer Fehde von Rynesberch (gest. 1406) stamme, die Hansebeziehungen aber von Schene eingefügt worden seien, wobei diesem ein mündlicher Bericht Rynesberchs und Aufzeichnungen der Bremer Ratssendboten nach Lübeck vorgelegen hät-ten. Wir haben gesehen, daß uns die Kenntnis der Redaktion B zu einer anderen Auffassung veranlaßte. Wir vermochten freilich bisher nur die zeitliche Reihenfolge der einzelnen Kapitel zu erklären und folgende Schichten festzustellen:

1. (älteste) Schicht: Kap. 1, 2, 3, 4, 5, in allen Redaktionen vorhanden.
2. (mittlere) Schicht: Kap. 3 a, 3 b, 3 d, 3 e, 3 f, in den Redaktionen A und C.
3. (jüngste) Schicht: Kap. 3 c, nur in der Redaktion C.

Nirgends bietet der Text selbst einen Hinweis auf die Entstehungszeit oder auf den Verfasser. Dennoch hat man vor allem wegen der Unvollständigkeit des Berichts über ein so wichtiges Ereignis wie den Eintritt Bremens in die Hanse in der ersten Schicht den Eindruck, daß es sich nicht um eine gleichzeitige Aufzeichnung handelt. Den Ergänzungen der zweiten Schicht lagen wohl schriftliche Quellen zugrunde; sie

⁶³ Vgl. Schäfer, S. 17.

⁶⁴ HR I, Bd. 1, S. 142.

setzen nicht einmal eine persönliche Erinnerung voraus. Die Frage der Entstehungszeit der einzelnen Schichten läßt sich also nicht anhand der wenigen hier betrachteten Kapitel beantworten; das wird nur nach einer textkritischen Untersuchung der ganzen Chronik möglich sein. Eins aber darf jetzt schon gesagt werden: Da die 1. Schicht in allen Redaktionen vertreten ist, dürfte sie auch der ältesten bekannten Fassung der Chronik überhaupt angehört haben. Wir haben Grund anzunehmen, daß uns schon die erste, wohl bis 1404 reichende Chronik nicht ganz unbearbeitet erhalten geblieben ist, so daß unsere Kap. 1—5 nicht auf die Urfassung zurückgehen müssen, sondern Zeugnisse der ältesten Bearbeitertätigkeit sein mögen. Die zeitliche Einordnung der 2. Schicht ergäbe sich aus dem Zeitpunkt der Abzweigung der Redaktionen A und C, die nicht allein danach beurteilt werden kann, daß der gemeinsame Text aller Chronikfassungen bis 1430 geht. Es spricht einiges dafür, daß eine erste Aufzweigung schon 1405, eine weitere 1424 erfolgte, später aber eine Fortsetzung (bis 1430), teilweise mit starken Veränderungen, in andere überarbeitete Handschriften übertragen wurde. Die 2. Schicht wird also nicht vor 1405 entstanden sein. Es kann freilich zunächst nur hypothetische Bedeutung haben, wenn wir die 1. Schicht in die Zeit bis 1405 und die 2. Schicht in die Jahre nach 1405 einordnen. Die 3. Schicht entstand vor der Mitte des 15. Jhs. Diese zunächst recht unsichere Chronologie trägt wenig für unsere Zwecke Verwendbares bei. Wichtig ist eigentlich nur, daß wir nicht gleichzeitige Aufzeichnungen annehmen dürfen, sondern eine zeitliche Distanz von fast einem halben Jahrhundert. Eine Zuweisung der einzelnen Schichten an einen bestimmten Verfasser ist unmöglich. Es ist aber wahrscheinlich, daß die 2. Schicht nicht mehr von dem 1406 im Alter von 90 Jahren verstorbenen Rynesberch stammt. Ob Schene sie einfügte oder ein späterer Bearbeiter — etwa Bürgermeister Hemeling —, kann vorläufig nicht entschieden werden.

Damit wäre die Ausdeutung der Quellen zum Eintritt Bremens in die Hanse 1358 abgeschlossen. Es bleibt uns noch die Aufgabe, aus dem verwirrenden Knäuel von Einzelbeobachtungen das Wesentliche und Gesicherte herauszugreifen und es zusammenfassend in eine sinnvolle Ordnung zu bringen.

Um die Mitte des 14. Jhs. hatte Bremen bereits lange Zeit abseits von der damals nur locker gefügten Hanse gestanden und eine vielfach recht eigenwillige und selbständige Handelspolitik betrieben⁶⁵, ohne zu einzelnen Städten der Hanse die Beziehungen gänzlich aufzugeben. Dabei waren Bremer Bürger wie Johannes Hollemann offenbar nicht davor zurückgeschreckt, Schiffe hansischer Städte zu kapern; ja, sie hatten ihre Beute in Ritterhude oder sogar in Bremen selbst unten den Augen der

⁶⁵ Vgl. darüber Schäfer in: HGBll. 1874, S. 14 f.

städtischen Obrigkeit verkauft! Sie scheinen sich dabei zudem recht gut mit den friesischen (Rüstringer) Seeräubern verstanden zu haben! Als dann die Hanse am 20. Januar 1358 eine Sperre gegen Flandern verhängte, witterten Bremer Kaufleute (darunter ein Tiedemann Nanning) gute Geschäfte und suchten bereits im März flandrische Häfen auf. Es folgten Proteste und Drohungen der Hanse und wohl auch eine Einladung zur Lübecker Tagfahrt am 24. Juni 1358. Daß Bremen dort unter Druck gesetzt werden sollte, machte die Gesandtschaft nicht gerade zu einer verlockenden Aufgabe: der Rat hätte sich daher gerne gedrückt. So nahm man denn die Niederlage des bremischen Heeres gegen den Grafen von Hoya am 20. Juni 1358 zum Vorwand, die Teilnahme Bremens an der Tagfahrt abzublasen. Vor allem ein Großteil der Kaufleute mußte diese hansefeindliche Politik jedoch mit großer Sorge betrachten: so gewinnbringend in den letzten Jahren ein Handel neben der Hanse auch manchmal gewesen war, so wenig fühlte man sich jetzt in der Lage, gegen sie Geschäfte zu machen. Die schwere Depression der bremischen Wirtschaft in dieser Zeit, die gewiß zu einem Großteil auf die Pest von 1350 und die vielen Fehden der letzten Zeit zurückzuführen war, begründete man jetzt vor allem mit dem Abseitsstehen Bremens außerhalb der Hanse. Und als nun das Problem des Schosses für die Lösung der im Gefecht an der Aller gefangenen Bremer vom Rat aufgerollt wurde, stellte der Kaufmann als Gegenforderung energische Bemühungen um den Eintritt Bremens in die Hanse. Nach einigem Zögern erklärte sich der Rat bereit. Es scheint, daß man zunächst einmal einige Bremer Bürger dem Wohlwollen der Hanse opferte: Die Flandernfahrer und die Freibeuter auf der Elbe wurden verbannt und verloren ihr Bürgerrecht. Da man in Bremen nichts Ernsthaftes gegen sie hatte, ließ man sie entzwischen, verkündete aber doch geräuschvoll, wenn man ihrer habhaft werde, gehe es ihnen an Kopf und Kragen.

Schon im Juli schickte man dann zwei Mitglieder der Wittheit (nicht des Sitzenden Rates), Hinrich Dondeldej und Bernd von Dettenhusen, nach Lübeck, ohne daß Bremen erneut geladen gewesen wäre. Unterwegs versuchten diese, den Hamburger Rat zu besänftigen. An der Elbe zeigte man sich über die Pläne Bremens gut informiert, und in Lübeck fand man dann in den Hamburgern erbitterte Gegner: sie sprachen sich für einen Boykott Bremens und gegen eine Aufnahme dieser Stadt in die Hanse aus. Nach schwierigen Verhandlungen kam es aber doch am 3. August 1358 unter recht demütigenden Bedingungen zu einem Eintritt Bremens in die Hanse: die Stadt mußte sich den gemeinsamen Beschlüssen fügen, vor allem ihre Rolle als Blockadebrecher ein für allemal aufgeben und Hamburg bei der Sicherung des Handels auf der Elbe aktiv unterstützen. Die am 3. August aufgesetzte Urkunde wurde bereits vor dem 13. Dezember 1358 in Bremen vom Rat gesiegelt und damit ratifi-

ziert. Ausfertigungen gingen an die Hauptorte der Hanse — Lübeck und Köln; ein Exemplar blieb in Bremen. Dadurch war der Auftakt zu engeren, wenn auch nicht immer ganz reibungslosen Beziehungen Bremens zur Hanse in der Zukunft gegeben⁶⁶.

⁶⁶ Über sie vgl. Schäfer, S. 18 ff.

DER OSTBALTISCHE HOLZHANDEL UND DIE HOLZINDUSTRIE IM 17. JAHRHUNDERT

von
ARNOLD SOOM

In der Geschichte des westeuropäischen Handels gehört der Holzhandel unter die jüngeren Handelszweige. Im mittelalterlichen Handel, u. a. im bekannten Handel der deutschen Hanse, spielt er noch kaum eine Rolle. Dennoch fehlte im Mittelalter der Holzhandel nicht vollkommen. Es ist festgestellt worden, daß die Küstengebiete der Nordsee und die Niederlande schon in jener Zeit verhältnismäßig waldarm waren. Dieser Umstand zwang die dortigen Bewohner, das nötige Holzmaterial aus den waldreicheren europäischen Ländern herbeizuschaffen¹. Doch gestaltete sich hieraus keine Handelstätigkeit von irgendwelcher größerer Bedeutung.

Der Holzhandel erreichte aber bis dahin ungeahnte Ausmaße infolge der seit Ende des 15. Jhs. einsetzenden Entdeckung neuer Länder, der Gründung von überseeischen Handelsstützpunkten und der Erwerbung von Kolonien. Bei den führenden seefahrenden Nationen Europas setzte plötzlich der Bedarf nach großen Handels- und Kriegsflotten ein. In Portugal, Spanien, den Niederlanden und England stieg daher in großem Umfang die Anforderung nach Schiffsbaumaterial — nach Bauholz, Teer, Pech, Flachs und Hanf. Der starke Zustrom von Edelmetallen in diese Länder schuf seinerseits in weitem Maße die materielle Vorbedingung zum Ankauf des Schiffsbaubedarfs. Die schnell anwachsenden westeuropäischen Städte benötigten ihrerseits mehr Baumaterial und auch Heizmaterial als bis dahin.

Woher kamen nun die unerwartet in größerem Maße benötigten Waldprodukte auf den westeuropäischen Markt? Zu einem der bedeutendsten Ausfuhrländer für Holz gestaltete sich Norwegen. Infolge der langen Ausdehnung seiner Küsten und der vielen Fjorde war der Zugang zu den dortigen Wäldern verhältnismäßig leicht. Schon seit den ersten Jahrzehnten des 16. Jhs. können wir eine merkliche Ausfuhr von Eichen-, Kiefern- und Fichtenholz in die südlich gelegenen Länder feststellen. Besonders gefragt war Eichenholz. Die Ausfuhr dieser Holzart

¹ E. Bosse, *Norwegens Volkswirtschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart*, mit besonderer Berücksichtigung der internationalen Handelsbeziehungen, I: Probleme der Weltwirtschaft (Schriften d. kgl. Instituts f. Seeverkehr und Weltwirtschaft a. d. Universität Kiel 22:1), Jena 1916, S. 33 f.

war sogar so groß, daß die dänischen Könige im Laufe des 16. Jhs. sich wiederholt genötigt sahen, im Interesse des Schiffsbaus ihrer Länder die Ausfuhr von Eichenholz einzudämmen oder vollkommen zu verhindern². Da zum Schiffsbau in großem Maße auch gesägtes Material, d. h. Bretter und Planken, benötigt wurde, so finden wir in Norwegen schon um 1530 eine Reihe von Sägemühlen. Von norwegischem Sägewerksbetrieb im wahren Sinne des Wortes können wir aber erst seit Beginn der 70er Jahre des 16. Jhs. sprechen³, als die Ausfuhr von Holz aus diesem Lande schon einen sichtbar großen Umfang erreicht hatte. In diesem Jahrhundert erschienen als Aufkäufer von Holz an erster Stelle Holländer, dann auch Engländer und Schotten. Auf dem Wege des holländischen Zwischenhandels gingen die norwegischen Hölzer auch nach Spanien und Portugal⁴. Im 17. und 18. Jh. erreichte der norwegische Holzhandel ein noch größeres Ausmaß. Mit den betriebsamen Holländern traten hierbei die Engländer in scharfen Wettbewerb⁵. Diese deckten ihren Holzbedarf in großem Umfange auch in Nordrußland. Bekanntlich wurde durch die Engländer in der Mitte des 16. Jhs. der Handelsweg durch das Nördliche Eismeer und die Nördliche Dwina eröffnet.

Die beständig wachsende Anforderung von Holzmaterial und der Umstand, daß die großen Masten und das beste Eichenholz überhaupt schwer zu finden waren, zwang die Holländer und Engländer, diese Waren auch in anderen Ländern zu suchen. Verhältnismäßig ausgedehnte Waldbestände fanden sich bekanntlich im Gebiet der Ostseeländer; auch war die Zufuhr des Holzes zur Küste auf mehreren Flüssen leicht möglich. Allen voran kamen als Aufkaufs- und Ausfuhrplätze für Holzmaterial die Holland und England am nächsten stehenden Städte in Betracht, z. B. Danzig, Königsberg und Riga. Dagegen blieben die Gebiete des Finnischen und Bottnischen Meerbusens bis in die letzten Jahrzehnte des 17. Jhs. beinahe ganz unbeachtet, obgleich sich dort in reichem Maße Nadelholzwälder vorfanden. Die Nutzbarmachung der finnischen und nordschwedischen Wälder zu Handelszwecken geschah z. T. auf anderem Wege, nämlich durch Teer- und Pechbrennen. Diese Waren konnten infolge ihrer höheren Preise weitere und kostspieligere Frachtkosten tragen. Es muß im übrigen betont werden, daß auch dieser Produktionszweig sich besonders für Finnland neben dem Holzhandel zu einer bedeutsamen Erwerbstätigkeit ausgestaltete. Nicht ganz zu übergehen wäre schließlich auch die Ausfuhr von Pottasche, die in den westeuropäischen Zentren der Textilindustrie beim Färben von Stoffen benutzt wurde.

² Bosse, a. a. O. S. 34—37.

³ Bosse, a. a. O. S. 37.

⁴ Bosse, a. a. O. S. 30, 37.

⁵ Bosse, a. a. O. S. 267—296.

Von den Handelsstädten der baltischen Provinzen Schwedens war Riga eine der ersten, die den Export von Holzprodukten nach Westeuropa betrieb. Aus den anderen baltischen Städten sind vor den 70er Jahren des 17. Jhs. nur geringere, mehr oder weniger zufällige Mengen Holz verschifft worden. Nähere Angaben darüber, wann überhaupt der Export von Holzprodukten aus Riga begonnen hat, fehlen uns. Es steht jedoch fest, daß von dort schon in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. Masten ausgeführt worden sind. Nach einer Information des Zollinspektors in Riga, Peter Heltscher, aus den 40er Jahren des 17. Jhs. sind die Ratskreise zur polnischen Zeit bestrebt gewesen, den einträglichen Mastenhandel zu ihrem Monopol auszugestalten. Dieses habe bei den anderen Bürgern große Unzufriedenheit hervorgerufen, so daß sie hiergegen bei der polnischen Regierung Stütze gesucht hätten. Das habe zur Folge gehabt, daß der polnische König Stephan Bathory und daraufhin auch Sigismund allen Rigaer Bürgern, nicht nur den Ratsverwandten, das Recht erteilte, sich am Handel mit Masten zu beteiligen. Später aber sei der Mastenhandel dennoch nur in die Hände der Ratskreise gelangt und in dem Zustande ungefähr bis 1646 erhalten geblieben⁶. Heltscher, der zugleich der örtliche Vertreter der schwedischen Admiralität war, machte der Regierung den Vorschlag, Riga zu einer der Hauptversorgungsbasen für die schwedische Kriegsflotte auszubauen, weil dort verschiedenerlei Bauholz zu bekommen sei. Daher sollte das Monopol der engen Kaufmannsgruppe der Ratsfamilien aufgehoben werden. Dieses geschah auch daraufhin.

Obgleich Schweden selbst ein waldreiches Land war, hatte die Admiralität mancherlei Schwierigkeiten, für ihre bei Stockholm (auf der kleinen Insel Skeppsholmen) gelegene Kriegsschiffswerft in ausreichendem Maße Holz zu beschaffen, da infolge der damaligen schwierigen Transportverhältnisse der Zugang zu verschiedenen größeren schwedischen Wäldern beinahe unmöglich war. Daher unternahm die schwedische Regierung wiederholt den Versuch, Schiffsbaumaterial aus den Außenprovinzen, nämlich aus den baltischen Ländern und aus Pommern, zu erhalten. Daneben traten wiederholt Bemühungen auf die Tagesordnung, einen Teil der Kriegsschiffe anderswo als in der Hauptwerft der Admiralität zu bauen, dort nämlich, wo das Holzmaterial leichter bei der Hand war. Bekanntlich wurden schwedische Kriegsschiffe in Göteborg, Kalmar, Karlskrona, Västervik, Wismar und zuletzt auch in Riga gebaut⁷.

Zum Schiffsbau benötigte man mancherlei Holzwerk, wie große Balken für Kielhölzer, Masten und Bugspriete, ferner für Spiere, Sparren,

⁶ Heltscher an Königin Christine am 15. 6. 1646. Liv. II 138.

⁷ E. Wendt, Amiralitetskolligiets historia I (1634—1695), Stockholm 1950, S. 143—146.

Krummholz, Steuerholz, Bretter, Planken, einfache Balken usw., sowie auch Hanf und Flachs zu Tauen und Segeltuch. Schließlich benötigte man noch Teer, Pech, Eisen und Kupfer. Hiervon konnte man in Riga alle Sorten von Holzmaterial, ebenso Hanf und Flachs erhalten; aber für besonders bedeutungsvoll hielt man den Umstand, daß man aus Riga genügend Eichenholz und gute Masten bekommen konnte. Schon im Jahre 1644 hatte die Admiralität mit Hans Sheldon aus Riga einen Vertrag zur Lieferung von Holzmaterial geschlossen. Die Ausführung des Vertrages ist jedoch aus irgendeinem unbekanntem Grunde nicht zustande gekommen. Daraufhin beabsichtigte die Admiralität, sich mit einem entsprechenden Vorschlag an den Rigaer Rat zu wenden⁸. Man fand jedoch, wie schon oben erwähnt worden ist, in der Person des Zollinspektors Peter Heltscher (geadelt Rosenbaum) einen energischen Handelsvertreter für die Admiralität⁹.

Mitte Juni 1646 machte Heltscher, nachdem er mit dem Zustand des Holzhandels genauer bekannt geworden war, der Regierung den Vorschlag, mit einem im Holzhandel bewanderten Rigaer Bürger einen Vertrag zu schließen, in dem dieser es übernahm, der Admiralität vom Oberlauf der Düna alljährlich die nötige Menge von Masten und zum Schiffsbau passendes Eichenholz zu verschaffen¹⁰. Die Wahl fiel auf Hans Rigemann, der auch im Herbst desselben Jahres (1646), versehen mit einer geheimen Instruktion, nach Weißrußland geschickt wurde, um von den am Oberlauf der Düna und an deren Flußarmen seßhaften polnisch-litauischen Adligen in den für den Transport geeigneten Wäldern Masten und Eichenholz aufzukaufen. Mitgenommene Arbeiter sollten die Bäume fällen, auf Schlitten ans Ufer der Flüsse fahren und im Frühling stromab nach Riga flößen. Von der Admiralität wurde ihm ein Seeoffizier als Sachkundiger mitgegeben. Anfänglich beabsichtigte Heltscher, nur 20 Masten von 20 bis 30 Palmen (Handbreit)¹¹ Dicke schlagen zu lassen, ebenso größere Eichenbalken, die geeignet wären, als Kielholz und als sogenannte „Berghölzer“ zu dienen. Dieses ganze Unternehmen wollte man getarnt durchführen, als handele es sich hierbei allein um ein persönliches Geschäft Rigemanns, um nicht unnütz durch den direkten Kauf durch die schwedische Admiralität sowohl bei den Verkäufern des Holzmaterials als auch bei den polnischen Machthabern und schließlich auch in den Kreisen des Rates von Riga ein zu großes Aufsehen zu erregen. Dies hätte vor allem die Preise hinaufgetrieben

⁸ Die Admiralität an Christine am 3. 1. 1646. Reichsarchiv (weiterhin zitiert: RA).

⁹ Adelsbrief vom 4. 2. 1646. Reichsregistratur (weiterhin: R.reg.) 1646.

¹⁰ Heltscher an Christine am 15. 6. 1646. Liv. II 138.

¹¹ 1 holl. Palm = 10 cm; 1 engl. Palm = 7,6 cm.

und vielleicht auch auf andere Weise unerwartete Hindernisse entstehen lassen¹².

Als Rigemann im Frühjahr 1647 aus Weißrußland zurückkam, erwies sich aus seinem Bericht, daß die Verhältnisse bezüglich des Aufkaufes von Holzmaterial, insbesondere von Masten, gar nicht so günstig waren, wie man anfänglich erhofft hatte. Infolge der in den letzten Jahren erfolgten starken Abholzung waren die Mastenwälder am Oberlauf der Düna verhältnismäßig licht geworden. Ganz große Mastenhölzer von 30 und mehr Handbreit Dicke fanden sich überhaupt nicht mehr. Die größten Mastbäume, die er finden konnte, waren 26 schwedische Palmen (= 28 holländische Palmen) dick. Dazu kam, daß gerade in diesem Frühjahr überhaupt eine ungewöhnlich lebhaftere Nachfrage an Masten sich bemerkbar machte. Nach Mitteilung des livländischen Generalgouverneurs Gabriel Oxenstierna hatten die Holländer bei den schwedischen Behörden den Wunsch geäußert, aus Riga eine große Menge von Masten auszuführen¹³. Das mußte zweifellos im Zusammenhang mit der Freigabe des Mastenhandels in Riga stehen. Die Situation auf dem Mastenhandelsmarkt gestaltete sich derart, daß die Kaufleute einander überboten und dadurch einen jähen Preisanstieg auch in Weißrußland hervorriefen. Wenn Rigemann z. B. 10 Reichstaler für einen Mastbaum bot, so waren die Konkurrenten bereit, 20 Reichstaler und sogar mehr zu zahlen. Man versuchte um jeden Preis, Masten anzukaufen; kurzum, die Lage hatte sich auf dem Mastenhandelsmarkt in kürzester Frist grundlegend geändert. Noch vor zwei, drei Jahren hatten die Masten beim Kauf von den polnisch-litauischen Gutsbesitzern drei, höchstens vier Reichstaler gekostet. Jetzt aber verlangte man schon einen zehnfachen hohen Preis.

Unter diesen Umständen, bei denen erstens die Grundbesitzer am Oberlauf der Düna ohne ihre Zutun profitierten und zweitens überhaupt die Gefahr drohte, daß die in der Nähe der Flüsse befindlichen Mastenvorräte der Wälder im Lauf einiger weniger Jahre vollkommen ausgehauen sein würden, blieb der schwedischen Regierung, wenn sie Riga als ihre Versorgungsbasis erhalten wollte, nach Heltschers Ansicht nichts anders übrig, als den Rigaer Mastenhandel unter staatliche Kontrolle zu stellen. Heltscher empfahl in seinem Vorschlag der Regierung, anstelle des Monopols der unlängst liquidierten Rigaer „Masten Compagnie“ in irgendeiner Gestalt ein Monopol der Admiralität einzurichten, wobei die jährliche Ausfuhr auf 100 bis 125 Masten begrenzt werden sollte. Dabei mußte dem Vertrauensmann der Admiralität das Recht verliehen werden, aus der Menge der auszuführenden Masten eine gewisse Anzahl

¹² Heltscher an Christine am 25. 9. 1646, Vertrag zwischen Heltscher und Rigemann und die Instruktion an den letzteren am 28. 8. 1646. Liv. II 138.

¹³ G. Oxenstierna an Christine am 14. 5. 1647. Liv. II 73.

geeigneter Masten für die Krone auszuwählen. Als Alternative schlug Heltscher vor, den Exportzoll für große Masten zu erhöhen. Die Regierung entschloß sich für den letzteren Vorschlag¹⁴.

Was nun die Erfüllung des Auftrages Rigemanns im Winter 1646/47 betrifft, so brachte er vom Oberlauf der Düna für die Admiralität 20 ausgewählte Mastbäume mit einem Durchmesser von 20 bis 26 Handbreit und 45 teils behauene, teils unbehauene Eichenbalken verschiedener Größe nach Riga mit. Das Eichenholz war schwer zu bearbeiten und zu transportieren. Einige Balken versanken beim Transport im Flusse. Im allgemeinen bestand aber mehr Aussicht, Eichenholz zu erlangen, als große Masten zu finden; denn kleinere Eichenbäume fanden sich in genügender Menge, sogar in den „Dubenowischen“ und „Sibergischen“ Wäldern, nahe diesseits der livländischen Grenze. Mit Hilfe der Arbeitskraft von Garnisonssoldaten der in der Nähe gelegenen schwedischen Festung Kokenhusen war es leicht gewesen, sie zu fällen und nach Riga zu flößen. Ein gerade zu der Zeit in Riga weilender polnischer Adliger hatte die Lieferung von 200 Stück in Vierkant behauener eichener Balken von 16 bis 24 Daumen Dicke und sechs bis acht Faden Länge angeboten, für die er je Stück im Durchschnitt nur vier Reichstaler verlangte¹⁵.

Aus einem von Heltscher nach Stockholm gesandten Bericht erhellt u. a., daß im Frühjahr 1647 vom Oberlauf der Düna ungefähr 500 bis 600 Mastbäume nach Riga hinabtransportiert worden sind, von denen bis Mitte Juni 484 Stück ausgeführt worden waren. Diese Masten seien auf 16 holländischen Schiffen transportiert worden.

Eines der ersten Hindernisse des lebhaften Mastenhandels kam von seiten des Rigaer Rates, der den unter der Bezeichnung „Rathauszoll“ bekannten Kommunalzoll von den auszuführenden über 16 Handbreit dicken Masten erhöhte¹⁶. Nach Erklärung des Rates war die Zollerhöhung durch das Bedürfnis motiviert, der Stadtkasse den durch die Freigabe des Handels mit Masten zugefügten Defizit zu ersetzen; denn die aus diesem Handel gewonnenen Einnahmen seien vordem in die Stadtkämmerei geflossen (nach Heltschers Information war es damit anders bestellt gewesen)¹⁷. Da während derselben Zeit auch der staatliche Zoll von großen Masten erhöht wurde, war die Belastung des Mastenhandels eine zweifache. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Zollerhöhungen den Export von Masten aus Riga bremsen mußten, was auch eigentlich mit den Wünschen der schwedischen Regierung gut im Einklang stand. Von seiten der Admiralität wurde nämlich betont, es sei der Kronwerft in

¹⁴ Christine an den livländischen Generalgouverneur Gabriel Oxenstierna am 23. 6. 1647 zusammen mit der neuen Zolltaxe für Masten. R.reg. 1647.

¹⁵ Heltscher an Christine am 26. 5. 1647. Liv. II 138.

¹⁶ Heltscher an Christine am 18. 6. 1647. Liv. II 138.

¹⁷ G. Oxenstierna an Christine am 17. 6. 1647. Liv. II 73.

Stockholm viel leichter, Holzmaterial aus Riga heranzuführen als z. B. aus Göteborg, dem wichtigsten Holzexporthafen in Schweden. In Riga könne man aus erster Hand kaufen und das Holz aus den örtlichen Zolleinnahmen bezahlen.

In den Jahren 1646—1648 war die Stellung Rigas als einer wichtigen Versorgungsbasis der schwedischen Kriegsflotte im schwedischen Reichsrat wiederholt zur Sprache gekommen. Im Jahre 1647 wurde auch mit Hans Rigemann ein neuer Vertrag über Aufkauf von Masten geschlossen. Im Januar 1648 erwog man ernstlich die Möglichkeit, bei Riga oder in der Mündung der Kurländischen Aa einige Kriegsschiffe bauen zu lassen¹⁸. Heltscher, von dem offenbar eine nähere Information über die Aussichten eines solchen Unternehmens verlangt wurde, legte im Mai desselben Jahres der Regierung eine gründliche Übersicht vor. Als geeigneten Ort für die Werft fand er eine Stelle am Ufer der Düna, gleich in unmittelbarer Nähe der Stadtbefestigungen. Gegenüber dem Problem der Beschaffung größerer Mengen von geeignetem Eichenholz, wie Kielholz, Hinter- und Vorstäben, Lastbalken und allerhand Krummholz, aus Weißrußland verhielt er sich dagegen ziemlich skeptisch. Solche Hölzer könnte man nur noch 18—20 Meilen von den Flüssen entfernt finden. Auch besäßen die dortigen Bauern überhaupt keine Erfahrung in der Bearbeitung und Abfuhr solcher schweren Holzarten. Sie seien gewohnt, mit leichterem Holzmaterial umzugehen, wie mit Wagenschoß, Planken, Pfeifen-, Faß- und Klappholz. Unter diesen Umständen lenkte Heltscher die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Wälder der livländischen Güter, wo es — wie er meinte — noch möglich wäre, zum Schiffsbau genügend geeignetes Holzmaterial zu finden, obgleich diese Güter nicht immer direkt an Flußufern lägen. Da die Mehrzahl der livländischen Güter Lehns- und Donationsgüter seien, so dürfte es nach seiner Meinung der Krone keine Schwierigkeiten bereiten, von dort für angemessene Preise Holzmaterial zu erhalten. Zum Schluß empfahl Heltscher im Interesse des Schiffbaues in Riga, auch eine gute Reeperbahn und eine Segelmacherei anzulegen¹⁹.

Wohl wurde diesmal in Riga keine Werft erbaut, doch finden sich wiederholt Nachrichten über Ankauf von Holzmaterial und Hanf zum Bedarf der Admiralität. In gewissem Maße erscheint die Nachricht als Kuriosum, daß Heltscher Ende des Jahres 1648 die Bestellung von 200 Stück Wagenschoß erhielt, die zur Herstellung von Türen und Fenstern der neuen Bibliotheksgebäude und eines Kollegiums der Universität in Uppsala vorgesehen waren²⁰.

¹⁸ Svenska riksrådets protokoll XI (1645, 1646), Stockholm 1906, S. 350, 411; dass. XII (1647, 1648), Stockholm 1909, S. 147, 261 f.

¹⁹ Heltscher an Christine am 6. 5. 1648. Liv. II 138.

²⁰ Christine an Heltscher am 20. 11. 1648. R.reg. 1648.

Die zweite Hälfte des 17. Jhs. brachte sowohl in Riga als auch in den anderen baltischen Städten auf dem Gebiet des Holzhandels einige neue Ideen und Initiativen. Unter anderem fand man, daß es viel nützlicher sei, das Holz in bearbeiteter Form, teils als Halbfabrikat, d. h. als Bretter und Planken, teils als fertiggebaute Schiffe ins Ausland zu exportieren. Den Impuls hierzu könnte man u. a. aus Norwegen erhalten haben, wo in der Mitte des 17. Jhs., wie behauptet wurde, über tausend Sägemühlen in Betrieb waren²¹. Zugleich begann in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts neben dem Eichenholz auch das Kiefern- und Fichtenholz beim Export mehr Bedeutung zu gewinnen. Früher fanden von diesen Holzarten in Riga hauptsächlich nur Masten Beachtung. Als Pioniere der Rigaer Holzindustrie spielten, wie auch anderweitig, die Holländer die Hauptrolle, zum mindesten die aus Holland hier eingewanderten neuen Bürger, die ihr Kapital und ihre Erfahrungen mitbrachten.

Die erste im Interesse des Holzhandels gegründete Sägemühle wurde von dem aus Amsterdam Ende der 40er Jahre nach Riga umgesiedelten Kaufmann Rutger Niederhoff²² 1652 an einem Flußarm der Düna ungefähr drei Meilen nordöstlich von Riga erbaut. Es wird erwähnt, die Sägemühle habe 30 Sägen gehabt. Nach Niederhoffs eigener Erklärung hat er bei diesem Unternehmen eine technische Neuerung benutzt. Diese bestand offenbar in der Verwendung eines Sägegatters mit mehreren Sägeblättern, der einen Sägeklotz auf einmal mehrfach durchschnitt, anstatt nur ein Brett zur Zeit abzusägen, wie das in den Sägemühlen älteren Typs allgemein üblich war. Gleichzeitig mit der Sägemühle erbaute man eine Ölmühle. Die nötigen königlichen Privilegien für seine Werke erhielt Niederhoff erst später. Wie er selbst erwähnt, ist es ihm durch das Entgegenwirken neidischer Konkurrenten zunächst nicht gelungen, diese zu bekommen. Schon 1654 fielen seine Werke einem böswillig angesteckten Feuer zum Opfer. Mit staunenerregender Zähigkeit begann Niederhoff, sie gleich von neuem aufzubauen. Im Sommer 1656 war die Bauarbeit schon zu Ende geführt. Nun aber wurden sie ein Opfer des um dieselbe Zeit beginnenden schwedisch-russischen und schwedisch-polnischen Krieges. Die Riga belagernde russische Heeresmacht ließ die Werke ungestört stehen in der Annahme, sie seien Eigentum des kurländischen Herzogs. Dagegen vernichteten die vor Riga erschienenen polnischen Truppenteile die Anlagen vollständig: die Gebäude wurden niedergebrannt und die Wasserschleusen zertrümmert. Als an Hab und Gut ruinierter Mann begab sich nun Niederhoff nach Schweden, um von der Regierung Unterstützung und ein Privileg für seine wieder neu geplanten Werke zu er-

²¹ Bei Bosse (a. a. O. I, S. 42) werden sogar 1750 Sägemühlen erwähnt.

²² Nach Aussage Niederhoffs hat der livländische Generalgouverneur Gabriel Oxenstierna ihn durch königliche Benefizien zur Umsiedlung nach Riga überredet.

wirken. Unter anderem wurde 1661 im schwedischen Kommerzkollegium über seinen Vorschlag beraten, in Riga sowohl eine Säge-, Öl- und Grützmühle als auch eine Weberei zur Herstellung von Pack- und Segelleinwand zu erbauen²³. Von hier ab verlieren sich die Fäden, die das Unterfangen Niederhoffs zur Gründung von Werkstätten betreffen.

Die in der Mitte des 17. Jhs. entbrannten Kriege und die unsichere wirtschaftliche Konjunktur ermöglichten im Laufe von wenigstens anderthalb Jahrzehnten nicht die Aufnahme neuer Pläne zur Errichtung von Holzindustrien. Es setzte sich natürlich der Export unbearbeiteter Hölzer nach wie vor fort. Eine Hervorhebung verdient hier, daß die Vormundschaftsregierung Karls XI. dem Rigaer Postmeister Jakob Becker und seinem Schwiegersohne Statius Stein, die während der Kriegszeit der Krone Geld geliehen hatten, das Recht zusprach, ein Viertel von den Einkommen der Münzprägung in Riga und außerdem die Alleinberechtigung zum Export von Masten für sich zu beanspruchen. Aus den Zolleinnahmen des Handels mit den Masten und aus dem Einkommen der Münzprägung sollten die ausstehenden Forderungen der Gläubiger befriedigt werden. Becker und Stein waren jedoch verpflichtet, im Notfall die schwedische Admiralität mit Masten zum Selbstkostenpreis zu versorgen²⁴. Das Monopol des Mastenhandels hatte eine Dauer von ungefähr 20 Jahren.

Einige außergewöhnliche Vorfälle zwangen inzwischen die Regierung, auch anderen, die am Handel mit Masten interessiert waren, Entgegenkommen zu gewähren. Hierbei kamen u. a. die Interessen der Kriegsflotte Frankreichs, des damaligen Verbündeten Schwedens, in Betracht. Im Jahre 1663 gab man zwei Rigaer Bürgern, Hermann und François Courtois, die als Faktoren des französischen Königs auftraten, die Erlaubnis, drei Schiffsladungen Masten aus Riga zu exportieren²⁵. 1666 gab man eine neue Erlaubnis zum Aufkauf einer nicht näher angegebenen Menge von Masten für Frankreich. Jetzt traten als Hauptexporteure die Kaufleute Wolers und Lüders auf. Da im Erlaubnisschreiben die Menge der zur Ausfuhr gestatteten Masten nicht näher festgesetzt war, mißbrauchten diese Kaufleute — nach Meinung der privilegierten Monopolisten Becker und Stein — ihre Sondergenehmigung und betrieben den Export von Masten aus Riga sogar zwei bis drei Jahre lang²⁶. Erst durch die

²³ Niederhoffs Bedenken und Suppliken an die schwedische Regierung (undatiert, Liv. II 139); Industrieprivileg Karls X. Gustav an ihn vom 27. 6. 1655 (R.reg. 1655); Schreiben des Kommerzkollegiums an die Vormundschaftsregierung Karls XI. (RA).

²⁴ Privileg der Vormundschaftsregierung Karls XI. an Becker und Stein vom 3. 12. 1661. R.reg. 1661.

²⁵ Die Vormundschaftsregierung Karls XI. an den livländischen Generalgouverneur Bengt Horn am 7. und 14. 5. 1663. R.reg. 1663.

²⁶ Die Vormundschaftsregierung Karls XI. an C. Tott am 22. 11. 1666 (R.reg. 1666); S. Stein an Karl XI. am 30. 8. 1680 (Liv. II 140).

Beschlüsse der Regierung von 1669 wurde die Sondererlaubnis dieser Kaufleute aufgehoben²⁷. Zur selben Zeit erwog man u. a. auch die Frage, ob es nicht an der Zeit sei, das Monopol des Mastenhandels in Riga überhaupt aufzuheben²⁸.

In Wirklichkeit erfolgte ein diesbezüglicher Beschluß der Regierung erst im Jahre 1680. Durch diesen Entscheid wurde der Handel mit den aus den ausländischen Wäldern herstammenden Masten allen Rigaer Bürgern freigegeben. Dagegen hatte man die Holzbestände der livländischen Wälder nur für die schwedische Admiralität reserviert²⁹. Infolge der bald danach beginnenden Güterreduktion wurde die Benutzung der Wälder der großen an die Krone heimfallenden ehemaligen Domänen auch tatsächlich möglich.

In den 70er Jahren kam auch in Riga die Frage nach der Gründung von Holzindustrien wieder auf die Tagesordnung. Die Initiative kam teils von seiten der Regierung, die damals mit allen möglichen Mitteln zur Erbauung einer Handels- und Kriegsflotte anspornte, teils auch von seiten der Privatunternehmer. Es ist u. a. bekannt, daß die Regierung die Anschaffung von seetüchtigen und im Notfall auch zum Kriegseinsatz geeigneten Schiffen schon seit den 40er Jahren durch Zollvergünstigungen anzuregen versuchte. Als charakteristisch für diesbezügliche Bestrebungen dürfte ein Vorfall aus Riga vom Jahre 1672 sein, als einige von den dortigen Schiffsreedern auf gerichtlichem Wege zum Verhör nach Stockholm zitiert wurden, weil sie ihre Schiffe ohne amtliche Erlaubnis verkauft hatten³⁰.

Im Jahre 1672 trat einer der größten livländischen Gutsbesitzer, Oberst Cronstierna³¹, in Stockholm mit dem Wunsch auf, für seine Werft, die er in Riga zu errichten beabsichtigte, ein königliches Privileg zu erlangen. In der Darlegung war u. a. auch die Rede davon, daß er einige Kompagnons habe. Das Privileg, das das Datum des 14. September 1672 trägt, bot dem Unternehmer vor allem Schutz gegen industrielle Konkurrenz. Außerdem wurde ihm der Vorzug gewährt, daß die ersten vier auf seiner Werft erbauten Schiffe, ein jedes für sich, bei dem Transport von Waren eine Zollermäßigung von je 500 Reichstalern erhalten sollten. Außer der Werft plante Cronstierna, in Riga noch eine Mühle und

²⁷ Die Vormundschaftsregierung Karls XI. an C. Tott am 26. 7. 1669, 16. 4. 1670 und 15. 4. 1671. R.reg. 1669—1671.

²⁸ Die Vormundschaftsregierung Karls XI. an das Kommerzkollegium, das Kammerkollegium, die Admiralität und C. Tott am 8. 9. 1671. R.reg. 1671.

²⁹ Entscheid Karls XI. vom 5. 8. 1680. R.reg. 1680.

³⁰ Karl XI. an Tott am 24. 2. 1672. R.reg. 1672.

³¹ Sein Vater, der livländische Generalkriegskommissar Henrich Struberg, wurde im Jahre 1653 in den Freiherrnstand erhoben.

einige Manufakturen zu erbauen; zu diesem Zwecke wünschte er einen in der Düna gelegenen Holm ganz zu seiner Benutzung zu erhalten³².

Bis zum Jahre 1679 waren auf der Werft wenigstens drei bis vier Schiffe erbaut worden. Eines von ihnen trug den Namen „Der gekrönte Stern“, von einem anderen ist bekannt, daß es eine Tragfähigkeit von 300 Lasten besaß, somit schon als ein großes Schiff betrachtet werden kann. Zwei von Cronstierna gebaute Schiffe beabsichtigte die schwedische Regierung zu kaufen. Jedoch fand der Kauf nicht statt. Nach Cronstiernas Information sollen seine Gegner eine geheime Klage an die Regierung eingereicht haben, daß die Schiffe nicht ordentlich und stark genug gebaut gewesen seien. Der Kronschiffbaumeister Scheldon, der zu jener Zeit in Riga weilte und die genannten Schiffe überprüfte, bekräftigte jedoch, daß die Schiffe gut gebaut seien. Cronstierna erbat nun von der Regierung die Erlaubnis, die Schiffe ins Ausland verkaufen zu dürfen. Es sei ihm auch, wie er betonte, ein Käufer zur Hand, nämlich die französische Regierung. Der französische Gesandte habe für ein Schiff 18 000 Reichstaler geboten³³. Weitere Auskunft sowohl über die Schiffswerft als auch über die dort erbauten Schiffe fehlt uns jedoch. Wir wissen bloß, daß Cronstierna 1676 der schwedischen Admiralität eine Schiffsladung Eichenholz gesandt hat³⁴. Im Jahre 1679 war die Bautätigkeit auf Cronstiernas Werft schon eingestellt.

Um dieselbe Zeit, als die Werft von Cronstierna niedergelegt worden war, traten Pläne zur Errichtung eines staatlichen Schiffsbauwerks in Riga auf die Tagesordnung. Diese Pläne standen mit dem Programm im Zusammenhang, das in der Schlußphase des zwischen Schweden und Brandenburg, Holland und Dänemark in den Jahren 1674—1679 geführten Krieges von der schwedischen Regierung energisch zum Neuaufbau und zur Komplettierung der Kriegsflotte aufgenommen wurde. Die schwedische Flotte hatte nämlich in den Seeschlachten schwere Verluste erlitten. Damals wurden u. a. auch die bekannte Werft der schwedischen Kriegsflotte und der Kriegshafen in Karlskrona gebaut. Früher hatte die Admiralität einzelne Schiffe in Schwedisch-Pommern und Wismar bauen lassen; nun aber befanden sich diese Plätze zu sehr im Bereich der Kriegsoptionen. Die Lage Rigas erwies sich als viel geeigneter. Im Frühjahr 1678 wurde der Kronschiffbaumeister Scheldon beauftragt, die Vorarbeiten zur Einrichtung einer Schiffswerft zu beginnen³⁵. Zugleich erhielt der livländische Generalgouverneur Christer Horn den Auftrag, die Mög-

³² Industrieprivileg an Cronstierna vom 14. 9. 1672 (R.reg. 1672); Protokoll des Kommerzkollegiums vom 11. 4. 1676 und 12. 10. 1677. Ostermalms Abteilung des Schwed. Reichsarchivs (weiterhin: OA).

³³ Cronstierna an Karl XI. (undatiert, Beilagen zum Jahre 1679). Liv. II 139.

³⁴ Liv. II 646.

³⁵ Karl XI. an Christer Horn und die Admiralität am 16. 4. 1678 und an das Kammerkollegium am 17. 4. 1678. R.reg. 1678.

lichkeiten und Aussichten einer Werftgründung noch gründlich zu untersuchen und seine Meinungsäußerung darüber nach Stockholm zu senden.

Das von Horn im Herbst 1679 der Regierung vorgelegte Gutachten war recht optimistisch. Es erwähnte erstens, daß in den am Oberlauf der Düna gelegenen großen Wäldern für einen mäßigen Preis allerhand Schiffsbaumaterial, u. a. gute *Capital-Masten*, zu haben sei. Zweitens könne man in Riga aus erster Hand in genügenden Mengen Hanf aufkaufen, der einen notwendigen Rohstoff zum *Tau- und Takelwerk* liefere, und Flachs zum Weben von Segelleinwand. Eine Reeperbahn befände sich in unmittelbarer Nähe des für den Schiffsbau in Betracht kommenden Ortes. Die fehlenden Baumaterialien — Pech, Teer und Eisen — wären leicht auf dem Seewege aus Schweden heranzuschaffen. Nach Horns Meinung beständen schließlich in Riga gute Aussichten auch bezüglich der Arbeitskräfte, da ja in der dortigen Garnison sich gegenwärtig Teile des Österbottischen Regiments befänden, unter dessen Mannschaft genügend Leute vorhanden seien, die in Finnland schon von Kindheit an auf diese oder jene Weise mit der Schiffsbauarbeit in Berührung gekommen seien. Falls die Wahl des Königs endgültig auf Riga fallen würde, versprach Horn, schon im Winter 1679/80 Arbeiter in den Wald zu senden und dort die nötige Menge geeigneten Baumaterials schlagen zu lassen, das dann schon im Frühjahr 1680 nach Riga geflößt werden könnte³⁶.

Der König entschied sich für Riga. Im Dezember 1679 gelangten von Karl XI. sowohl an Horn als auch an die schwedische Admiralität, das Kammerkollegium und andere Institutionen Schreiben und Instruktionen, worin die Fragen des Standortes der Werft, der Arbeitskräfte, der nötigen Geldsummen usw. geregelt wurden. Die Anfangsschwierigkeiten der Werfteinrichtung wurden dadurch überwunden, daß die Krone den Grund und Boden des Obersten Cronstierna samt den Werkstätten kaufte. Für die Bauarbeiten gedachte man fürs erste 200 Soldaten des Österbottischen Regiments zu bestimmen. Später jedoch beschloß man, von den Stockholmer Schiffsbauwerken Offiziere, Meister und 400—500 Seesoldaten nach Riga zu schicken. Letztere sollten sowohl bei den Waldarbeiten als auch beim Schiffsbau eingesetzt werden. Den Bau der Schiffe beabsichtigte man zugleich in zwei, wenn möglich sogar in drei Stapeln zu beginnen³⁷. Vom Standpunkt der Materialbeschaffung war von ausschlaggebender Bedeutung der erwähnte königliche Erlaß vom 5. August 1680 über die Aufhebung des Handelsmonopols mit Masten von Becker und Stein. Den Kaufleuten in Riga wurde von jetzt ab wohl der Export

³⁶ Horn an Karl XI. am 13. 10. 1679. Liv. II 85.

³⁷ Karl XI. an Horn am 12. 11. und 5. 12. (zwei Briefe) 1679 sowie am 22. 7. und 5. 8. (vier Briefe) 1680; an das Kammerkollegium am 5. 8. 1680; an Gyllenhof am 30. 8. 1680; an den Ökonomiestatthalter J. Sneckensköld am 5. 1. (zwei Briefe) 1681. R.reg. 1679, 1680, 1681.

von Masten, die aus polnisch-litauischem Territorium stammten, freigegeben, jedoch wurde ihnen verboten, sich mit irgendwelchem anderen Schiffsbaumaterial zu befassen, insonderheit mit Kielholz³⁸.

Nach vorhandenen Angaben ist der Schiffsbau gleich von Anfang an energisch betrieben worden. In jedem Winter haben einige hundert Soldaten in den Wäldern am Oberlauf der Düna gearbeitet und im Frühjahr das abgehauene Material dünaabwärts gefloßt. Nach einer Liste der schwedischen Kriegsschiffe aus dem Jahre 1714 waren damals noch folgende in Riga gebaute Fahrzeuge in Dienst:

Name des Schiffes	Anzahl Kanonen	Baujahr
Estland	48	1682
Lifland	50	1682
Ösel	56	1683
Wachtmeister	44	1681

Von dem in diesen Jahren nach Riga geschafften Bauholz blieb auch ein guter Teil für die Kronwerften in Karlskrona und Kalmar übrig³⁹. Diese schwungvoll angefangene Bautätigkeit endete jedoch ganz plötzlich im Jahre 1683. Der vom König am 28. August 1683 veröffentlichte Schließungsbeschluß wurde mit den Schwierigkeiten motiviert, die fertiggebauten Schiffe von dem bei der Stadt gelegenen Bauplatz an der Düna ins Meer zu befördern. Ob dies die ganze Wahrheit ist, darüber fehlen uns nähere Nachrichten. Es wurde befohlen, das in Riga aufgestapelte Baumaterial nach Schweden zu überführen⁴⁰.

Riga blieb jedoch — wie früher — bis zum Ende der schwedischen Zeit eine der bedeutendsten Versorgungsbasen der Schiffsbauwerke der Krone, insbesondere für Masten. Bei ihrem Bezug wünschte man aber in Stockholm möglichst billig auszukommen. Bei der Freigabe des Mastenhandels in Riga im Jahre 1680 nahm man den dortigen Kaufleuten das Versprechen ab, der Krone jährlich 50 Masten nach einer festen Taxe zu verkaufen. Nach dieser kosteten die allergrößten Masten nur 20 Reichstaler das Stück, die anderen, entsprechend der Größe, waren billiger⁴¹. Ein Handelsvertreter der Admiralität vollzog in jedem Frühjahr in Riga die Auswahl aus den dorthin angeführten Masten und zahlte den Kaufleuten dafür den Taxpreis.

³⁸ R.reg. 1680.

³⁹ Ein Schreiben von einem Unbekannten (undat.). Liv. II 139; Administrativa handlingar rörande flottan. Örlogsflotta: flottans styrka 1700—1790. H. 1. RA.

⁴⁰ R.reg. 1683.

⁴¹ Am Anfang fehlte hierüber ein schriftlicher Vertrag zwischen der Krone und der Bürgerschaft. Um 1686 scheint ein schriftliches Übereinkommen geschlossen worden zu sein. Karl XI. an den General-Admiral H. Wachtmeister am 10. 4. und 6. 5. 1686. R.reg. 1686.

Über den zu geringen Preis als auch über die Art und Weise bei der Auswahl der Masten herrschte unter den Kaufleuten immer Unzufriedenheit. So klagte man z. B. 1698 dem livländischen Generalgouverneur Erich Dahlberg, der Kommissar der Admiralität J. Furubohm handle bei der Auswahl von Masten ungerecht und eigenwillig, wodurch manche Bürger bei Ablieferung der allzu billigen Masten größeren Verlust erlitten als andere. Bekanntlich zahle die Admiralität für solche Masten, deren Normalpreis 70—80 Reichstaler betrüge, nur 15—20 Reichstaler. Für besonders nachteilig hielt man vom Standpunkt des rigaschen Handels den Umstand, daß man Masten auch von den Ausländern genommen habe, u. a. von Russen (den Verkäufern) und Engländern⁴². Dahlberg war gezwungen, über die Tätigkeit Furubohms in Stockholm Klage zu führen. In der Antwort des Königs wurde betont, die Rigaer Kaufleute hätten keinen Grund zur Klage über den niedrigen Preis der von der Krone beanspruchten Masten, da man den Handel mit Masten als ein königliches Regal anzusehen habe, das 1680 den Kaufleuten gegen gewisse Verpflichtungen übertragen worden sei. Wohl aber fand der König die Handlungsweise Furubohms durchaus ungerecht. Von jetzt ab stellte man seine Tätigkeit beim Aufkauf der Masten für die Krone unter die Kontrolle des Generalgouverneurs⁴³.

Mit der Schließung der Kronswerft im Jahre 1683 fand der Schiffsbau in Riga kein Ende. Eine neue Initiative kam aus den Kreisen des Privatkapitals. Wieder haben wir es hier, wie schon einmal früher, mit dem Unternehmen eines Holländers zu tun. Der Rigaer Kaufmann Ernst Metsue, der aus Holland eingewandert war, gründete in Riga am Ende des 17. Jhs. eine Schiffswerft und eine mit Windkraft arbeitende Sägemühle. Die Meister zum Aufbau der Werkstätte und zum Bau von Schiffen wurden aus Holland berufen. Die Sägemühle, vorderhand zur Befriedigung der Bedürfnisse der Werft gedacht, war wie seinerzeit die Niederhoffsche Sägemühle mit einem Sägegatter, das mehrere Sägeblätter besaß, versehen. Offenbar kann man den Anfang der industriellen Unternehmen Metsues in das Jahr 1691 verlegen; denn in einem Brief Karls XI. an das Admiraltätskollegium wird erwähnt, einige Rigaer Bürger hätten sich an die Regierung gewandt mit dem Ansuchen, ihnen die in Riga liegende ehemalige Werft der Krone mitsamt dem ganzen Holm, auf dem diese gelegen war, zur Einrichtung ihrer geplanten Schiffsbauwerke zu überlassen. Der König billigte den Plan und befahl sogar, den Unternehmern einen auf dem Stapel liegenden Schiffskiel, falls dieser noch brauchbar sei, zu überlassen. Dagegen sollten die dort befindlichen Vorräte an Eichenholz an die Artillerie in Riga geliefert werden⁴⁴. In seiner

⁴² E. Dahlberg an Karl XII. am 13. 5. 1698. Liv. II 95.

⁴³ Karl XII. an das Admiraltätskollegium am 15. 2. 1699. R.reg. 1699.

⁴⁴ Karl XI. an das Admiraltätskollegium am 17. 7. 1691. R.reg. 1691.

Werft baute Metsue wenigstens 8 Schiffe; zwei Schiffe waren außerdem am Anfang des 18. Jhs. noch im Bau. Die Schiffe wurden hauptsächlich für den Warenverkehr zwischen Riga und den westeuropäischen Häfen eingesetzt. Metsue selbst scheint ein hervorragender Reeder gewesen zu sein. Ihn traf jedoch das Mißgeschick, daß er im Kriege zwischen Frankreich und der großen Koalition 1688—1697, an dem sich auch England und Holland beteiligten, durch Kaper fast alle seine Schiffe verlor.

Metsues bedeutende Tätigkeit auf wirtschaftlichem Gebiet erhielt von seiten der schwedischen Regierung Anerkennung: er wurde 1699 unter dem Namen Dannenstern in den Adelsstand erhoben. Gewissermaßen als Kuriosum sei erwähnt, daß die Embleme des Waldes und seines Holzhandels auch in sein Wappen aufgenommen wurden: auf dem in vier Felder geteilten Wappenschild steht in zwei Feldern ein grüner Kiefernbaum mit drei Zapfen⁴⁵, in den zwei anderen Feldern steht ein Stern. Danach ist offensichtlich auch der Name Dannenstern (d. h. Tannenstern) gebildet. Ob die Sägemühle des Metsue am Ende des 17. Jhs. die einzige in Riga war, ist nicht ganz gewiß. Jedenfalls finden wir, daß auch der Rigaer Kaufmann Dirich Courtois 1680 der Regierung ein Gesuch einreichte, um für eine oder sogar für zwei von ihm geplante Windsägemühlen ein Privileg zu erlangen⁴⁶.

Über den rigaschen Holzexport in den Jahren 1636—1718 hat der ehemalige Professor an der Universität Riga, E. Dunsdorfs, eine statistische Tabelle veröffentlicht. In ihr ist leider nur eine verhältnismäßig begrenzte Zahl von exportierten Holzarten aufgezählt, nämlich: Wagenschoß, Klappholz, Pipenholz, Pipenstäbe und Planken⁴⁷. Dagegen fehlen leider allerlei Sorten von Schiffsbauholz, u. a. Masten, Bugspriete, Rahnen usw. Wir wissen jedoch, daß gerade die Masten eine bedeutende Rolle im rigaschen Holzhandel spielten.

Riga war im Lauf der sechs ersten Jahrzehnte des 17. Jhs. in den baltischen Ländern beinahe der einzige Platz, an dem Holzhandel und Holzindustrie gedeihen konnten. An zweiter Stelle stand in begrenztem Umfange P e r n a u. Ganz vergessen darf man natürlich auch K u r l a n d nicht, wo Herzog Jakob eine bedeutende Handelsflotte aufbaute. In den letzten Jahrzehnten des 17. Jhs. aber entstand verhältnismäßig schnell auch in N a r v a ein recht wichtiges Zentrum des Holzhandels und der Holzindustrie. Neben ihm gewann auch die an der Mündung der Newa gelegene ingermanländische Stadt N y e n eine gewisse Bedeutung. Über den Holzhandel und die Holzindustrie in Narva ist vom Autor 1940 in der

⁴⁵ Adelsbrief an Metsue vom 20. 6. 1699 (R.reg. 1699); Metsue an Karl XII. (undatiert, offensichtlich nach 1702; Liv. II 141).

⁴⁶ D. Courtois an Karl XI. (undatiert, nach dem Inhalt 1680). Liv. II 141.

⁴⁷ E. Dunsdorfs, Der Außenhandel Rigas im 17. Jh., in: Pirma Baltijas Vesturnieku konference, Riga 1937, S. 482 f. Wagenschoß = gestaltetes Eichenholz; Klappholz = eichene Faßdauben; Pipenstöcke = eichene Äste, die man für Holzgerät (Röhren) benutzen konnte.

estnischen Historischen Zeitschrift eine Übersicht gegeben worden⁴⁸; deshalb begnügen wir uns hier mit einer kurzen Zusammenfassung. Daß man über Narva Holzwaren ausführen konnte, dürfte schon wenigstens seit der Mitte des 17. Jhs. bekannt gewesen sein. Nach Angaben des bekannten Philipp Crusius (geadelt v. Krusenstjern) sind aus Narva schon 1641 Masten nach Lübeck, ja 1643 auch nach Portugal ausgeführt worden. Als Handelsdirektor über die drei Handelsstädte am Südufer des Finnischen Meerbusens — Reval, Narva und Nyen — versuchte Crusius, in Narva den Holzhandel und die Erbauung von Sägewerken anzuregen. Um 1650 wurde im Gebiet der Narvaer Wasserfälle eine Sägemühle erbaut, die jedoch im schwedisch-russischen Kriege 1656—1658 einging⁴⁹. Darauf geriet der Gedanke an Holzhandel und Holzindustrien für längere Zeit vollkommen in Vergessenheit, obwohl die im Jahre 1648 von der schwedischen Regierung für den russischen Transithandel gegebene weitgehende Zollermäßigung dazu geeignete Vorbedingungen geschaffen hatte.

Erstmalig wurde die genannte Zollermäßigung für den Handel mit Waldprodukten in den 60er und 70er Jahren auf etwas eigenartige Weise ausgenutzt. Es erschienen nämlich im Export der Stadt Narva die sozusagen auf chemischem Wege hergestellten Waldprodukte — Teer, Pech und Pottasche, die als russische Waren des niedrigen Zolles teilhaftig wurden (Lizent und Portorium⁵⁰ zusammen 2 Prozent). Es ist möglich, daß die Asche zum größten Teil ein russisches Erzeugnis war, aber Teer und Pech erwiesen sich später als finnische Produkte, die wegen des merklich höheren Exportzolls in Finnland zuerst aus Ostfinnland über den Ladogasee nach Rußland wanderten und dann von dort als russische Waren in Nyen und Narva in den Handel kamen. Dieser „Schleichhandelskanal“ wurde bald von den Kaufleuten der ostfinnischen Städte, vor allem der Stadt Wiborg, aufgedeckt. Sie baten die schwedische Regierung, zur Verhinderung des Schleichhandels Schritte zu unternehmen oder die Zölle gleichzuschalten. Die letztere Alternative konnte infolge der Handelspolitik der Regierung nicht in Betracht gezogen werden; so wurde beschlossen, gegen den Schleichhandel anzukämpfen⁵¹. Diesbezügliche Maßnahmen scheinen auch Erfolg gehabt zu haben; denn wir sehen, daß der Export von Teer und Pech in Narva am Ende der 80er Jahre schon sehr stark zurückgegangen war. In den 70er Jahren wurden allein an Teer über 2000 Tonnen aus Narva ausgeführt, im Jahre 1671 sogar 7909 Tonnen. Dagegen bestand die Ausfuhr von Teer im Jahre 1689 nur

⁴⁸ A. Soom, *Narva metsakaubandus ja metsatööstus XVII. sajandi lõpul* (Narvas Holzhandel und Holzindustrie am Ende des 17. Jhs.), in: *Ajalooline Ajakiri* 1940.

⁴⁹ Soom, a. a. O. S. 58.

⁵⁰ Soom, a. a. O. S. 60 f. (Tabelle Nr. 1).

⁵¹ Kommerzkollegium an Karl XI. am 31. 7. 1682 und 16. 10. 1688. RA.

noch aus 30 Tonnen, und in den 90er Jahren fanden bloß ganz zufällige Sendungen statt⁵².

Hingegen begann in Narva in den 70er Jahren die Ausfuhr von Holzmaterial, und diese wuchs ständig bis zum Ende des 17. Jhs. an. Neben dem verschiedenen Schiffsbaumaterial, wie Masten, Bugsprietten, Rahnen, Steuerhölzern, Balken usw., ebenso Hölzern für Mühlenflügel, erschien alljährlich im narvaschen Export eine große Menge gesägtes Material — Bretter, Planken und viereckig gesägte Balken. Dagegen erschien Eichenholz, das im Rigaer Holzhandel eine auffallende Rolle spielte, in verhältnismäßig bescheidener Menge. Wegen der vielen Sorten fällt es schwer, eine übersichtliche Zusammenfassung des jährlichen Exports an Holzwaren zu geben; denn es fehlte ein allgemeines einheitliches Maß, entsprechend dem heutigen Standard.

Wie in Riga, so spielte auch in Narva das aus dem Ausland eingewanderte Kapital auf dem Gebiet des Holzhandels eine bedeutende Rolle. Eine Reihe von Unternehmern stammte aus Deutschland, Holland, England und anderswo. Wie schon erwähnt, wurde die erste Sägemühle im Bereich der narvaschen Wasserfälle (am linken Ufer des Flusses) in den 50er Jahren erbaut. Sie wurde im schwedisch-russischen Kriege 1656—1658 vernichtet, später jedoch vom Rentmeister Persson auf einem Holm am Wasserfall wieder aufgebaut. Zu Beginn der 70er Jahre erbaute der Rentmeister Axel Christersson (geadelt Lilliegreen) an dem Wasserfalle, aber auf dem rechten Ufer des Flusses, eine zweite Sägemühle. Sie arbeitete offensichtlich für die Narvaer Kaufleute; denn wir erfahren nichts davon, daß der Besitzer selbst sich mit dem Holzhandel beschäftigt hätte. In demselben Jahrzehnt trat die Erbauung von Sägemühlen durch zwei Narvaer Großkaufleute — den Bürgermeister und Burggraf Jürgen Tunder (geadelt Tunderfelt) und Jakob Porteus, einen Holländer — auf die Tagesordnung. Tunder hatte außerdem noch anderswo Sägemühlen in Ingermanland; eine davon stand in Poretschje, an einem Nebenfluß der Luga. Die Sägemühle des Porteus war die einzige, die nach dem holländischen Vorbilde mit Windkraft arbeitete; sie lag unterhalb der Stadt auf dem Kampersholm. Zu Nutzung der Wasserkraft fehlten dort die Möglichkeiten.

Beide letztgenannten Unternehmer errichteten auch Schiffsbauwerke. Tunders Werft wurde um 1673 erbaut⁵³ und scheint an der Mündung des Narvaflusses gelegen zu haben. Porteus' Werft lag auf Kampersholm. Außerdem sind am Unterlauf der Narva, u. a. in Magerburg, auch von anderen Unternehmern Schiffe gebaut worden, z. B. auf Rechnung des in England gebürtigen Narvaer Kaufmannes William Kettlewell, des Heinrich Erichs u. a.

⁵² Soom, a. a. O. S. 60 f.

⁵³ Industrieprivileg an J. Tunder vom 8. 9. 1673. R.reg. 1673.

Der größte Teil der Holzwaren kam aus Rußland nach Narva — aus dem Gebiet der östlichen Nebenflüsse der Narva, der Pljussa, Pjata und des Lugaflusses. Alljährlich sandten die Narvaer Kaufleute ihre Waldwreker, teilweise anscheinend auch Arbeiter, zu Beginn der Wintersaison in die Wälder der russischen Gutsbesitzer, wo sie nach eigener Auswahl die Bäume schlugen, das geschlagene Material an die Ufer der Flüsse abfuhren und im Frühjahr an die Mündungen der Narva und der Rosona (die Rosona stand in Verbindung mit dem Lugafluß) flößten. Auf der Landzunge zwischen den Mündungen der Narva und der Rosona an der Seeküste befanden sich die Stapelplätze der Narvaer Holzfirmen. Hier vollzog sich die endgültige Bearbeitung und Sortierung des Materials sowie auch die Verladung auf die Schiffe. Die für die Sägemühlen bestimmten Sägeklötze wurden teilweise in die Region der Wasserfälle oberhalb von Narva, teilweise zum Kampersholm unterhalb der Stadt befördert.

Der hohe Stand der technischen Einrichtungen der Narvaer Sägemühlen wurde sowohl von seiten der baltischen Machthaber als auch vom schwedischen Kommerzkollegium sehr lobend bewertet. Hierhin begab man sich, um ein Vorbild für den Aufbau derartiger Industrien an anderen Orten zu gewinnen. Nach einer Beschreibung des Zollinspektors zu Pernau, J. G. Müller, der im Auftrage des livländischen Generalgouverneurs Hastfer am Anfang des Jahres 1688 die Sägemühlen in Narva besichtigte, waren die an dem Wasserfalle liegenden Sägemühlen *also eingetheilet, daß die ersten beyde Schallstücke auf einmahl lösen, andere die noch übrige ungleiche Seiten und Spinten wegschneiden, die dritte Parthey den geviereketen Balken, so viel mahl als begehret wird, in einem Rucke theilen und die letzteren den Brettern eine gleiche Länge nach Begehren geben*. Hier scheint die Rede von der Sägemühle des Burggrafen Tunderfelt zu sein. Über die Sägemühle des Porteus berichtet Müller nur lakonisch: *Von einer curiösen Windmühle, welche gleichfalls unferne der Stadt, so fast ein mehrers als die Wasserwerke im Bretterschneiden praestiren soll, ist wegen ihrer Kostbarkeit wenig zu gedenken* [d. h. diese Werke paßten nicht als Vorbild für Pernau], *denn selbige, wie gesagt wird, soll bei 3000 Rdlr. zu stehen kommen*. Anderswo wird erwähnt, daß die Sägemühle des Porteus mit 16 Sägen versehen war und daß die in dieser Sägemühle gesägten Bretter so glatt gewesen seien, als wären sie gehobelt, d. h. man hatte es hier unzweifelhaft mit einem mehrblättrigen Sägegatter zu tun. Die Jahreskapazität sämtlicher Sägemühlen des Tunderfelt wurde so hoch geschätzt, daß sie für 40 bis 50 Schiffslasten ausgereicht hätten⁵⁴.

⁵⁴ Der Zollinspektor J. G. Müller an den Generalgouverneur J. J. Hastfer am 6. 4. 1688 (als Beilage zu Hastfers Schreiben an Karl XI. am 30. 4. 1688 Liv. II 90); Protokoll des schwed. Kommerzkollegiums vom 6. 4. 1687 (UA).

Auf dem dritten Platz als Exporthafen für Holzwaren stand am Ende des 17. Jhs. P e r n a u. Im Gebiet des Flusses Pernau mitsamt seinen Nebentlüssen befanden sich verhältnismäßig große Wälder. Aus mancherlei Gründen war aber aus Pernau bisher keine bemerkenswerte Ausfuhr zustande gekommen. Nach einer Nachricht des Generalgouverneurs Hastfer hatte man aus diesen Wäldern keine großen Masten bekommen können. Die Holländer hätten aus Pernau hauptsächlich Sägeklötze, Balken, Pumpen, Latten, Ricken und andere geringere, zum Schiffsbau dienliche Hölzer ausgeführt. Die Mengen der exportierten Holzwaren seien manchmal auch ziemlich beträchtlich gewesen. So seien z. B. 1687 aus Pernau 34 Schiffsladungen davon abgegangen. Hastfer meinte aber, daß der Pernauer Holzhandel auf solche Weise nicht lange fortgesetzt werden könnte, wenn das Strombett des Flusses nicht gereinigt würde⁵⁵.

In den Jahren 1687—88 entstand bei der schwedischen Regierung plötzlich ein ungewöhnlich großes Interesse für Pernau als einem möglichen Hauptexporthafen des Holzhandels an der Ostsee. Es galt nur, die hier vorhandenen Hindernisse zu beseitigen. Es ist auch ganz interessant zu beobachten, daß, obgleich diese Aufgaben bei den damaligen primitiven technischen Möglichkeiten beinahe unüberwindlich schienen, man in amtlichen Kreisen, wenigstens am Anfang, recht optimistisch war. Die Anregung zu diesen Plänen kam von den holländischen Kaufleuten. Die ganze Frage wurde nämlich aktuell durch einen wirtschaftlichen Konflikt zwischen den Holländern und dem König von Dänemark über die starke Erhöhung des Zolles auf norwegische Holzwaren um 1685. Die Holländer beschlossen nun, die norwegischen Holzwaren zu boykottieren, und sondierten die Möglichkeit, ob es nicht anginge, aus Schweden und seinen Außenprovinzen in größerem Maße Holzwaren zu kaufen. Die Rivalität mit Dänemark bewog die schwedische Regierung, die Gelegenheit energisch zu ergreifen, diesen Handelszweig überhaupt in ihre Hände zu bekommen. So begann man, Pläne zu schmieden, wie man diese Aufgabe lösen könnte. Hierbei ging man von dem Standpunkt aus, die Wälder Mittel- und Nordschwedens seien, wie bis jetzt, vorderhand für eigene Berg- und Schiffsbauwerke zu reservieren. Der Export müßte aus Südschweden erfolgen, von wo die Ausfuhr nach Westeuropa leichter verwirklicht werden könnte. Hier war Göteborg schon in der ersten Hälfte des 17. Jhs. ein bedeutender Ausfuhrplatz von Holzwaren. Insbesondere wollte man diesmal den Holzwarenexport aus der im nördlichen Teil von Bohuslän liegenden kleinen Stadt Uddevalla beleben. Diese Stadt hatte bisher stark unter der Konkurrenz der in der Nähe gelegenen norwegischen Stadt Halden (Fredrikshald) gelitten, da die Holzwaren aus dem naturgegebenen Hinterlande von Uddevalla dorthin abflossen. Uddevalla wollte man nun durch den Bau und die Ausbesserung von

⁵⁵ Hastfer an Karl XI. am 15. 3. 1688. Liv. II 90.

Landstraßen und Kanälen in seiner Umgebung zum bedeutendsten Ausfuhrplatz für Holzwaren Südschwedens erheben⁵⁶.

Als zweiter bedeutender Ausfuhrhafen für Holzwaren erschien in den Plänen der Regierung Pernau; diese Stadt wurde von den holländischen Kaufleuten als für den erweiterten Holzhandel besonders geeignet zur Sprache gebracht, da sie dort ein sozusagen noch unberührtes Arbeitsfeld zu finden hofften. In Riga und Narva waren der Holzhandel und die Holzindustrie schon durch Sonderrechte zum Vorteil verschiedener Unternehmer stark begrenzt. Natürlich sollte der Holzhandel auch in Riga und Narva, soweit möglich, noch weiter angeregt werden. In Riga beabsichtigte man dieses Ziel durch eine Ermäßigung der als Ungelder bekannten Zollzahlungen zu erlangen. In Pernau ging es jetzt um die Frage, wie man die Nutzung der im Flußgebiet der Pernau liegenden Wälder am zweckmäßigsten bewerkstelligen könnte, teils auch um die Schaffung eines Wasserweges über die Pernau zum Embach und über den Peipus bis nach Rußland, wo jenseits des Peipussees sich noch unberührte Wälder befanden. Diese Idee, durch Vertiefung der beiden Flüsse einen schiffbaren Wasserweg herzustellen, war nicht neu; sie ist schon seit dem 16. Jh. mehrfach auf der Tagesordnung gewesen. War der Wasserweg einmal hergestellt, so sollten an der Pernau Sägemühlen erbaut werden, die es hier bis jetzt überhaupt nicht gab.

Der livländische Generalgouverneur Hastfer legte auf Anordnung der Regierung in den Jahren 1687—88 eine Reihe von interessanten Berichten sowohl über die Aussichten für eine Vertiefung und Reinigung der Flüsse als auch über die Ingangsetzung des Holzhandels über Pernau vor. Er ließ die livländischen Flüsse (u. a. auch die Livländische Aa) von Sachkennern zum Zwecke der Schiffbarmachung erforschen. Aber die Pläne gelangten zu keiner Ausführung; denn das war selbstverständlich ein sehr teures Unternehmen und wegen der damaligen begrenzten technischen Möglichkeiten überhaupt schwer zu realisieren. In Pernau entstanden am Ende des 17. Jhs. somit keine Sägemühlen. Es wurde wie früher in begrenztem Umfange nur Rundholz und auch Brennholz ausgeführt.

Im Zusammenhang mit der Frage nach der Erbauung von Sägemühlen im 17. Jh. dürfen wir die Sägemühlen auf dem Lande nicht vollkommen vergessen, die auf einzelnen Gütern entstanden. Sie waren jedoch im allgemeinen mit ganz primitiven Einrichtungen versehen und belieferten hauptsächlich die Gutsbesitzer und die nähere Umgebung mit Brettern. In geringerem Umfang brachte man von dort Bretter zum Verkauf in

⁵⁶ Schreiben Karls XI. an Hastfer, das Kommerzkollegium, die südschwedischen Landshövdinge u. a. 1686—1688 (R.reg. 1686—1688); Hastfer an Karl XI. 1687—1688 (Liv. II 89 und 90); die Protokolle des Kommerzkollegiums 1686—1688 (ÖA).

die kleineren Städte und Flecken. Nach Reval wurden Bretter oft aus Finnland und Schweden eingeführt; kleine Mengen von diesen Brettern sowie von Rundholz wurden in mehreren Jahren sogar nach Holland exportiert. An einzelnen Orten an der Küste, besonders auf den Inseln, wurden kleinere Schiffe und Schuten gebaut. Z. B. sind in Nordestland einige Schiffe in der Kolkschen Bucht gebaut worden⁵⁷.

Abschließend kann gesagt werden, daß aus dem vorgelegten Material einerseits die merkantilistische Wirtschaftspolitik der schwedischen Regierung deutlich wird, welche in diesem Falle (besonders in den 80er Jahren des 17. Jhs.) energisch versuchte, einen für Schweden noch neuen Handelszweig, den Holzhandel, zu entwickeln; andererseits aber treten hier die Bestrebungen Schwedens zutage, die Großmachtposition durch die Aufrechterhaltung einer starken Flotte zu stützen. Gleichzeitig erhalten wir aus den obigen Ausführungen neue Belege für das Eindringen und die Wirkung des holländischen Handelskapitals in den baltischen Städten.

⁵⁷ A. Soom, *Der Herrenhof in Estland im 17. Jh.*, Lund 1954, S. 166—169.

BESPRECHUNGEN

Fritz Rörig, *Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte*, herausgegeben von Paul Kaegbein. Weimar 1959, Böhlau Verlag. XII, 707 S., 1 Abb., 1 Faltplan.

Die vorzügliche und mit Register ausgestattete Ausgabe enthält die wesentlichen, zwischen 1915 und 1952 erschienenen Aufsätze R.s zur hansischen Geschichte und dazu eine bisher ungedruckte Arbeit „Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum“ (542—603), die im Nachlaß vorlag und den Beginn einer groß angelegten Geschichte der Hanse bilden sollte, an der R. seit 1936 gearbeitet hat. Mit einer Ausnahme enthält der Band (1—287) namentlich alle Arbeiten, die R. bereits 1928 in den „Hansischen Beiträgen zur deutschen Wirtschaftsgeschichte“ zusammengefaßt hatte (HGbl. 53, 1928, 181—188). Von den späteren Arbeiten sind jeweils die aufgenommen, die R.s Erkenntnisse entscheidend erweitert haben: „Das Einkaufsbüchlein der Nürnberg-Lübecker Mulichs auf der Frankfurter Fastenmesse des Jahres 1495“ (1931; 288—350), „Mittelalterliche Weltwirtschaft“ (1933; 351—391), „Rheinland-Westfalen und die deutsche Hanse“ (1933; 392—420), „Territorialwirtschaft und Stadtwirtschaft“ (1934; 421—446), „Heinrich der Löwe und die Gründung Lübecks“ (1937; 447—489), „Reichssymbolik auf Gotland“ (1940; 490—541), „Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte“ (1950; 604—637), „Das Meer und das europäische Mittelalter“ (1951; 638—657) und „Die Stadt in der deutschen Geschichte“ (1952; 658—680).

Manche andere Arbeit mußte aus äußeren Gründen fortgelassen werden; es ist aber dem Herausgeber darin zuzustimmen, daß die hier vereinigten Aufsätze die Anschauung, welche R. sich von der Hanse erarbeitet hat, in ihrer Entwicklung und in der Sache vollständig wiedergeben.

W. Koppe hat in der Gedächtnisschrift für R. (Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Lübeck 1953, 9—24) beschrieben, wie R. seine Kenntnisse von Aufsatz zu Aufsatz fortgebildet und erweitert hat; die von Kaegbein ebenda (535—560) zusammengestellte Bibliographie, die auch die Rezensionen R.scher Arbeiten aufführt, macht es leicht, auch die Aufnahme dieser Aufsätze in der Wissenschaft nachzuprüfen. Indem wir dies alles als bekannt voraussetzen, bleibt uns die Frage zu prüfen, was denn R. einer neuen Generation hansischer Forschung zu sagen hat.

Der Kern dieses Problems ist immer noch der berühmte Aufsatz „Der Markt von Lübeck. Topographisch-statistische Untersuchungen zur deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“ von 1921, der Aufsehen erregt hat und allgemein bekannt geworden ist durch das Postulat des Gründungsunternehmerkonsortiums, das am Anfang der Geschichte Lübecks gestanden habe. Es ist sinnlos, hier den Streit um diese Hypothese aufzurollen, die von ihrem Schöpfer und seinen Anhängern als eine Annahme von bruchloser Logik und innerer Wahrscheinlichkeit ebenso energisch verteidigt wie von anderen (zuletzt Th. Mayer, *Die Anfänge von Lübeck*, WestfF. 9, 1956, und *Mittelalterliche Studien*, Lindau-Konstanz 1959, S. 265—272; H. Reincke, HGbl. 75, 4—28) als weder notwendig noch erschöpfend

zurückgewiesen worden ist. Denn — so oft auch R. selbst wieder auf sie zurückgekommen ist, die Gründungsunternehmerhypothese bildet nicht das Fundament seines Lebenswerkes. Mit größerem Recht meinen wir es heute zu erblicken in der Unterscheidung, die R. bereits im „Markt von Lübeck“ dargelegt hat, der Unterscheidung zwischen dem 13. Jh., als dieser Markt der Brennpunkt des städtischen Wirtschaftslebens war und Marktbaulichkeiten daher wertvollster Grundbesitz waren, und dem 14. Jh., in dem der Markt verödete, weil sich das Geschäft in die Wohnhäuser verlegte und andere Wirtschaftspraktiken es beherrschten. So hat R. entdeckt, daß die hansische Frühzeit bis ins 13. Jh. hin ein außerordentlich aktives, dem wirtschaftlichen Risiko geneigtes, jedem Markt- und Zunftzwang verschlossenes Zeitalter gewesen ist, ein Zeitalter liberalen Unternehmertums und großräumiger und kapitalintensiver Unternehmungen, das dem Krämer und Handwerker zwar große Möglichkeiten bot, dies aber nur als Folgeerscheinung und an nachgeordneter Stelle, — während im 14. Jh. eine andere, mehr auf Sicherung des Erworbenen gerichtete Grundhaltung im Kreise der früheren Unternehmer Platz griff, die nun zwangswirtschaftlichen Zügen und zünftigem Denken Spielraum gewährte und damit dem Krämer und Handwerker auch mehr politisches Gewicht einräumte.

Diesen Gegensatz mit seinen Konsequenzen hat R. in immer neuen Wendungen untersucht. Den Wandel vom Wanderkaufmanne, der selbst seine Waren in der Fremde absetzte und umtauschte, zum seßhaften, der durch Schriftverkehr vom zentralen Kontor aus Kommissionäre und Faktoren in der Fremde anwies, den Wandel von der Kaufmannshanse als einer Gruppe fernhändlerischer Familien zur Städtehanse, in der sich diese Familien in Interessenvertreter einzelner Städte auflösten, die Verlegung des hansischen Zentrums von Wisby, wo die universitas mercatorum mit ihrem Siegel sichtbar in Erscheinung getreten war, nach Lübeck, dies alles und manches andere, was hier noch genannt werden könnte, hat R. so als Äußerung desselben strukturellen Umbruchs in Handel, Geschäftsbetrieb und politischer Organisation erkannt, dessen er auf dem Markt von Lübeck zuerst innegeworden war. Wenn dies alles heute zum festen Besitz der Wissenschaft gehört, so ist deutlich, daß R.s Lehre von der Frühzeit der Hanse keineswegs mit dem Lübecker Gründerkonsortium steht und fällt. Die Dinge stehen vielmehr umgekehrt. Der weit ausgreifende Rahmen, den R. der hansischen Geschichte vorgezeichnet hat, ist durch das Ringen um die Gründungsunternehmer-These zu einem konstruktiven und besonders tragfähigen Element seines Entwurfes geworden, und wir müssen erkennen, daß wir dieses methodische Element unabhängig von seinem vielleicht verfehlten Objekt festzuhalten haben. Mancher wird das Verdienst der vorliegenden Aufsatzsammlung vor allem darin sehen, daß die methodische und sachliche Weite der Problemstellung, die R. der Hanseforschung aufgeprägt hat, nun unübersehbar geworden ist. Können wir diese Leistung in Worte fassen? Es ist in einer ganz auf dem Detail aufbauenden Erforschung der Geschichte die Spannung und Balance eines Urteils, das die Einzelheit gleichzeitig als oberste, allen Hypothesen und Synthesen gebietende Instanz und als in sich gleichgültiges Fragment eines größeren, über seine Bewertung entscheidenden Zusammenhanges würdigt. R. hat seine Ergebnisse stets ebenso durch exakteste Quellenforschung wie durch Einordnung in den Rahmen der allgemeinen Geschichte gestützt. Dem Lübecker Grundbuch, einer gewiß trockenen und nüchternen Quelle, hat er nicht nur das lebende

Bild des Marktes abgerungen, sondern auch etliche atemberaubende Kaufmannsbiographien, zweimal hat er sich mit der Herausgabe und Erläuterung kaufmännischer Rechnungsbücher abgegeben, und immer wieder erweist er sich als ein Meister der Urkundeninterpretation; andererseits hat er nie außer acht gelassen, daß minutiöse Quellenforschung allein vor der quellenarmen Frühzeit des mittelalterlichen und hansischen Handels nicht zulangt, daß vielmehr jedes Einzelergebnis daran gemessen werden muß, ob und wie es sich in ein Gesamtbild der Epoche einfügen läßt. Dieses Verfahren wechselseitiger Erhellung hat R. mit einer Meisterschaft gehandhabt, die heute bei einer ans Unerträgliche grenzenden Spezialisierung der Wissenschaften Vorbild sein sollte.

Doch lassen sich auch die Grenzen erkennen, in die R.s Werk gebannt ist und die zu überschreiten eine künftige Hanseforschung, die es fortsetzen will, sich in erster Linie angelegen lassen sein sollte. Es liegt an der historiographischen Situation, in der R. seine wissenschaftliche Laufbahn antrat, daß er als einer der Wortführer bei der Befreiung der Wirtschaftsgeschichte aus den Banden der älteren Sombart-Bücherschen Anschauungen mit dazu beitragen mußte, das einst so lebhaftes Gespräch zwischen Nationalökonomie und Wirtschaftsgeschichte abreißen zu lassen, ohne daß doch das neu zu errichtende Lehrgebäude sogleich in aller Breite hätte fundamementiert werden können. Daher hat R. die hansische Geschichte und den mittelalterlichen Kaufmann stets in einer gewissen Isolierung betrachtet — nicht der geographischen oder nationalistischen, die er nach dem letzten Kriege angeprangert hat, sondern in einer gewissen Absonderung gegenüber den anderen Kräften der Wirtschaftsgeschichte. Man kann aber etwa den hansischen Getreidehandel nicht gut als eine einfache Funktion des hansischen Kaufmannes betrachten und erklären, da er ebenso sehr durch die Erzeugung, also ein Faktum der deutschen und polnischen Agrargeschichte, wie durch die Nachfrage, also ein Faktum der westeuropäischen Bevölkerungs- und Gewerbeschichte, bestimmt wird. Zudem hat sich die seinerzeit von R. vorgefundene Situation auch insofern gewandelt, als an die Stelle der von ihm bekämpften, die Geschichte dogmatisierenden Wirtschaftslehre die moderne theoretische Nationalökonomie getreten ist, deren besondere Stärke gerade darin liegt, die Interdependenz in der Entwicklung der einzelnen Faktoren der Volkswirtschaften durch theoretische Modelle faßbar zu machen; damit hat sie auch dem Historiker Fragestellungen und Methoden zu bieten, die es nicht länger zulassen, Wirtschaftsgeschichte ohne ihre Kenntnis zu betreiben. Agrargeschichte, Handels-, Städte-, Bevölkerungs- und Rechtsgeschichte, sie alle sind in ihren Ergebnissen miteinander verbunden, und in keiner dieser Disziplinen können neue Entdeckungen gemacht und anerkannt werden, wenn nicht gleichzeitig die Rückwirkungen auf die anderen Disziplinen untersucht werden. Hansische Geschichte als isolierte Städte- und Handelsgeschichte ist ein unmögliches Ding; möglich ist sie nur als Teil einer allgemeinen, die Sondergebiete integrierenden Wirtschaftsgeschichte des hansischen Raumes. Nur so auch kann sie etwa in der Frage nach der Bedeutung der *marchands au long cours* weiterkommen: Mag R. mit Recht darauf gedrungen haben, daß sie höher eingeschätzt werde als dies früher üblich war, so kann sich doch die Handelsgeschichte nicht am eigenen Zopfe aus dem Sumpf ihrer Unkenntnis ziehen. Die Maßstäbe für die Beurteilung des früh- und hochmittelalterlichen Handels setzt nur die Betrachtung des allgemeinen wirtschaftlichen Charakters einer Epoche.

So finden wir in R.s Werk mehr an unbewiesenen Voraussetzungen und methodisch gezügelten Kombinationen als R. bewußt war; wir finden aber auch genug Gedanken bei ihm, die in die hier bezeichnete Richtung gehen. Im Grundsätzlichen, in dem Willen zu einer dynamischen Auffassung des Wirtschaftslebens, die weder unumstürzliche Theorien noch unveränderliche Größen kennt, hierin ist R. dem nachlebenden Leser immer noch Zeitgenosse und Vorbild.

Ernst Pitz

Friedrich Lütge, *Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, ein Überblick*. Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft, Abteilung Staatswissenschaft. Zweite, wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1960, Springer-Verlag. 551 S.

Hans Mottek, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands, ein Grundriß*. Band I: *Von den Anfängen bis zur Zeit der Französischen Revolution*. Zweite, unveränderte Auflage. Berlin 1959, VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften. 376 S.

Hans Hauss herr, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts*. Dritte, verbesserte Auflage. Köln/Graz 1960, Böhlau Verlag. XVI, 544 S.

Von den drei in Konzeption, Aufbau und Anspruch außerordentlich verschiedenen wirtschaftsgeschichtlichen Standardwerken, die innerhalb kurzer Zeit in Neuauflage erschienen sind, wurde bisher nur eines, das Werk von Hauss herr, in unserer Zeitschrift gewürdigt (Johansen, HGbl. 73, 166 f.), so daß es wohl berechtigt ist, sie vorzustellen, zumal sie sich alle auch mehr oder weniger ausführlich mit der Hanse beschäftigen.

Als erstes ist die 2. Auflage des imposanten Werkes von Lütge zu nennen. Als wichtigste seiner vielen Vorarbeiten seien seine beiden Aufsätze über „Das 14./15. Jahrhundert in der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“ (JbbNatStat. 162, 1950) und über „Die wirtschaftliche Lage Deutschlands vor Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges“ (ebd. 170, 1958; vgl. Seidel, HGbl. 77, 162) erwähnt, da sie seine kluge, sehr eigenwillige und unkonventionelle Periodisierung offenbar wesentlich beeinflußt haben. Er unterscheidet Frühzeit, Karolingerzeit, legt dann einen Schnitt in die Mitte des 14. Jhs. und einen weiteren auf den Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, so daß die Reformationszeit als übliche Scheide zwischen Mittelalter und Neuzeit bei ihm als Periodisierungsgrenze überhaupt nicht in Erscheinung tritt. Das 5. Kapitel behandelt dann den Merkantilismus bis zum Siege des Liberalismus, das 6. die Zeit bis zur unmittelbaren Gegenwart. Ein Vorzug des Buches ist die ständige Spiegelung des deutschen Geschehens und der deutschen Zustände in den allgemeinen europäischen Verhältnissen.

Es gelingt Lütge mit einer großen Kraft der Durchdringung und der Gliederung, den weitschichtigen Stoff in seinen Zusammenhängen übersichtlich und gut lesbar darzustellen. Es ist eine Kraft der Vereinfachung, der Verbindung

des empirisch aufgefaßten historischen Materials mit den Kategorien modernen volkswirtschaftlichen Denkens; allerdings führt sie gelegentlich zur Systematisierung und Schematisierung, zu einem zu starken Denken in Institutionen, zu einer zu sehr gegenwartsgebundenen, von modernen Vorstellungen ausgehenden Anschauung des historischen Stoffes. Immer aber nimmt Verf. zu den Problemen wirklich, wenn auch ohne jede Polemik, Stellung; niemals hat man den Eindruck eines bloßen Stoffreferates. Freilich vermag oft nur der Eingeweihte zu erkennen, welche heftige Kontroverse, welche Fülle von Problemen hinter einer einfachen und entschiedenen Aussage in Wirklichkeit verborgen ist. Und das Literaturverzeichnis ist leider zu knapp und zu wenig auf die einzelnen Abschnitte ausgerichtet (auch hier wieder eine Systematik!), als daß man von ihm aus zu Einzelproblemen hingeführt würde. Auch scheint uns die eigentliche Sozialgeschichte gegenüber der reinen Wirtschaftsgeschichte an manchen Stellen etwas zu kurz zu kommen. So hört man wenig von den sozialgeschichtlichen Hintergründen der innerstädtischen Unruhen des späten Mittelalters, obwohl gerade auf diesem Gebiet in letzter Zeit zahlreiche neue Arbeiten erschienen sind, welche uns die hinter den Unruhen steckenden sozialen Entwicklungstendenzen deutlicher erkennen lassen. Das Wort „Zunft-Revolutionen“ (145) trifft die Sache nicht.

Das Buch gibt eine Anzahl wichtiger Leitgedanken der Betrachtung wirtschaftsgeschichtlicher Vorgänge an die Hand. Ein solcher scheint mir etwa der Hinweis auf den Zusammenhang von Bevölkerungsvermehrung und Wirtschaftsform zu sein: Zunahme der Bevölkerung erzwingt, wenn nicht Kriege oder sonstiges Massensterben das Problem verschieben, in bestimmten geschichtlichen Augenblicken die Entwicklung neuer Wirtschaftsformen. Doch wäre zu fragen, ob diese Betrachtung nicht zu kausal ist, ob nicht bei noch genauerer Prüfung eine Wechselwirkung von Wirtschaftsformen und Bevölkerungsvermehrung erkennbar wird.

Die Frage, ob Deutschland im Mittelalter ein einheitliches Wirtschaftsgebiet war, wird von Lütge bejaht; er meint, daß erst die Kleinstaaterei diese Wirtschaftseinheit zerstört habe. Hier wäre auf die neuen Forschungen von Alfred Engels hinzuweisen (vgl. HGBll. 78, 192). Für das Mittelalter ist vor allem aber zu betonen, welche große Bedeutung, trotz aller Verbindungen zwischen Oberdeutschland und Niederdeutschland, die Mainlinie besessen hat. Das Problem läuft letztlich auf die Frage nach Maß und Art der Wirtschaftsbeziehungen, nach der Definition des „einheitlichen Wirtschaftsgebietes“ hinaus. Die Formulierung erweckt — wie auch manche anderen modern formulierten Beschreibungen mittelalterlicher Zustände in dem Buche — bei dem nicht sehr versierten Leser irrige Vorstellungen.

Zu den Teilen der Darstellung, die Irrtümer hervorrufen könnten, gehört auch (z. B. beim Problem der „Grenzböden“, 101) die vom Verf. offenbar vertretene Vorstellung einer arbeitsteiligen Volkswirtschaft bis in das letzte Dorf hinunter schon im Mittelalter. Selbst für das 18. Jh. dürfte diese Ansicht noch nicht überall zutreffen.

Bei der Behandlung der deutschen Ostkolonisation (z. B. 121) scheinen uns die Akzente nicht immer ganz richtig gesetzt zu sein; hier werden nationale Erwägungen angestellt, die für das Mittelalter noch nicht zutreffen und post festum vielleicht nicht mehr ganz zeitgemäß sind. Die Städtegründungen im

Osten (125) wären wohl besser hinter dem allgemeinen Kapitel über das Städtewesen (127 ff.) behandelt worden.

Bei den Abschnitten über den Handel vermißt man Hinweise auf den Ertrag, die Transportkosten, die Spesen, d. h. auf die tatsächlichen Gewinnmöglichkeiten, besonders des Fernhandels, aber auch auf den Zahlungsverkehr.

Das Inhaltsverzeichnis ist im wesentlichen systematisch gegliedert; umso interessanter ist es, daß, ganz aus dem Rahmen fallend, Verf. an zwei Stellen Sonderabschnitte der Hanse widmet: „Die Deutsche Hanse“ (166 ff.) und „Fortentwicklung und Niedergang der Deutschen Hanse“ (249 ff.). Beide Abschnitte sind, so weit es bei der Kürze möglich war, im wesentlichen sachgerecht abgefaßt und benutzen die wichtigsten neueren Arbeiten (z. B. die Aufsätze von Friedland und van Werveke in HGbl. 76, 1958).

Ein ausführliches Sachverzeichnis erschließt den Band bis in Einzelheiten.

Im ganzen liegt ein Werk von imponierender Geschlossenheit, eine Arbeit aus einem Gusse vor uns. Das Buch wird einen hervorragenden Rang in der wirtschaftsgeschichtlichen Literatur behaupten.

Das ebenfalls in zweiter Auflage vorliegende Buch von Mottek ist in seiner Themenabgrenzung mit dem Werk von Lütge etwa parallel zu setzen. Auch hier ist das Ziel eine deutsche Wirtschaftsgeschichte, diesmal aus der Sicht des dialektischen Materialismus. War Lütges Literaturverzeichnis eher zu knapp, so sucht Mottek eine Wirtschaftsgeschichte mit Anmerkungsapparat zu schreiben; dies kann natürlich nur Stückwerk bleiben, da die Literatur im vollen Umfange, ja auch nur das Wichtigste, unter dem Strich nicht unterzubringen ist. Das Buch erhält so einen etwas zwitterhaften Charakter, zwischen Darstellung und Untersuchung. Die zeitliche Periodisierung ist konventionell: bis zum 5. Jahrhundert, 5. bis 10. Jh., 11. bis 15. Jh., 16. bis 18. Jh. Stofflich fußt die Darstellung fast völlig auf der „bürgerlichen“ Literatur, die aber unter marxistisch-leninistischen Gesichtspunkten ausgewertet wird; von hier aus ist auch die gesamte Terminologie geprägt. Den westlichen Wirtschaftswissenschaftlern sollte es zu denken geben, mit welcher Selbstverständlichkeit dabei Nutzen und Bedeutung der historischen Komponente auch für die praktische Ökonomie vorausgesetzt werden. Der gegenüber den gängigen Darstellungen gewandelte Aspekt, so verzerrt er oft auch sein mag, setzt doch manche Ereignisse und Zusammenhänge in eine neue Beleuchtung, die dazu anregen könnte, alte Schablonen beiseite zu werfen und einige Probleme neu zu durchdenken. So steckt (125) in der Auffassung, daß erst die „feudale Anarchie“ den Aufstieg des Städtewesens in seiner mittelalterlichen Form ermöglichte, mehr als nur ein richtiger Kern.

Die Abschnitte über die Hanse (zumeist, aber nicht immer: „Hansa“), die als „hanseatischer Halbstaat“ bezeichnet wird, sind dürftig. Hier, wie überall, fehlt dem Buche der große Zug, der weite Atem, der das Werk von Lütge auszeichnet. Es ist im ganzen ein mehr referierendes Lehr- und Lernbuch. — Ein ausführliches Register ist beigegeben.

Die „Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit“ von Hans Haussherr setzt in ganzer Breite erst im 16. Jh. ein, behandelt dann den Merkantilismus und schließlich das Zeitalter der Industrialisierung. Lütges eigenwillige Gliederung wird also nicht nachgeahmt. Im Gegensatz zu den beiden anderen Büchern ist der behandelte Raum nicht Deutschland, sondern die Welt, wobei allerdings das

westliche Europa weit im Vordergrund steht und weder über Rußland noch über die wichtige Entwicklung in den USA viel gesagt wird.

Die Neuauflage stimmt im wesentlichen, in weiten Partien wörtlich, mit den vorhergehenden überein. Die Bemerkungen der Kritiken, auch die Rezension Paul Johansens, sind sorgfältig berücksichtigt und verarbeitet worden. So hat auch der Abschnitt über die Hanse (29 ff.) einige Korrekturen und Ergänzungen erfahren.

Auch diese Darstellung wird neben anderen sowohl wegen ihrer Sauberkeit im Sachlichen als auch wegen ihrer hervorragenden Lesbarkeit ihren Rang behaupten.

Zum Schluß einige Bemerkungen zu der in den drei Büchern genannten Hanse-Literatur. Am spärlichsten sind die Angaben bei Mottek. Er nennt nur (218 ff.) M. Postan und einige Arbeiten von Rörig, an anderer Stelle (298) dann noch einmal Studien von Häpke, Beutin und Ehrenberg. Demgegenüber führen Lütge (529) und Hauss Herr (475) Schrifttum zur Hansegeschichte als besondere Abschnitte ihrer Literaturverzeichnisse an. Der erstere nennt 11, der letztere 9 (wenn man die Literatur über Nordeuropa — mit Häpke, Brüggens Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt — mitrechnet, sogar 12) Titel. Aber beide Verzeichnisse zeigen eine ganz unterschiedliche Auswahl. Nur das Buch von Pagel und Rörigs „Hansische Beiträge“ von 1928 nennen sie beide. Lütge nennt die HGBlI. als Ganzes, dazu, neben den bereits genannten Arbeiten von Friedland und van Werveke, Pölnitz' „Fugger und Hanse“, Reinckes „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte“, Schildhauers neues Buch, die Sundzollregister und anderes, also im wesentlichen neuere Literatur, die uns das Wesen und die innere Struktur der Hanse besser verstehen hilft. Hauss Herrs Auswahl dagegen hat mehr die Auslandsbeziehungen der Hanse, im Politischen wie im Wirtschaftlichen, im Auge. Er nennt die Nowgorod-Arbeiten von Lesnikov und Johansen, sowie Arbeiten von Kumlien, Schreiner und Schulz, welche das Verhältnis der Hanse zu Schweden, Norwegen und England behandeln, schließlich Daenells „Blütezeit“ und Vogels „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt“. So spiegelt sich in der Literatúrauswahl Grundkonzeption und Fragestellung beider Forscher fast deutlicher wider, als es aus den Darstellungen selbst zunächst erkennbar wird.

Von Motteks Buch erschien inzwischen die dritte, unveränderte Auflage.

Carl Haase

Götz Freiherr von Pölnitz, *Die Fugger*. Frankfurt/Main 1960, Verlag Heinrich Scheffler. 395 S., 27 Tafeln.

Vornehmlich an die breite gebildete Leserschaft scheint sich dieses Werk zu richten. Es faßt in einem handlichen und sehr angenehm zu lesenden Bande den Stoff bereits früher veröffentlichter wissenschaftlicher Arbeiten des Autors wie auch solcher, deren Vollendung noch zu erwarten ist, zusammen. Die Fachhistoriker werden durch dieses neue Buch natürlich nicht davon entbunden, auf die vorangegangenen Werke mit ihrem unerschöpflichen Tatsachenreichtum und ihren genauen Quellenangaben zurückzugreifen. Aber niemand wird eine Zusammenfassung für überflüssig halten, die in ihrer Kürze oft ein besseres Verständnis der Schicksalslinien der Fugger wie auch der wesentlichen Grund-

gedanken des Autors erlaubt. Der Abriss gewinnt eine besondere Kraft in den Porträts, in den Abschnitten, die den seelischen Entwicklungen gewidmet sind. Sie zielen darauf ab, jenseits von Worten und Taten die grundlegenden Wesenszüge und die wahre Natur der Persönlichkeiten wiederzufinden. Der Wert der Synthese zeigt sich besonders in dem Kapitel über die Organisation des Unternehmens, in welchem der Schwerpunkt auf die sehr schwer faßbare Rolle der auswärtigen Kapitalanlagen, auf die bei der Wahl der Faktoren angewandten Methoden und auf die Entwicklung der wesentlichen Handelstätigkeiten — vom Tuchhandel zum politischen Bankgeschäft — gelegt wird; die frommen und karitativen Stiftungen werden unter Berücksichtigung des Zeitgeistes beleuchtet. Obwohl Gestalten des Fortschritts und in gewisser Hinsicht Pioniere, blieben Jakob und Anton Fugger dennoch Söhne ihrer Zeit.

Die Laufbahn zweier Männer zu beschreiben, die so innig dem großen politischen Spiel verknüpft, so tief in die europäischen Machtkämpfe verwickelt sind, ist eine Aufgabe, die den Historiker verpflichtet, beständig auf die ungeheure und wechselnde Szenerie zu achten, vor der die Handlung sich entrollt. Das Bestreben, die Hintergründe des Behandelten mit Ausführlichkeit und Genauigkeit darzulegen, ist sehr weit getrieben, manchmal vielleicht sogar über das notwendige Maß hinaus. War es unumgänglich, bis auf den römischen Ursprung der Augusta Vindelicorum zurückzugehen, um das Milieu verständlich zu machen, in dem im ausgehenden 14. Jh. die ersten Fugger Wurzel schlugen? Die beigebrachten Parallelen zwischen den Fuggern und den Medici sind eher gerechtfertigt; gerechtfertigt ist sogar, wenn man so will, daß zur Darstellung des Klimas in den Beziehungen zwischen Souveränen und Finanzleuten im 15. Jh. Jacques Coeur betrachtet wird — was indessen infolge eines peinlichen Irrtums zur unglücklichen Abschweifung wird: 1435 Münzmeister zu Bourges geworden, hatte Jacques Coeur durch die Veruntreuungen, die man ihm später vorwarf, weder die Truppen der Jeanne d'Arc noch die Salbung von Reims finanzieren können.

Erstaunt ist man über einige Lücken in den Literaturangaben. Da die ausländischen Arbeiten nicht generell ausgeschlossen worden sind, dürfte diese Liste nicht gerade grundlegende Bücher zur Kenntnis des Jahrhunderts der Fugger weglassen, wie die von G o r i s und vor allem von D e S m e d t über Antwerpen, *La Méditerranée* von B r a u d e l oder *Les Ruiz* von L a p e y r e, um uns nur auf hervorstechende Beispiele zu beschränken.

Diese aufs Ganze gesehen geringen Unvollkommenheiten zählen wenig im Vergleich zum positiven Ertrag des Buches, was die Verbindung der Geschichte der Fugger mit der allgemeinen Geschichte angeht. Diese Einordnung erfolgte für die den großen Erfolgen Jakobs des Reichen vorangegangene Periode mit umso größerer Sorgfalt, als die Quellenarmut ausführliche Schilderungen über die Familie verbot. Dafür wird die Darstellung weitaus breiter für die Zeit fortgesetzt, in der die Firma eine Rolle ersten Ranges nicht nur in Augsburg, sondern auf der europäischen Bühne spielte, und zwar ohne das Bemühen um einen systematischen Vergleich zwischen den Fuggern und ihren deutschen oder ausländischen Konkurrenten; man könnte zeitweilig fast glauben, daß die Fugger in Augsburg die ganze Finanzmacht allein repräsentierten. Abgesehen von diesem Vorbehalt muß man hervorheben, mit welcher Sicherheit Verf. die bedeutendsten Abschnitte der Schicksale der Familie und des Unternehmens von seiner Übernahme durch Jakob bis zum Tode Antons aufzeigt. Etwas länger muß man

außerdem bei den neuen Teilen der Darstellung verweilen, welche die Jahre 1536—1560 umfaßt, eine Periode, die v. P. wie folgt charakterisiert: „Von der allgemeinen Politisierung zur langsamen, unverkennbaren Konfessionalisierung des großen Geschäfts der Fugger.“

Wenn auch eine eingehende Untersuchung dieser Epoche bis zur Veröffentlichung der angekündigten beiden letzten Bände über Anton Fugger verschoben werden kann, so lädt das vorliegende Buch doch dazu ein, einige allgemeine Betrachtungen über die geschichtliche Bedeutung der Fugger zur Diskussion zu stellen. Jakob Fugger und seinesgleichen werden uns als „Träger einer neuen Ordnung, ... Kündler eines anderen Gesellschaftsethos“ vorgestellt. Um welche Neuheit handelt es sich, da doch von der folgenden Generation an jeder nach dem Adel, nach dem herrschaftlichen Stande strebt? Ein Ehrgeiz, den vor dem 16. Jh. und noch lange danach zahlreiche große und auch weniger große Kaufleute entwickelten! Von bestimmten Gegnern als „die Bastion der konservativen Mächte“ betrachtet, wäre Jakob in den Augen seines Geschichtsschreibers indessen „eine Art Revolutionär“. P. denkt dabei sicherlich an eine revolutionäre Rolle in der Wirtschaft und in den Beziehungen dieser zur Politik; aber er bezeugt doch andernorts eine Voreingenommenheit gegen den Gebrauch des Begriffs „Frühkapitalismus“. Diese Interpretationsfragen verdienten Besseres, als nur zufällige Überlegungen, eingestreut in den Gang der Erzählung, zu sein; die Diskussion würde zur Folge haben, daß man Probleme kollektiver Strukturen und nicht nur das Genie des Einzelnen untersuchte. Das Wesen der Geschäfte der Fugger und ihrer Familienorganisation sind von der Art, daß man sie als die letzte Form eines aus der italienischen Vergangenheit abgeleiteten Typs hat betrachten können, während doch die neuen Kräfte, im 16. Jh., andernorts zu suchen wären, in der Vervielfachung viel bescheidenerer, aber sehr aktiver Unternehmen, die zusammen für eine ganze Bewegung kennzeichnend sind (vgl. darüber die interessanten und eindringenden Beobachtungen von W. Brulez, *De firma della Faille*; siehe unten, 198 ff.). Es genügt, hier das Vorhandensein des Problems aufzuzeigen, das wichtig ist. Die Größe der Fugger wird nicht darunter leiden, wenn man feststellt, daß sie nicht die gesamte Wirtschaft des 16. Jhs. verkörpern, vielleicht nicht einmal ihre kennzeichnendsten Aspekte, denn ihre Rolle als Bankiers sichert ihnen einen Platz ersten Ranges in der großen politischen Geschichte.

Pierre Jeannin

Hans Mauersberg, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte zentraleuropäischer Städte in neuerer Zeit*. Göttingen 1960, Vandenhoeck & Ruprecht. 604 S.

Nur ein zeitlich langdauerndes und in entlegeneren Tiefen schürfendes Quellenstudium konnte bei dem gewählten Thema ein wissenschaftlich fruchtbares Ergebnis erbringen. Sagen wir vorweg, daß Verf. seiner Aufgabe in vollem Maße gerecht geworden ist, daß Intuition, Gewissenhaftigkeit und Fleiß ein über Jahre hinweg sich formendes Ganzes haben zustandekommen lassen und daß seine methodischen Ansatzpunkte wie die Vermittlung rein empirisch erfahrener Fakten und Daten die Wirtschafts- und Sozialgeschichte um eine Darstellung bereichert haben, die willkommen heißen werden muß. Dies vor allem: Auch ihm geht es um die Verbindung von idiographischer und nomothetischer Verfahrens-

weise, um den — neuerdings wieder so lebhaft diskutierten — Nutzen der Harmonisierung von Modell und Empirie, um die Versöhnung zwischen generalisierender und individualisierender Betrachtung — kurz, um die Beilegung des „Methodenstreites“¹, während dessen langer Dauer beide dem menschlichen Verstande vorgegebenen Erkenntnismittel (theoretische Abstraktion und empirische Tatsachenforschung) als komplementär zu begreifen, erstaunlicherweise gelehrt wurde. Verf. braucht nun nicht — wie kürzlich noch Bernhard Laum (Schenkende Wirtschaft, Frankfurt a. M. 1960, S. XI) — die Befürchtung zu hegen, daß seine Quelleninterpretationen „einem eben nicht geringen Maß von Skepsis unter den ökonomischen Fachgenossen“ begegnen werden, umgekehrt hat er es sich ja gerade zum Vorsatz gemacht, im Falle der geschichtlichen Untersuchung wirtschaftlicher und sozialer Verhältnisse an der theoretischen Erkenntnis der Disziplinen der Sozial- und Wirtschaftswissenschaft immer wieder Orientierung zu suchen. „Ohne eine Anlehnung an diese ... Wissensgebiete sollte eine wirtschafts- oder sozialgeschichtlich ausgerichtete Forschung nicht operieren“ (S. 12). Gewiß nicht!

Verf. stützt seine für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte zwischen dem 15. und 20. Jahrhundert bedeutsamen Ergebnisse auf die Städte Hamburg, Hannover, Basel, Frankfurt a. M. und München. Insoweit eine glückliche Auswahl, als zwei Typen damit erfaßt wurden: der Typ der damals mit weitgehender oder gar absoluter Autonomie ausgestatteten Handels- und Freien Reichsstadt (Hamburg, Frankfurt a. M., Basel) und der Typ der Landeshauptstadt, deren Schicksal und innere Struktur seit dem 16. Jahrhundert durch die Tatsache, Residenz eines Territorialherren zu sein, bestimmt wurde (München und Hannover). Beider unterschiedliche Herkunft wird, solange die Mauern stehen, unverkennbar bleiben, freilich zuvörderst im kultur- bzw. kunsthistorischen Aspekt, während der sozioökonomische Prozeß sie an der Schwelle des 20. Jahrhunderts eingeschmolzen hat: Die Wesenszüge der technisch-industriellen Ära mit allen ihren finanziell-administrativen, bevölkerungs- und sozialpolitischen Folgeerscheinungen sind nun beiden gemeinsam, das 19. Jahrhundert als erste, höchst revolutionär wirksame Phase des dritten Stadiums in der Geschichte der Menschheit — die Neue Zeit — hat auch hier die ursprünglichen Profile verwischt. Um so wertvoller ist die Arbeit des Historikers, der allein zu sagen vermag, was einmal war, was zwischen verborgenem Ursprung und evidenter Gegenwart Verwandlung erfuhr und welche Kräfte dies bewirkten.

Unmöglich, das reiche Material hier auszubreiten, wohl auch unnötig. Von den Einwohnerzahlen der genannten Städte, über Rechtsstellung und soziale Gliederung ihrer Bevölkerung, die Wirtschaftsformen, das Verkehrs- und Postwesen bis zu dem städtischen Haushalt und der Geldwirtschaft in dieser Zeit wird ein kühner, klug bedachter und die außerökonomischen Daten einschließender Bogen geschlagen, an dessen Peripherie übrigens auch andere städtische Gemeinwesen ihren für den Vergleich nützlichen Platz finden (Zürich, Straßburg, Antwerpen, Amsterdam, Nürnberg, Augsburg, Ulm, Düsseldorf, Dortmund, Stuttgart). An

¹ Rez. hatte Gelegenheit, auf den methodologischen Dualismus in der wirtschaftshistorischen Forschung und dessen Unabdingbarkeit an anderen Stellen hinzuweisen; vgl. etwa VSWG, 43, 1956, 82 ff.; KölnZsSoz. 9, 1957, 507 f.; HGbl. 78, 145 f.

der Peripherie — ob von hier (bzw. dem noch entfernteren Bereich der nicht untersuchten Städte) aus Gemeinsamkeiten und damit allgemeingültige Regeln für den Gestaltwandel solcher Sozial- und Wirtschaftskörper und dessen Motiven „in Analogie“ zu folgern sind? Darauf wird nur mit höchster Behutsamkeit geantwortet werden können. Dort, wo die Quellenlage es gestattet, sollten die Verhältnisse zunächst für sich untersucht werden, wie es Verf. in verdienstvoller Weise getan hat; denn kein Historiker sagt gern mehr, als er weiß.

Friedrich Seidel

Karl-Friedrich Olechnowitz, *Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Hanse*. Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band III, hrsg. im Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins. Weimar 1960, Böhlau Verlag. 210 S., 4 Tf.

Bei den meisten Arbeiten über die hansische Schifffahrt und den zugehörigen Schiffbau stand und steht die Hochblüte der Hanse im Vordergrund. Daß aber auch nach dem Absinken ihrer politischen Bedeutung der Unternehmergeist der Lübecker und anderer Kaufleute keineswegs geringer geworden war, wird in der Regel weniger beachtet. K.-F. Olechnowitz schließt daher mit seiner Arbeit über den hansischen Schiffbau der Spätzeit eine Lücke in unseren Kenntnissen über den Schiffbau vornehmlich im Ostseeraum, die der Historiker der politischen und wirtschaftlichen Geschichte ebenso schmerzlich empfand wie der Spezialist, der der Vergangenheit des Schiffbaues und der Schifffahrt im besonderen nachspürt. Nachdem Paul Heinsius das Schiff der hansischen Frühzeit nahezu erschöpfend dargestellt hatte, wartete man förmlich auf eine Fortsetzung dieser Arbeit durch eine Darstellung des Schiffbaues der späteren Jahrhunderte. Diese Aufgabe hat Verf. sich gestellt und auch weitgehend gelöst. Daß dabei der „Schiffbau“ weit über das speziell Technische hinausgreifend aufgefaßt und abgehandelt ist, verdient besondere Anerkennung, denn ein so komplexes Fachgebiet läßt sich nicht abgesondert und aus dem Zusammenhang gelöst betrachten. Die Leistung des Autors wiegt hierbei um so schwerer, als er weder Schiffbauer noch Seemann ist.

Als Einleitung dient ein wesentlich auf literarischen Quellen beruhendes Kapitel über die wechselseitigen Beziehungen zwischen Schifffahrt und Schiffbau, das trotz seiner knappen Form erheblichen Wert besitzt. Die anschließend dargestellte Schiffbaupolitik der Hansestädte ist geradezu als Muster für die im Spätmittelalter und in der beginnenden Neuzeit übliche politische Behandlung eines wirtschaftlich bedeutenden Erwerbszweiges in dem doch immer recht begrenzten Raum und Rahmen der Städte zu betrachten. Bemerkenswert erscheint die Auswertung der alten und meist lückenhaften statistischen Unterlagen in Kapitel III. In folgerichtiger Weisheit behandelt Kapitel IV zunächst die Kräfte und Formen, die den Schiffbau von der Unternehmenseite her bestimmten. Dabei sind die Ausführungen über die führenden Reederfamilien und Persönlichkeiten eine interessante Erweiterung der jeweiligen Stadtgeschichte nach der familiengeschichtlichen Seite. Daran schließen sich eingehende Ausführungen über die genossenschaftlichen Zusammenschlüsse der als Schiffbauer tätigen Handwerker, über ihre Ausbildung, ihr handwerkliches Können usw., wobei, ohne direkt

genannt zu werden, die Unterschiede gegenüber anderen, mit kleineren „Objekten“ befaßten Gewerken sehr deutlich zu Tage treten. Das sechste Kapitel untersucht die betriebliche Organisation des späthansischen Schiffbaues, indem es die Fragen der Verpflichtung der Arbeitskräfte, ihre fachlichen Qualifikationen und die Frage der Materialbeschaffung behandelt. Bemerkenswert ist, daß der hansische Schiffbau eigentlich immer mehr oder weniger unter Schwierigkeiten der Materialbeschaffung zu leiden hatte, eine Erscheinung, die bei der Betrachtung des Holzschiffbaues früherer Zeiten nicht genug unterstrichen werden kann. Das Schiffbauholz der hansischen Schiffbauer war größtenteils Einfuhrgut aus dem preußisch-polnischen Raum.

Die Beurteilung der Arbeitsbedingungen im Schiffbau, insbesondere die Betonung der starken Anstrengungen, die für alle schiffbaulichen Arbeiten in einer Zeit notwendig waren, die nur die allereinfachsten Hilfsmittel kannte, klingt in manchen Sätzen durchaus modern. Daß die Lohnbeträge dem modernen Menschen unmittelbar nicht viel sagen, liegt auf der Hand; aber es wird doch hinreichend deutlich, daß sich die Dinge damals im Grundsätzlichen nicht wesentlich anders verhalten haben als noch heute, wenn sich auch die Maßstäbe seither sehr stark wandelten.

Den 138 Seiten der eigentlichen Untersuchung folgen noch weitere 70 mit Quellen.

Schließlich mag noch erwähnt werden, daß die Anhänge XL bis XLIII ausführliche Materialspezifikationen bringen; die auf Seite 201 ff. mit Skizzen und Preisen der benötigten Hölzer wiedergegebene zählt in dieser Form möglicherweise zum Ältesten, was sich auf diesem Gebiet überhaupt erhielt. Eine Seite des Originals ist auf einer der vier Kunstdrucktafeln reproduziert.

Insgesamt ist es dem Autor ausgezeichnet gelungen, den späthansischen Schiffbau und seine vielfältigen Einzelheiten aus der Perspektive ihrer Zeit zu sehen und sie der Gegenwart darzustellen, ohne in den Fehler zu verfallen, heutige Begriffe und Denkweisen unhistorisch auf die Vergangenheit anzuwenden. Wo es aber möglich ist, zieht er mit vorsichtiger Hand Parallelen, die durchaus dazu beitragen können, den angesprochenen Sachverhalt zu erläutern.

Wilhelm Hadelor

David Watkins Waters, *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times*. New Haven, Connecticut 1958, Yale University Press. 696 S., LXXXVII T., 43 Fig. im Text.

Lt. Cdr. Waters, ein früherer Mitarbeiter der Historical Section des Naval Staff, legt ein Werk vor, das insbesondere die offenbar bisher ungenutzte Sammlung früherer Werke über Amerika in der Bibliothek von Henry C. Taylor (New York) ausgewertet hat. Damit ist uns eine Reihe von bisher nicht beachteten Quellen zur Geschichte der Schifffahrt nach Übersee und zur Geschichte der Navigation erschlossen. In Form von Faksimiledrucken oder von englischen Übersetzungen in den Apendices werden uns einige dieser Quellen, nautische Lehrbücher, Berichte über den Erwerb oft geheim gehaltener nautischer Kenntnisse und Karten usw. auszugsweise vor Augen geführt. Ein mehrseitiges Vorwort des Admiral of the Fleet Earl Mountbatten of Burma gibt dem Werk für die britische Marine gewissermaßen einen offiziellen Charakter.

Der Autor beschränkt sich im Rahmen seines Themas auf die Darstellung der Kenntnisse der Navigation in England und auf die Übernahme dieser Wissenschaft von den Spaniern und Portugiesen. Die Anfänge der nautischen Wissenschaft glaubt er nur im Mittelmeerraum und bei den Iberiern suchen zu müssen. Bei solcher Sicht wird allzuleicht der Anteil anderer seefahrender Völker übersehen. Auf die bereits bei Adam von Bremen überlieferten nordischen Segelanweisungen und die von H. Falk herausgearbeitete Segelanweisung der Biscupa Saga sowie die Angaben im norwegischen Königsspiegel wäre hier als Parallelen hinzuweisen.

Mit großer Sorgfalt arbeitet W. den englischen Anteil an der Entwicklung und Verbesserung der Nautik heraus. So erfahren wir Einzelheiten über die Anfänge des britischen Lotsenwesens, des englischen Loggs, über verschiedene Navigationslehrer und anderes mehr. Vergleiche mit den Verhältnissen in den Hansestädten drängen sich auf; denn manche Einrichtungen, wie zum Beispiel Leuchthäuser, die nach Ansicht von W. in England erst in der Zeit Heinrichs VIII. eingeführt wurden, waren bei uns schon weit früher bekannt. Andererseits war die Organisation, wie es scheint, durch die staatlich lizenzierte Gemeinschaft vom Trinity House in England immer weit straffer. So gibt dies Werk eine Fülle von Anregungen und Vergleichsmaterial zu den älteren Arbeiten zur Geschichte der Nautik von Breusing, Koppmann, Vogel, Steppes und anderen.

Eine besondere Stärke des Autors liegt in der Fähigkeit, die verschiedenen Lösungen der komplizierten nautischen Probleme auch dem mathematischen Laien durch Handzeichnungen und Tabellen verständlich zu machen. Dadurch bedeutet das Studium der Arbeit auch für jeden seemännisch nicht vorgebildeten Hansehistoriker einen Gewinn. W. gibt uns Einblick in viele technische und vor allem nautische Einzelheiten der Schifffahrt jener Periode, in der die hansische Spätzeit in die Überseegeschichte einmündet. Die vorgetragenen Probleme zeigen vielfach Ansatzpunkte für neue selbständige Arbeiten über ähnliche Erscheinungen oder andere Verhältnisse in der hansischen Schifffahrt. Die umfangreiche Bibliographie und der an die 200 Titel enthaltende Index nautischer Handschriften und vor 1640 gedruckter Arbeiten werden dabei eine Hilfe sein. Daß darunter eine für uns so wichtige Quelle wie das hansische Seebuch fehlt, mag mit der dem Autor offenbar fehlenden Kenntnis der deutschen Sprache entschuldigt werden. Sicher ist es auch darin begründet, daß die Ergebnisse hansischer Forschung sowie deutschsprachige Literatur von ihm kaum berücksichtigt wurden.

Das Buch ist mit Hilfe eines umfangreichen Schlagwortregisters vorzüglich erschlossen.

Paul Heinsius

R. W. K. Hinton, *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*. Cambridge University Press 1959. X u. 244 S.

Die wirtschaftliche und vor allem wirtschaftspolitische Vielseitigkeit des europäischen 17. Jhs. verdient besonderes Interesse, wenn man die entscheidende Rolle in Betracht zieht, die die Ostsee im Wirtschaftsleben dieser Zeit gespielt hat. Es ist daher dankbar zu begrüßen, wenn in detaillierten Einzelstudien, wie der vorliegenden, in die methodisch wie sachlich außerordentlich komplizierten Zusammenhänge des 17. Jhs. an der Ostsee etwas Ordnung und Übersichtlichkeit

gebracht wird. Freilich muß von Anfang an einschränkend gesagt werden, daß in H.s Buch auf Grund seiner Fragestellung der Ostseeraum nur als der Hintergrund des Geschehens erscheint und über die Zustände und die Entwicklung in diesem Raume selbst nur wenig ausgesagt wird. Worum es im Kern geht, ist ein Problem der englischen Politik: es ist die Frage nach dem Niederschlag der Ideen vom „common weal“ und „national interest“ in den Vorstellungen der englischen Kaufleute, die mit dem Ostseeraum und Skandinavien Handel trieben, einerseits und in der Politik der englischen Regierung andererseits. Der Ostseeraum und Skandinavien waren ja seit 1579 das Handelsreservat der „Eastland company“, und so ist es verständlich, daß H.s Buch gleichzeitig eine Geschichte dieser Handelsgesellschaft geworden ist.

Auf die Bezeichnung der „Eastland company“ geht auch der moderne wissenschaftliche Sprachgebrauch „Eastland trade“ zurück, während man im 17. Jh. im allgemeinen das „Eastland“, d. h. das östliche Küstengebiet der Ostsee mit den Häfen Danzig, Elbing und Königsberg, von Skandinavien unterschied. Genauer gesagt war von 1579 bis etwa zur Mitte des 17. Jhs. vornehmlich Norwegen das skandinavische Handelsgebiet der „Eastland company“, und erst danach wurde Hand in Hand mit der schwedischen Handelsexpansion auch der Schwedenhandel in das Programm der Company aufgenommen.

Aber auch unter der spezifischen Fragestellung nach der Rolle des Ostseehandels in der englischen Wirtschaftspolitik des 17. Jhs. ist es dem Verf. gelungen, ein allgemeineres Interesse heischendes, fesselndes Bild vom Wirken der entscheidenden ökonomischen Vorstellungen der Zeit, Freihandel, Protektionismus und staatlichem Dirigismus, in ihren Wechselwirkungen und verschiedenen Spielarten zu zeichnen. Dabei wird — dank der streng historischen Methode — deutlich, wie wenig das wirtschaftsgeschichtliche Kaleidoskop des 17. Jhs. zu einer systematisierenden Einordnung in nationalökonomische Dogmengeschichten oder soziologische Entwicklungsschemata, ganz gleich welcher Herkunft, taugt.

Die Darstellung verlegt geschickt die Akzente an die wirtschaftsgeschichtlichen Knotenpunkte des ereignisreichen englischen 17. Jhs., auf deren Hintergrund das Schicksal der „Eastland company“ verfolgt wird. In einer einleitenden Schilderung der Situation des Ostseehandels im 16. und am Anfang des 17. Jhs. wird die Bedeutung des polnischen Getreideexports zwar völlig gerecht gewürdigt, doch hätte hier eine stärkere Berücksichtigung der modernen polnischen Forschungsergebnisse (nicht nur statistischer Zahlen) das Bild der Preisentwicklung auf sicherere Grundlagen stellen können. Die Depression von 1620 wird im wesentlichen unter dem Gesichtspunkt der Voraussetzungen für die Proklamation von 1622 geschildert, durch die die Company weitere Privilegien erhielt. Diese erneute Privilegierung, die sich vor allem gegen die holländische Konkurrenz richtete, indem sie ein Verbot der Einfuhr von Waren aus dem Ostseeraum durch holländische Vermittlung enthielt, hat der Verf. als einen Grundzug der defensiven Wirtschaftspolitik des 17. Jhs. herausgearbeitet. Von hier aus war der Weg nicht mehr weit — wirtschaftlich gesehen — bis zum „Navigation Act“ von 1651, der Importe schließlich nur noch aus den Ursprungsländern der Güter zuließ.

So wird das zweite Grundthema sichtbar, das die englische Politik des 17. Jhs. und somit die Darstellung H.s durchzieht: die Auseinandersetzung mit den Holländern und ihrer handelspolitischen Vormachtstellung im nördlichen Europa.

Hier hätte man sich bei aller Anerkennung der Schranken, die dem Verf. durch die Themenstellung gezogen waren, doch ein stärkeres Eingehen auf die außenpolitische Aktivität, die englische und auch die niederländische Diplomatie im Ostseeraume gewünscht. Denn auch darin ist eine wesentliche und interessante Seite des englischen Aufstieges zur führenden Seemacht in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu sehen, und der Platz, den die englische Ostseehandelspolitik im politischen System der Stuarts einnahm, wäre noch deutlicher geworden.

In den sehr ausgewogen formulierten Schlußbetrachtungen kommt der Verf. schließlich — deutlicher als dies die eigentliche Darstellung immer erkennen läßt — doch zu einer Würdigung der eng ineinandergreifenden mannigfachen äußeren und inneren Faktoren, die auf die Londoner Politik so bestimmend eingewirkt haben. Als eines der wesentlichen Ergebnisse ist festzuhalten, daß der Einfluß der „Eastland company“ auf die Richtlinien der Handelspolitik äußerst gering gewesen ist, so entschieden auch die praktische Durchführung des Ostseehandels fast bis zur Jahrhundertwende Sache dieser Gesellschaft gewesen ist. Das langsame Vordringen der staatlichen Planung und Kontrolle auch auf diesem Gebiet im Verlauf der zweiten Hälfte des 17. Jhs. an reichem und exemplarischem Material aufgewiesen zu haben, ist ein großes Verdienst der vorliegenden Untersuchung, die damit auch dem Gedanken einer vergleichenden Geschichte der europäischen Handels- und Wirtschaftspolitik des 17. Jahrhunderts viel Anregung und Auftrieb zu geben vermag.

Klaus Zernack

Antonius David Gathen, *Rolande als Rechtssymbole. Der archäologische Bestand und seine rechtshistorische Deutung*. Neue Kölner Rechtswissenschaftliche Abhandlungen, Heft 14. Berlin 1960, de Gruyter. XXIV u. 121 S.

Die Deutung der Rolands-Standbilder hat die Wissenschaft immer wieder beschäftigt. Diese Standbilder kommen bekanntlich vor allem im hansischen Küstengebiet, im askanisch-brandenburgischen Raum, im Elbstrombereich und im Harzgebiet vor. Sie sind aber auch vereinzelt anderwärts zu finden, so in Ragusa, in Burghorn im Westfriesischen und in Wedel und Bramstedt im Schleswig-Holsteinischen. Die bisherigen Deutungsversuche konnten alle nicht befriedigen, weil sie, wie Verfasser zu Recht hervorhebt, von einer an einem oder einigen wenigen Rolands-Standbildern gewonnenen Erkenntnis ausgingen und sich von dieser für die Deutung der anderen Rolands-Standbilder leiten ließen. Dabei spielten der Bremer und der Hallenser Roland eine besondere Rolle. So konnte es geschehen, daß die einen in ihnen Rechtssymbole für das Marktrecht als Weiterbildungen der Marktkreuze (Richard Schroeder), andere für das Stadtrecht (Rosenstock, Sello), wieder andere für die Gerichtsbarkeit, insbesondere die Blutgerichtsbarkeit (Rietschel, Zoepfl, Herbert Meyer), wieder andere in ihnen Wahrzeichen von Handelsprivilegien (Goerlitz, Funk, v. Künssberg) sahen. Gerade die letztere Ansicht, die in der quellenmäßig gut fundierten eingehenden Darstellung von Goerlitz aus dem Jahre 1934 ihre bedeutsame Begründung erfuhr, ließ doch erhebliche Zweifel offen, ob nicht einige Rolande in enger Verbindung mit der Ausübung der Gerichtsbarkeit standen oder auf andere Rechte Bezug nahmen als gerade nur auf die Handelsprivilegien. Damals

schon drängte sich die Frage auf, ob nicht diese Standbilder zwar durchweg Rechtssymbole sind, aber doch an verschiedenen Orten verschiedene Rechte symbolisieren sollten. (Vgl. meine Bespr. in BaltStud. NF 37, 1935, 386 f.) Dieser letzteren Frage ist die hier anzuzeigende Untersuchung nachgegangen in einer schon von Heinrich Reincke 1957 in seiner Studie über den „Hamburger Roland“ (Nordelbingen 25, 55 ff.; vgl. HGbl. 76, 199 f.) geforderten Methode, die unvoreingenommen auf dem nüchternen Tatsachenmaterial aufbaut.

Es ist ihr unzweifelhaftes Verdienst, daß sie mit streng rechtsarchäologischer Fragestellung und völlig vorurteilsfrei an das Quellenmaterial der einzelnen Rolande, das bereits Goerlitz im wesentlichen vollständig gesammelt hatte (Verf. fügt nur noch einen Roland für Göttingen hinzu), herangetreten ist. Vor allem bietet sie — insoweit über Goerlitz hinausgehend — eine rechtsarchäologisch einwandfreie Bestandsaufnahme durch genaue Schilderung des noch erhaltenen Standbildes und der untergegangenen, soweit das übrige Quellenmaterial dies zuließ, unter jeweiliger Zitierung des einschlägigen Schrifttums. Weiter wird eine aus den Quellen erarbeitete möglichst präzise Datierung der Errichtung des einzelnen Standbildes, eine kritische Untersuchung der Standorte der Rolande gegeben, wobei sich zeigt, daß das Standbild überwiegend auf dem Markt oder am Rathaus errichtet wurde, dies aber keineswegs allgemeine Gültigkeit beanspruchen kann (vgl. z. B. die Rolande in Halle und Hamburg). Verf. geht auch der Frage nach, wer die Standbilder errichtet hat. Überwiegend ist es der Rat, manchmal aber nur unter Zustimmung des Landesherrn; in Wedel hat den ersten Roland der Landesherr selber errichten lassen. Daß Rechtshandlungen an Rolanden vorgenommen wurden, ist nicht häufig. Abgesehen vom Hallenser Roland wurde das Blutgericht nur am Roland von Burg gehegt, an einigen anderen Rolanden wurden Prangerstrafen vollzogen.

Diese sorgfältige Bestandsaufnahme, die etwa die Hälfte der Arbeit umfaßt, ist die gesicherte Plattform, von der aus Verf. zur Deutung übergeht. Schon aus dem archäologischen Bestand erhellt, daß jeder monistische Deutungsversuch scheitern muß. So hat Verf. überzeugend dargetan, daß weder der Standort, noch der Name, noch das Schwert, noch die Gestalt etwas für eine einheitliche Deutung aller Rolande hergeben. Er hat auch die von Herbert Meyer vermutete Entwicklungsreihe vom Ahnenpfahl zum Roland, der auf „dat rode land“ = Richtstätte stehe, endgültig widerlegt. Folgerichtig wendet er sich dann, aber hier nur beispielhaft, der Einzeldeutung folgender Rolande zu: Bremen, Quedlinburg, Hamburg, Wedel, Ragusa, Neustadt und Halle. Für den Hamburger Roland hat Verf. leider noch nicht den oben erwähnten Aufsatz von Heinrich Reincke verwendet, durch den er eine überzeugende Berichtigung der Auffassung von Goerlitz, das gesamte einschlägige Quellenmaterial und eine höchst einleuchtende Deutung an die Hand bekommen hätte. Es erweist sich, daß alle diese Rolande Rechtssymbole sind, wie auch die ältesten Quellen sie *signa libertatis* nennen. Was aber mit diesem Freiheitssymbol gemeint ist, läßt sich nur aus der jeweils gegebenen politischen Situation bei Errichtung des Rolands unter Befragung der Geschichtsquellen erschließen, wobei sich durchaus seine Bedeutung im Laufe der Zeit gewandelt haben kann (vgl. etwa Halle). Schon der Zeitpunkt der Errichtung — kein Roland läßt sich quellenmäßig über das Jahr 1340 hinaus zurückverfolgen, der ein Jahrhundert früher geschaffene Roland von Halle wird erst 1426 „Roland“ genannt — deutet

vielfach auf die Epoche der Auseinandersetzung des Rates mit dem Landesherrn hin, so daß sich für den Bremer, den Quedlinburger, den Hamburger, den Neustädter Roland sagen läßt, daß sie Rechtssymbole für die gegenüber dem Landesherrn erstrittenen oder wenigstens beanspruchten (wie in Hamburg) Freiheitsrechte der Stadtgemeinde, vertreten durch den Rat, sind. Hierbei hat man in Bremen auf das freie Recht der Bürgergemeinde, die Reichsfreiheit, den Akzent gelegt, ebenso wie in Hamburg. Zu einem im wesentlichen gleichen Ergebnis kam auch H. Reincke (a. a. O.) für Hamburg. In Quedlinburg und in Neustadt ist ein Konglomerat von einzelnen Freiheitsrechten gemeint, in Wedel dagegen nur das vom Landesherrn geübte Zollrecht, in Ragusa aber wohl die Blutgerichtsbarkeit, während für Halle, über dessen Roland die Quellenzeugnisse am reichsten fließen, gerade nach den Ausführungen des Verf. im Anschluß an die schon von Goerlitz ausgesprochene Vermutung sehr viel dafür spricht, daß es sich um das Abbild des Burggrafen Burchard VI. von Querfurt handelt, der als Burggraf am Ersten Gericht der Bergstadt Halle, dem „Berggericht“, seit 1426 „Gericht vor dem Roland“, Gericht hielt. Es handelt sich also um ein Mahnmal für die Gerichtsbarkeit des Burggrafen. Ein Exkurs über die Frage, warum man den Paladin Karls des Großen für dieses Rechtssymbol wählte, beschließt die Arbeit.

Mit ihr ist ein entscheidender Schritt vorwärts in der Forschung über die Rolands-Standbilder getan worden, ganz abgesehen davon, daß die rechtsarchäologische Aufarbeitung für jede weitere Arbeit auf diesem Gebiet grundlegend sein wird.

Hermann Schultze-v. Lasaulx

Erich Keyser, *Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittelalter*. Forschungen zur deutschen Landeskunde, hrsg. von E. Meynen, Bd. 111. Remagen/Rhein 1958, Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde. Textteil: 297 S.; Kartenteil: 2 Lagepläne, 40 Stadtpläne, 86 Bauzeichnungen.

Der nur auf dem Umschlag verzeichnete Untertitel „Der Stadtgrundriß als Geschichtsquelle“ ist Leitmotiv des ganzen umfangreichen Werkes, das mit seinen zahlreichen Karten und Plänen einen einzigartigen praktischen Beitrag zur Lösung stadtgeschichtlicher Probleme bietet — und das wegen der grundsätzlichen Bedeutung der angewandten Methode nicht nur für Nordwestdeutschland, sondern für die europäische Stadt des Mittelalters überhaupt.

Die Gliederung des Stoffes erfolgt in drei Hauptabschnitten, welche der Methodik der Erforschung der Stadtgrundrisse, ihrer praktischen Untersuchung und Deutung und ihren erkennbaren Grundformen in ganzheitlicher Gestaltung gewidmet sind. Die Einteilung des praktischen Hauptabschnitts, der allein 200 Seiten umfaßt, geht von „frühen Kleinformen“, „mehrkernigen Anlagen“ und „planmäßigen Gründungsstädten“ zu „Städten mit Burg, Burg- und Marktflecken, Altstadt und Neustadt“ über und führt endlich zu den „mittelalterlichen Großstädten“. Diese Einteilung beruht nicht auf einer klaren methodischen Linie, sondern bringt, wie nicht anders erwarten, zahlreiche Überschneidungen mit sich; schon bei den „frühen Kleinformen“ muß man eine Anzahl ausklammern, die spät entstanden sind; und unter den „planmäßigen Gründungsstädten“ sind manche vielschichtige Fälle, genau wie bei den „Großstädten“.

Es ist ein Vergnügen, die schönen Stadtpläne und Bauzeichnungen des Kartenteils zu betrachten, die nach Entwürfen des Verfassers von Hanna Tode gezeichnet worden sind. Will man allerdings Messungen vornehmen, so wird man daran durch das Fehlen eines Maßstabs ärgerlich behindert; die Maßstäbe wurden nur im Verzeichnis der Karten durch die Verhältniszahl nachgetragen. Die Bauzeichnungen sind ganz ohne Angabe eines Maßstabes. Dafür aber hat es augenscheinliche praktische Vorzüge, wenn Keyser als Grundlage für die Pläne immer moderne Stadtgrundrisse gewählt hat, auf denen Veränderungen und Erläuterungen in rotem Aufdruck eingetragen wurden; eine bloße Rekonstruktion hätte eine eigene Stellungnahme und Kritik des Lesers erschwert; nur fehlen hier und da deutlichere Hinweise auf das Umland der Städte und das Verkehrsnetz des Mittelalters; auch vermißt man bei manchen Straßen die Angabe des alten historischen Namens.

Um gleich an dieser Frage, den Namen, anzuknüpfen: leider wird weder im praktischen Hauptabschnitt, noch auch im grundsätzlichen Schlußteil auf die Bedeutung der immer wiederkehrenden typischen Straßen- und Lokalitätsnamen eingegangen. Man darf diese Fragen nicht nur den Germanisten überlassen, sondern muß versuchen, das geschichtliche Werden der Städte mit der Namensgebung organisch zu verbinden.

Wer vierzig und mehr Städte in einer Darstellung zusammenfassend behandelt, muß damit rechnen, daß von der Lokalforschung in Einzelfragen Bedenken und Korrekturen vorgebracht werden. Der Vertreter der allgemeinen Stadtgeschichte befindet sich dem Lokalforscher gegenüber, was die Kenntnis der Einzelheiten anlangt, im offensichtlichen Nachteil. Der Vorzug, in methodischen Dingen überlegen zu sein, das geschulte Auge zu besitzen, kann diesen Nachteil nicht immer aufwiegen. Am deutlichsten kommt diese Tatsache beim Beispiel Buxtehude zum Ausdruck: wer hier die wohlausgewogene neue Darstellung Margarete Schindlers (vgl. HGbl. 78, 198) mit den Erläuterungen Keyzers vergleicht, erkennt deutlich, daß es der genauen Orts- und Quellenkenntnis bedurfte, um die Stadtentstehung richtig zu beurteilen. Der Außenstehende ist nicht davor gesichert, fragwürdigen Quellen und Interpreten zum Opfer zu fallen, im Beispiel Buxtehude jener Chronik, die von einer „Melkstelle“ des Probstes spricht, und jenem falschen Interpreten, der das weit abliegende Dorf Bexhövede mit Buxtehude in Verbindung bringen will.

Mehrfach hat Keyser die Bedeutsamkeit kirchlicher Zusammenschlüsse für die Stadtentstehung hervorgehoben, so z. B. auch für Lübeck, das er baugeschichtlich in die Burg, die Petrisiedlung, die Marienstadt, Jakobistadt und die Domsiedlung aufteilen will. Auch operiert er immer wieder erfolgreich mit bisher wenig beachteten Kirchspielsgrenzen innerhalb der Städte. Unter diesen Umständen ist es erstaunlich, daß er dabei nicht einen Schritt weitergegangen ist, — um auch einmal von der Kaufmannskirche zu sprechen. Es bieten sich hier die Parallelen geradezu an, und das nicht nur beim Beispiel Bardowick.

Es kann an dieser Stelle unmöglich auf jede einzelne Stadt eingegangen werden, welche von Keyser behandelt wird, obwohl darunter für die Hanse so wichtige sind wie Lübeck, Hamburg, Bremen, Braunschweig, Osnabrück, Hannover. Es muß der örtlichen Geschichtsforschung vorbehalten bleiben, Kritik zu üben oder neu erarbeitete Gesichtspunkte zu verwerten und anzuerkennen.

Wie schon gesagt, es ist leicht, an einem Buch Kritik zu üben, dessen Verfasser den Mut gehabt hat, weit auszugreifen, um ein gestecktes Ziel zu erreichen; ein Ziel, das von der Stadtgeschichtsforschung erreicht werden muß, wenn sie allgemeine Bedeutung behalten will und nicht nur das Hobby der Historiker unserer Zeit sein soll: die Erkenntnis der Grundformen und baulichen Tendenzen der mittelalterlichen Stadt, ihrer Bauglieder und typischen Erscheinungsweise innerhalb und außerhalb des Mauerrings. Es besteht kein Zweifel darüber, daß trotz mancher lokaler Irrtümer noch viele Generationen Keyser für seine bahnbrechenden Anregungen dankbar sein werden.

Paul Johansen

Carl Haase, *Die Entstehung der westfälischen Städte*. Veröff. des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde Reihe 1, Heft 11. Münster/Westf. 1960, Aschendorffsche Verlagsbuchhandlung. VIII, 258 S., 3 mehrfarbige, 14 einfarbige Karten, davon 12 im Text.

Ausgangspunkt der Arbeit war der Auftrag an den Verf., für den Bereich des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe oder — anders ausgedrückt — der ehemaligen preußischen Provinz Westfalen und des ehemaligen Landes Lippe eine Karte zu entwerfen, aus der die Entwicklung des Städtewesens in diesem Raum von ihren Anfängen bis zur Gegenwart — dargestellt in einzelnen, zeitlich begrenzten Schichten — zu ersehen war. Das Ergebnis ist die dem Buche beigefügte Karte der „Entstehungsschichten der westfälischen Städte“ (K. 17). Der Textband dient in erster Linie der wissenschaftlichen Begründung des Kartenbildes und enthält daher die notwendigen Belege für die vom Verf. mit den Mitteln des Kartographen unternommene Darstellung der stadthistorischen Epochen Westfalens.

Haases Werk geht aber nach Umfang und Inhalt über den Rahmen einer einfachen Karten-Erläuterung weit hinaus. Mit der Fülle des darin verarbeiteten Materials wird es insbesondere für den, der sich mit der Geschichte westfälischer Städte beschäftigt, künftig ein unentbehrliches wissenschaftliches Hilfsmittel sein, um das andere Landschaften Westfalen beneiden werden. Was Forscherfleiß vieler Generationen seit Jahrzehnten erarbeitet hat, was jedoch in Quellenveröffentlichungen und einer kaum noch überschaubaren Literatur weit verstreut oder versteckt war, ist hier — selbstverständlich mit der gebotenen Beschränkung auf eine kritische Auswahl des Wichtigsten — knapp und übersichtlich zusammengestellt und nach einheitlichen Gesichtspunkten kommentiert. Dabei erlauben die drucktechnisch geschickt angeordneten Quellenzitate, jede Schlußfolgerung nachzuprüfen. Auf die Benutzung von Archivalien mußte Verf. schweren Herzens verzichten, um die Arbeit überhaupt in absehbarer Zeit zum Abschluß bringen zu können.

Aber nicht nur der Landeshistoriker, sondern auch die allgemeine Städteforschung wird ihren Nutzen aus dem Buche ziehen. Gelten zwar die hier erzielten Ergebnisse zunächst nur für Westfalen und können sie daher, wie Verf. wiederholt betont, nicht ohne weiteres auf andere Gegenden übertragen werden, so sind doch die methodologischen Grundlagen der Untersuchung von höchstem Wert für alle Unternehmen mit einer ähnlichen Zielsetzung. Will man nicht in Anbetracht der unstreitig vorhandenen großen Schwierigkeiten

ganz darauf verzichten, die Entwicklung des Städtewesens kartographisch darzustellen, so wird man den Weg gehen müssen, den Haase gefunden und erprobt hat.

Verf. gliedert die Geschichte des westfälischen Städtewesens in vier Hauptabschnitte (bis 1180, bis 1350, bis 1803, ab 1803), von denen die letzten drei wieder in je drei Unterabschnitte zerfallen. Es ergeben sich demnach zehn Schichten, die dann in chronologischer Reihenfolge nach einem für alle Schichten in etwa gleichbleibenden Schema (Allgemeines, Neugründungen, Zweifelsfälle, Fehlgründungen und Verlust des Stadtcharakters, Vergleiche und Ergebnisse) abgehandelt werden. So interessant gerade die Einzelangaben sind, die Stadt für Stadt gesammelt und in den zusammenfassenden Absätzen am Anfang und am Ende jeder „Schicht“ im Vergleich mit anderen Kriterien allgemeiner Art ausgewertet sind, von denen hier nur räumliche Ausdehnung, Siegelführung und Nomenklatur der Städte genannt seien, so ist es doch nicht möglich, hier näher darauf einzugehen. Die zehn Schichten können lediglich mit ihren Grenzjahren und Hauptzügen kurz vorgestellt werden.

Die älteste Epoche, die Zeit der gewachsenen Stadt, läßt Haase mit dem Jahre 1180, dem Sturz Heinrichs des Löwen, enden, der zugleich das Ende der Reichsgeschichte für Westfalen bedeutete. Die wenigen Städte dieser Schicht waren sämtlich mittelalterliche Großstädte und zumeist spätere Rechtsvororte. Unter ihnen befanden sich die Hauptorte des westfälischen Hansequartiers, Soest, Dortmund und Münster. Was damals als Stadt anzusehen war, wird an dem ausgebildeten Stadttyp der folgenden Periode gemessen, in der die Stadt-Erhebungen und -Gründungen im Vordergrund standen, für die wiederum die gewachsene Stadt als Muster diente. Die zweite Schicht (bis 1240) umfaßt eine größere Zahl verkehrsgünstig gelegener und befestigter Mittelstädte, die im Zusammenwirken von Stadtherren und bürgerlichen Interessenten planmäßig begründet wurden. Es folgten (bis 1290) ausgesprochene Kleinstädte, bei denen die Schutzlage wichtiger war als die Verkehrslage und die bürgerliche Initiative keine Rolle mehr spielte. Waren sie aber wirklich von Anfang an Ackerbürgerstädte (104)? In der nächsten Schicht (bis 1350) überwiegen die sogenannten Freiheiten oder Wigbolde, bewußt geschaffene, unbefestigte „Minderstädte“, die rechtlich den Städten, topographisch aber den Dörfern zuzuzählen sind. Die von 1350 bis 1803 reichende Periode ist ein Übergang, eine Zeit der Stagnation und des langsamen Verfalls. Einer fünften Schicht (bis 1520), in der die mittelalterliche Entwicklung mit der Begründung einzelner Industriesiedlungen als Städte oder Minderstädte ausläuft, folgt eine Art Vakuum bis 1648, das die mittelalterliche und die neuzeitliche Stadt deutlich trennt. Die siebente Schicht bringt einen neuen Typ hervor, die im Interesse moderner Steuerpolitik geschaffene Accisestadt in den preußischen Gebieten, deren Befestigung nur noch eine Steuergrenze darstellt, und die allmähliche Verstaatlichung und Vereinheitlichung der Stadtverfassung (Magistrat statt Rat). In der letzten Periode (1803—1950) machen sich ganz allgemein die Einflüsse der französischen Verwaltungsorganisation geltend, bei der es keinen Unterschied gab zwischen Stadt- und Landgemeinde. Beide fügten sich in das allgemeine Verwaltungssystem ein. Städte wie Minderstädte richteten sich entweder nach der Städteordnung oder nach der Landgemeindeordnung. Die Karte der achten Schicht (bis 1871) enthält jedoch nicht nur die ersteren, sondern auch die „Titular-

städte“, also alle Orte, die das Recht hatten, sich „Stadt“ zu nennen oder amtlich so bezeichnet wurden. Auf einem besonderen Kartenblatt (K. 12) ist die „Einwohnerzahl der westfälischen Städte und Minderstädte um 1820“ dargestellt. Die nächste Schicht (bis 1918) bringt die Bildung zahlreicher kreisfreier Städte, zu denen ursprünglich nur Münster gehört hatte, die zehnte und letzte dann die Erhebung und den Zusammenschluß vieler Industrieorte sowie die einheitliche Gemeindeordnung (1935). Die Karten 14 (Stadtverfassungstypen 1905) und 16 (Kreisfreie Städte 1950) verdeutlichen diese Entwicklung. In einem Ausblick auf die benachbarten Gebiete Niedersachsens, Hessens und des Rheinlandes zeigt Verf. endlich, daß die für Westfalen gefundenen Zeitabschnitte sich nicht einfach auf jene übertragen lassen.

Erwähnt werden müssen nun außer der anfangs schon genannten, im Vierfarbendruck hergestellten Karte 17, die die Ergebnisse der Untersuchung, die auf zehn weiteren, einfarbigen Schichtenkarten festgehalten sind, auf einem Blatt zusammenfaßt, noch drei Übersichtsblätter zum mittelalterlichen Teil. Die ebenfalls vierfarbige Karte 6 veranschaulicht das Nebeneinander der Rats- und Schöffenverfassung bis 1520, Karte 7 (fünffarbig) die Flächengröße westfälischer Städte im Mittelalter im Verhältnis zu ihrer Entstehungszeit. Auf Karte 9 sind die verschiedenen deutschsprachigen Bezeichnungen für die Minderstädte eingetragen. Ein umfangreiches Verzeichnis der Quellen und Literatur (231—250) sowie zwei Indices, die das Auffinden von Stadtherren und Ortsnamen erleichtern sollen, beschließen den inhaltsreichen Band.

Dietrich Kausche

Karl Kroeschell, *Weichbild. Untersuchungen zur Struktur und Entstehung der mittelalterlichen Stadtgemeinde in Westfalen*. Forschungen zur deutschen Rechtsgeschichte, 3. Band. Köln/Graz 1960, Böhlau Verlag. XXXV u. 285 S., 9 Karten.

Ders., *Stadtgründung und Weichbildrecht in Westfalen*. Münster/Westf. o. J. (Copyright 1960), Aschendorff. 39 S., 11 Karten.

Westfalen ist das Mutterland der Hanse. Daher muß jede Arbeit über das westfälische Städtewesen unserer höchsten Aufmerksamkeit gewiß sein. Eine Arbeit gar, welche den Versuch macht, bisherige Vorstellungen über die Entstehung eines großen Teiles der westfälischen Städte zu korrigieren, wird sich der Kritik in besonderem Maße stellen müssen.

Verf. untersucht den Begriff, das rechtliche Strukturgebilde und die Siedlungsform des „Weichbildes“, einer Erscheinung, die er nicht mit der „Stadt“ gleichsetzen möchte. Er zielt dabei auf so etwas wie die Herausarbeitung eines Idealtyps (etwa im Sinne des allerdings nicht ausdrücklich genannten Max Weber), an dem dann die konkreten Erscheinungsformen gemessen werden können. Dieser Idealtyp hat etwa folgendes Aussehen: geschlossene Siedlungen im Gebiet der Streusiedlungen, geschaffen durch Aufteilung von bischöflichen Haupthöfen neben alten Pfarrkirchen, mit eigenen Gerichten und mit Bewohnern, die vom Weichbild-Herrn Grund und Boden in freier Erbleihe erhalten und die zusammen eine Burschaft bilden. Er konstatiert, wohl im wesentlichen richtig, eine enge Abhängigkeit dieses Typs vom Grundherrn.

Dieser Typ findet sich, wie Verf. richtig erkennt, vor allem in Westfalen, vornehmlich im Münsterlande. Indem Verf. diesen münsterländischen Typ zum Idealtyp, zum Modell erhebt, verkennt er aber vielleicht doch, daß es sich dabei nur um einen Typ des Weichbildes neben manchen anderen handelt oder zumindest handeln kann, und zwar um ein Gebilde, das in einem bestimmten Territorium, im Oberstift Münster, offenbar von einem bestimmten Manne, von Bischof Hermann II. (1174—1203) in mehreren Exemplaren geschaffen wurde, und das dann seine Nachfolger — und vielleicht auch der eine oder andere Nachbar, der über den Zaun schaute — mehrfach wiederholten. Die Bischöfe von Münster betrieben (wie etwa gleichzeitig auch mit einem ganz anderen Modell die Edelherren zur Lippe) eine sehr ausgeprägte und eigenwillige Städtepolitik, die sich etwa darin ausdrückte, daß die große Stadt Münster sehr viel weniger Bewegungsfreiheit besaß als etwa Dortmund oder Soest, oder daß die münsterschen Städte außer Münster selbst keine Münzstätten, weder bischöfliche noch eigene, in ihren Mauern hatten.

Zudem ist die Stadt Münster selbst, die K. als erstes Beispiel seines Typs angesehen wissen möchte, nach den neuesten Forschungen von Joseph Prinz (siehe unten, 166 f.) wohl auszuklammern, so daß sein Modell nur auf die sekundären münsterschen Stadtgründungen des ausgehenden 12. und des 13. Jhs. paßt.

Indem Verf. nun die münsterschen Weichbilde als Typ absolut setzt, sie zugleich aber nicht als „Städte“ betrachtet wissen will und die verschiedenen Varianten, in denen der Begriff „Weichbild“ und das „Weichbildrecht“ auftauchen, nur als verschiedene Aspekte des gleichen Gebildes ansieht, überspannt er m. E. doch den Begriff und verkennt dabei, daß es sich um einen Terminus handelt, der, wie alle derartigen Begriffe im Mittelalter, grundverschiedene Dinge bezeichnen kann. Die Einheitlichkeit der Erscheinungsform im Münsterlande halte ich bis zum Beweise des Gegenteils einfach für eine Folge der Einheitlichkeit des Territoriums und der Planmäßigkeit der Städtepolitik.

Wenn also K.s Modell, wie ich glaube, nur auf die sekundären münsterschen Stadtgründungen (oder, etwas weiter gefaßt, auf die sekundäre Städteschicht eines Teiles von Westfalen) paßt, so haben wir es letztlich mit nichts anderem zu tun als mit einer westfälischen Form der Stadtbildung. Wäre es anders und müßte man alle Weichbilde als eine besondere Rechts- und Siedlungsform abseits von Dorf und Stadt bezeichnen, so wäre damit ein großer Teil Westfalens plötzlich für die erste Hälfte des 13. Jhs. ein städteloser Raum!

Auch die Frage, ob das Weichbild und das Weichbildrecht im Münsterlande ihre erste Ausprägung erfahren haben, scheint mir nicht so sicher beantwortet zu sein, wie Verf. meint, wenn man die zeitliche Reihenfolge der frühesten Belege betrachtet: Münster 1178, Obernkirchen 1181, Lübeck 1182/83, Bremen 1186, Bocholt 1201, Stade 1209, Bielefeld vor 1214, Leipzig 1216. Die scharfe Ausprägung des territorialen Sondertyps im Münsterlande hat ihn vielleicht auch hier zu falschen Schlußfolgerungen veranlaßt.

Die für uns entscheidende Frage ist aber eine ganz andere: K. klammert nicht nur das Moment der Befestigung für die Stadtbildung bei der Betrachtung der „Weichbilde“ ganz aus, sondern er sucht vor allem nachzuweisen, daß die Weichbilde nicht durch Handel und Fernkaufleute, sondern durch die Stadtherren geschaffen wurden, und daß infolgedessen ihre Grundlage agrarisch sei.

Hier rennt er zum Teil offene Türen ein, denn die von ihm behandelten Orte der zweiten Städteschicht nach 1180 sind im nördlichen Deutschland natürlich alle Schöpfungen der Territorien mit dem Rang von Mittelstädten oder gar nur Kleinstädten. Ganz deutlich ist das ja etwa bei dem 1231 zuerst bezeugten Stadtsiegel des wichtigen Lippstadt, dessen Umschrift „Sigillum burgiensium Hermanni de Lippa“ lautet. Das schließt aber nicht aus, daß sich bei der Schaffung dieser Städte fiskalische Ziele der Stadtherren und handelspolitische Erwägungen der Bevölkerung ergänzten. Handel muß ja nicht Fernhandel sein — obwohl gerade die Namen der münsterländischen Städte (Warendorf!) oft genug bei Kaufleuten im Ostseebereich auftreten. Westfalen als Basis der Erschließung des Ostseeraumes — das konnte nicht ohne Rückwirkung auf die Städtebildung bleiben, und wenn es sich auch bei der Entstehung der zweiten Städteschicht ab 1180 im wesentlichen nur um die Ausbildung eines Netzes von Zubringern und Verteilern für die Großstädte handelte. Man kann nicht ohne weiteres von der Art und Weise der Stadtgründung auf ihre Motive und Hintergründe schließen.

Es ist und bleibt aber K.s großes Verdienst, gewisse Seiten eines regionalen — oder besser: territorialen — Stadttyps scharf herausgearbeitet zu haben, und man wird auf weitere Untersuchungen in anderen Räumen mit Ungeduld warten, um endlich einmal das Problem der regionalen Stadttypen, der Städtelandschaften besser in den Griff zu bekommen. Ich zweifle nicht, daß sich dabei die typenbildende Kraft der Territorien immer deutlicher herausstellen wird. K. selbst brachte leider seinen Ansatz, indem er ihn überspannte, trotz vieler guter Einzelbeobachtungen und reicher Materialzusammenstellung um vieles seiner möglichen Wirkung.

Der Aufsatz über Städtegründung und Weichbildrecht in Westfalen faßt die Ergebnisse des Buches noch einmal übersichtlich zusammen.

Carl Haase

Eckart Thurich, *Die Geschichte des Lüneburger Stadtrechts im Mittelalter*. Lüneburg 1960, Museumsverein für das Fürstentum Lüneburg. 219 S.

Wohl jeder, der die reiche rechtsgeschichtliche Überlieferung des Stadtarchivs Lüneburg kennt, wird mit dieser erweiterten Hamburger Dissertation einen längst gehegten Wunsch erfüllt finden. Von besonderem Wert sind Thurichs Forschungen über die zwei wichtigsten, nicht zufällig auch am reichsten belegten Epochen der lüneburgischen Rechtsgeschichte, die Stadtrechtskodifikation von 1401 und die Reformen des Lüneburger Stadtrechts 1566—83, sowie die Feststellung der Lüneburger Stadtrechtsfamilie, deren Überlieferung er beim Besuch zahlreicher Archive auffand.

Für das Stadtrecht von 1401 hat Vf. 13 Handschriften ermittelt und sorgfältig kollationiert, wobei er die ältesten Artikel auf ein — verlorenes — Stadtbuch von 1329 zurückführen konnte. Geschlossene Gruppen von Rechtssätzen, wie etwa Bremen von Hamburg, hat nach seinen Ausführungen die Stadt Lüneburg von nirgendwoher übernommen, ist aber aus dem westfälischen Rechtskreis, und zwar unmittelbar, nicht über Lübeck, beeinflußt worden; Rechtsverkehr außer Landes bestand im 14. Jh. mit dem Brückengericht zu Lauenburg, im 15. und

bis zur Mitte des 16. mit dem Schöffenstuhl zu Magdeburg, die beide, wie Lüneburg, auf der Grundlage des sächsischen Rechts standen. — Ursprung und Gerechtsame der Vogtei zu Lüneburg ausführlicher zu behandeln, hinderte den Vf. die kärgliche Überlieferung; hier muß man weiter auf Fingersglück und Kombinationsgabe eines Spezialbearbeiters warten.

Auch für das 16. Jh. zerschlug sich eine Hoffnung: die landesfürstliche Hofgerichtsordnung von 1535 ist weiterhin unzugänglich, wenn nicht gar verloren¹. Wir erfahren sonst genauer, wie sich die neue Einrichtung eines Apellationszuges an dieses Gericht auf Lüneburgs Jurisdiktion auswirkte (Th. unterscheidet nicht genau zwischen Urteilsschelte, die der Zustimmung der ersten Instanz bedarf, und Apellation mit dem Zwang eines höheren Gerichts auf ein unterstelltes); sicher ist aber Lüneburgs rechtliche Selbständigkeit dadurch empfindlich beeinträchtigt worden; Th.s Begründung der Stadtrechtsreformen von 1566—1583 läßt klar erkennen, daß sich Lüneburg damals in der kommunalen, längst nicht mehr universalen Periode seiner Geschichte befand.

Wie der Lüneburger Rat selber mit dem weniger wirksamen Institut der Urteilsschelte die Selbständigkeit seiner Tochterstädte in Schranken hielt, legt Vf. im zweiten Hauptteil seiner Arbeit dar. Erstes Mitglied der Stadtrechtsfamilie wurde Ülzen (1270), ihm folgten Dahlenburg, Harburg, Blekede, Winsen, Bardowick, Dannenberg, Lüchow und Hitzacker, meist beim Eintritt in den Territorialverband. Ein Blick auf die beigegebene Karte läßt die Lage dieser Orte an den Handelsstraßen Lüneburgs erkennen; willkommene stadthistorische Einführungen erleichtern das Verständnis der Rechtsbeziehungen aller dieser Gemeinwesen zu ihrer Mutterstadt. Der Satz: „Wirtschaftliche Bedeutung hat Harburg im Mittelalter nicht gehabt“, kann gegen Kausches² Darstellung der wirtschaftlichen Verfassung Harburgs allerdings nicht bestehen. — Zu ergänzen ist, daß es Rechtsbeziehungen der Tochterstädte zu Lüneburg über Th.s Schlußjahr 1524/25 hinaus noch bis 1550 gegeben hat (nachweislich Lüchow, vermutlich auch Ülzen und Dannenberg), sogar mit deutlicher Tendenz zum echten Apellationszug, wie er im Bereich des lübischen Rechts schon seit dem 13. Jahrhundert üblich geworden war, im lüneburgischen aber erst durch den Einfluß landesherrlicher Gerichtspraxis Bedeutung gewann.

Daß der Leser einer solchen, in ihren wichtigsten Partien systematisch aufgebauten Darstellung sich hüten muß, den historischen Ursprung des Privilegien- und statutarischen Stadtrechts bei dessen ersten Beurkundern oder Schreibern zu suchen, ist bekannt genug. Erwähnt werden mag hier nur noch, daß auch die Minderung der Macht Lüneburgs schon früher beginnt als sie (im „Goldenen Kompromiß“ 1504) dokumentarisch ablesbar wird³.

Die Polemik des Vf.s ist nicht selten auf Mißverständnisse gegründet und erschwert unnötig die Benutzung für den, der die zitierte Literatur nicht zur

¹ Als Ersatz kann nur der kurze Auszug bei Ch. U. Grupen, *Disceptionum forensium observationes*, Leipzig 1737, S. 635, herangezogen werden.

² ZVHG 43, 1956, 156—162.

³ Zum Frühabsolutismus Heinrichs d. M. und besonders seiner Mutter Anna von Nassau vgl. O. v. Boehn in *NdSächsJb.* 29, 1957, bes. 45 ff., A. Neukirch, ebd. 30, 1958.

Hand hat. Glücklicherweise berührt das aber nicht den eigentlichen Wert dieser Arbeit, den das erschlossene und kritisch verarbeitete Archivmaterial ausmacht.

Klaus Friedland

Atlas des Saale- und mittleren Elbegebietes. Zweite, völlig neubearbeitete Auflage des Werkes Mitteldeutscher Heimatatlas. Herausgegeben von Otto Schlüter † und Oskar August. Teile I und II, Erläuterungsheft zu T. I. Leipzig 1959/60, Verlag Enzyklopädie. 22 und 17 Blätter, 56 S.

Bei dem noch nicht ganz abgeschlossenen Werk handelt es sich um die weitgehende Neubearbeitung des 1935 von der „Landesgeschichtlichen Forschungsstelle für die Provinz Sachsen und für Anhalt“ begonnenen „Mitteldeutschen Heimatatlas“, von dem bei Kriegsende drei Viertel der geplanten 44 Blätter erschienen waren. Die Neuauflage umfaßt 55 Blätter und bringt gegenüber der ersten Auflage im allgemeinen einen nach Westen und Osten erweiterten Kartenausschnitt, der im Westen bis über Kassel und Höxter, im Osten bis Crossen und Görlitz reicht; die alte Nord- und Südbegrenzung (Wittenberge und Coburg) ist beibehalten worden. Die alten Karten sind in den meisten Fällen auf den neuesten Stand der Forschung gebracht worden. Von den geplanten Erläuterungsheften liegt uns bisher das erste vor. Sie erleichtern nicht nur das Verstehen des Kartenbildes, sondern bringen wertvolle Ergänzungen zur Karte in Text und schwarzweißen Nebenkarten und bieten reiche Literaturangaben. In technischer Hinsicht, in Druck, Farbabstimmung und äußerer Ausstattung, kann das Werk im allgemeinen als sehr gut gelungen bezeichnet werden.

Die wissenschaftliche Leitung lag beim früheren Herausgeber Otto Schlüter und bei Oskar August, auf den wohl angesichts des hohen Alters Schlüters die Hauptlast der Neuauflage entfallen ist. Die Gesamtkonzeption des Atlaswerks verrät deutlich, daß sie von Geographen stammt, was sich aber keineswegs nachteilig für den historischen Teil ausgewirkt hat, im Gegenteil: die Karten zur Landesnatur (Nr. 1—7) und die anderen auf die Gegenwart oder zumindest die jüngere Vergangenheit bezogenen Karten dienen dem Verständnis der historischen Erscheinungen sehr entschieden. Hier und da hätte das geographische Element sogar noch stärker betont werden können, so etwa auf manchen Karten durch Aufnahme des Geländereiefs. Methodisch sehr geschickt ist die Kombination von Übersichtskarten und Nebenkarten, die einzelne Elemente oder Probleme oder einen kleinen Raum exemplarisch herausgreifen.

Einige Blätter seien herausgehoben: Sieben Karten (Nr. 8—14) behandeln die Vor- und Frühgeschichte; wichtig vor allem die Ortsnamenkarten. Die Territorialgeschichte (Nr. 15—22) ist nicht in allen Fällen befriedigend dargestellt worden; so ist der zeitliche Abstand zwischen den einzelnen Karten zu groß (vor allem zwischen dem 11. Jh. und 1500), und die Karte der Territorien um 1500 entspricht nicht ganz unserer heutigen Kenntnis. Unhistorisch sind die Übernahme neuzeitlicher Kanäle und die Eintragung nach 1945 eingeführter polnischer Ortsnamen auf Karten, welche ältere Epochen darstellen (dies gilt auch für andere Kartengruppen).

Siedlungskarten (Nr. 23—39): Von den nichtstädtischen Siedlungskarten seien die eindrucksvollen Wüstungskarten des Spätmittelalters (Nr. 27) und die

Burgenkarte (Nr. 39) hervorgehoben; in beiden Fällen sind die Straßennetze berücksichtigt worden.

Die Karte der mittelalterlichen Städte — die neuzeitlichen Gründungen sind in blasser Darstellung mitberücksichtigt worden — (Nr. 28, bearbeitet von E. Wiemann) ist in der Kombination von Entstehungszeit, Befestigungsart und Größe um 1550 unter Berücksichtigung des heutigen Waldes und des Reliefs sehr gut gelungen und bietet eine sehr aufschlußreiche Übersicht. Freilich könnte man noch weitere Wünsche äußern, so die Aufnahme der Fernhandelsstraßen (auf deren Sonderdarstellung nur verwiesen wird) und die Einführung einer „natürlichen“ Periodisierung der Stadtgründungen anstelle der schematischen Einteilung nach ganzen und halben Jahrhunderten (vgl. hierzu die jüngeren Arbeiten von Carl Haase und Heinz Stoob). — Von großem Nutzen für die Stadtforschung sind die zum größten Teil ausgezeichneten Stadtpläne. Einer Anzahl größerer Städte ist je ein ganzes Blatt mit mehreren Karten gewidmet, so Magdeburg, Halle, Erfurt, Leipzig, Chemnitz und Dresden; Mühlhausen ist mit zwei Karten vertreten, eine Reihe kleinerer Städte ist auf einigen Blättern zusammengefaßt. Die meisten Blätter zeichnet eine hohe Qualität in der wissenschaftlichen Bearbeitung und technischen Wiedergabe aus. Je nach den besonderen Erfordernissen der einzelnen Stadt sind bestimmte Elemente in der Stadtentwicklung hervorgehoben worden. Allgemein überzeugt folgende Dreistufung in der Darstellung: 1. Landesnatur sowie vor- und frühgeschichtliche Besiedlung, 2. Entwicklung der mittelalterlichen Stadt, 3. die neuzeitliche Stadt, besonders ihr Wachstum im 19. Jh. Erfreulich ist, daß keine Inselkarten geboten werden, sondern auch die nähere Umgebung der Stadt mit allen interessierenden Einzelheiten (Straßenverlauf, Siedlungen, Warten, Steinbrüchen, Mühlen usw.) mit berücksichtigt wird. Auf manchen Karten ist auch der Umfang der Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges aufgenommen worden.

Alles in allem, man kann die Herausgeber und zahlreichen Mitarbeiter nur beglückwünschen und auf den letzten, noch ausstehenden Teil gespannt sein.

Hugo Weczerka

Willi Meyne, *Lüneburger Plastik des 15. Jahrhunderts*. Lüneburg 1959, Selbstverlag des Museumsvereins für das Fürstentum Lüneburg. 260 S., 184 Abb. auf 72 Tafeln.

Der Band enthält zwei sehr verdienstliche Arbeiten, einmal Urkundenauszüge zur Tätigkeit der Lüneburger Schnitzer und der ihnen verwandten Gewerbe, und dann einen Katalog der Lüneburger Bildwerke des 15. Jahrhunderts. Mit weniger Glück hat M. versucht, die beiden Teile zu einem Ganzen zu vereinigen, er hat die Bildwerke in Gruppen zusammengefaßt und die festgestellten Gruppen mehr oder weniger willkürlich auf die namentlich bekannten Handwerker aufgeteilt. Dieses Unternehmen konnte schon deshalb nicht gelingen, weil die meist wenig bedeutenden Bildwerke nur ausnahmsweise eine ausgesprochene persönliche Leistung erkennen lassen. Zudem weisen sich nur wenige Bildwerke unanfechtbar als Arbeiten bestimmter Meister aus. Darf man, um ein Beispiel anzuführen, tatsächlich die Arbeiten, die Severin Tile „van hern Ghert Hemerlynghes wegen“ ausführte, auf den Hochaltar der Johanneskirche be-

ziehen? Nur von Hinrich Reimers sind uns mehrere urkundlich beglaubigte Werke von erkennbarer Eigenart überliefert.

Geht man den Katalog der Bildwerke kritisch durch, so erweist es sich, daß sich an keines der herausragenden Schnitzwerke eine zweite Arbeit anschließen läßt, die das Bildwerk in Lüneburg verankern würde. Das gilt für die von M. gut drei Jahrzehnte zu spät angesetzten Altarreste aus der Lüneburger Johanneskirche (Nr. 39 und Nr. 60, dazu neuerdings Kunstchronik 1960, S. 21) ebenso wie für die Skulpturen der Goldenen Tafel. Beide Figurenreihen könnten immerhin von vorübergehend in Lüneburg tätigen Schnitzern ausgeführt worden sein. Der Altar in Neetze und die Szenen des Heiligentaler Altares sind jedoch möglicherweise sogar niederländische Arbeiten. Jedenfalls geben die Bildfolgen beider Altäre, und zwar jede auf ihre eigene Weise, niederländische Kompositionen bemerkenswert genau wieder, sehr viel getreuer, als jene derben Nachahmungen, die zwischen 1440 und 1470 unbezweifelbar in Lüneburger Werkstätten entstanden. Überdies haben offenbar die Lüneburger Meister der Jahrhundertmitte keine anderen niederländischen Vorbilder gekannt, als eben jene Szenen, die im Neetzer und Heiligentaler Altar vorkommen. Es wäre also noch einmal zu überprüfen, ob nicht doch in den beiden Altären die vorbildlichen niederländischen Originalwerke erhalten geblieben sind.

Die Niederländer haben schon zu Anfang des 15. Jhs. zahlreiche Flügelaltäre exportiert. Sie verdanken diesen Erfolg vornehmlich ihrer bemerkenswert rationalisierten Technik. So war das ungewöhnlich reiche Maßwerk dieser frühen niederländischen Altäre nicht mehr aus einem dicken Brett geschnitzt, sondern Schicht für Schicht aus den dünnen Brettern, die die Sägemühlen lieferten. Die einzelnen Schichten wurden in einem zweiten Arbeitsgang übereinander geleimt. Dieses Verfahren erleichterte die Arbeit außerordentlich. In Deutschland hat man diese Technik zwar aufgegriffen, dennoch aber meist etwas dickere Bretter verwandt. (Eine entsprechende Untersuchung der frühen Flügelaltäre würde zu sehr bestimmten Aussagen über die Verbreitung und Leistungsfähigkeit der Sägemühlen führen.) Der verhältnismäßig kleine Neetzer Altar stammt vielleicht als Ganzes aus den Niederlanden, für den ungewöhnlich umfangreichen Heiligentaler Altar hat man den überkommenen Nachrichten zufolge allenfalls die geschnitzten Szenen importiert. Das wäre nicht sehr merkwürdig, denn die Ausfuhr der Altäre war nur rentabel, wenn die Transportkosten in maßvollen Grenzen gehalten werden konnten. Ein so riesiges Altarwerk war für den Transport über Land ohnehin wenig geeignet. Falls der bequemere Seeweg nicht eingeschlagen werden konnte, dürften sich kostenmäßig vertretbare Transportgelegenheiten vor allem dann angeboten haben, wenn Massengüter nach den Niederlanden gebracht wurden, denn in den Niederlanden kaufte man für den Erlös seiner Ware teures Tuch ein, und so blieb auf der Rückreise der größte Teil des Frachtraumes ungenutzt und war daher billig zu vergeben.

Im zweiten Drittel des 15. Jahrhunderts sind es auffallenderweise gerade die Salzstädte, die niederländische Altarwerke importieren. Das merkwürdigste Beispiel ist Schwäbisch Hall. Dort sind damals eine ganze Reihe niederländischer Altäre eingeführt worden. Im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts, als der Export niederländischer Altäre erst recht anläuft, hört die Einfuhr dieser Altäre in die deutschen Salzstädte plötzlich auf. Der letzte niederländische

Altar in Schwäbisch-Hall stammt aus der Zeit um 1460. Es sei hier den Historikern überlassen zu entscheiden, inwieweit der Salzhandel mittelbar oder unmittelbar die Einfuhr niederländischer Altäre gefördert hat. In keiner der anderen Salzstädte haben jedoch, wie in Lüneburg, die einheimischen Schnitzer die niederländischen Altäre jahrzehntelang nachgebildet.

Max Hasse

HANSISCHE UMSCHAU

1960

In Verbindung mit

Siegfried Baske, Ahasver von Brandt, Gert Hatz, Paul Heinsius,

Ernst Pitz, Friedrich Prüser, Hugo Weczerka

bearbeitet von *Carl Haase*

Für die Abgrenzung des Raumes und Themenkreises, auf den die Umschau sich erstreckt, sei auf die Ausführungen im vorigen Bande (HGbl. 78, 149) verwiesen. Der Ertrag der Forschung innerhalb dieses Bereichs war im Berichtsjahre außerordentlich reich. Zudem hat sich der im vergangenen Jahre teilweise neu gewonnene Mitarbeiterkreis jetzt aufeinander eingespielt. Die in der Zeitschriftenübersicht aufgeführten Periodica wurden auf die Mitarbeiter verteilt. Dieser „Systemzwang“ führte zu einem weitgehenden Ausschöpfen des wirklich Wichtigen und zu einer reichen Ausbeute an Anzeigen. Doch läßt leider die Finanzlage des Vereins einen größeren Umfang der Umschau nicht zu. Mancher Mitarbeiter wird daher Beiträge, die er einreichte, vermissen oder nur stark gekürzt wiederfinden; die Schriftleitung muß dafür vorweg um Generalpardon bitten.

Die Umschau wird (so weit es sich nicht um Zeitschriftenaufsätze handelt) aufgrund eingesandter Besprechungsexemplare zusammengestellt. Alle Interessenten werden daher gebeten, diese an die Redaktion zu senden oder auf besprechenswerte Titel hinzuweisen. Wo die Einsendung unterlassen wird, trifft die Redaktion für das Fehlen eines Titels kein Verschulden.

In Abweichung vom bisherigen Brauch sind alle Anzeigen diesmal einzeln gezeichnet.

Die Artikel von P. Jeannin wurden von E. Pitz, C. Haase (141 f.) und H. Weczerka (107 ff.) ins Deutsche übertragen.

Ein Autorenregister, ein Mitarbeiterverzeichnis und eine Zeitschriftenübersicht finden sich am Schluß der Umschau.

ALLGEMEINES UND HANSISCHE GESAMTGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Carl Haase,*

für Schiffbau und Schifffahrt von *Paul Heinsius*)

Auf dem *XI. Internationalen Historikerkongreß in Stockholm* (21. — 28. August 1960) und mehreren damit verbundenen Sondertagungen kamen vielfach auch Themen unseres Interessengebietes zur Sprache und Erörterung: Ein erster *Internationaler Kongreß für Wirtschafts- und Sozialgeschichte* beschäftigte sich in diesem Rahmen mit Fragen der Industrialisierung und der landwirtschaftlichen Großbetriebe seit Ende des Mittelalters (vgl. den Bericht von H. Hasinger in VSWG 47, 1960, 508—520); eine *Commission Internationale d'Histoire Maritime* wurde begründet (auf der vorbereitenden Arbeitssitzung sprach

u. a. P. Heinsius über Bilder als Quellen zur Geschichte des Schiffbaus); eine ganztägige Sektionssitzung des Hauptkongresses galt Problemen der Ostseegeschichte im 16. und 17. Jahrhundert, usw. usw. — Die Referate (Rapports) und Kurzberichte (Communications) lagen wieder vorher gedruckt vor (*XIe Congrès Internationale des Sciences Historiques, Rapports*, H. I—V, Uppsala 1960, und *Résumés des Communications*, ein Heft, Upps. 1960). Die freien Diskussionsbeiträge, die sich durch betontes Hervortreten der wissenschaftlichen und politischen Ost-West-Gegensätze in fast allen Sparten auszeichneten und daher nur sehr teilweise in der Sache förderlich waren, sollen ebenfalls noch im Druck veröffentlicht werden. — Vom Hauptkongreß sind u. a. folgende Referate und Kurzberichte zu vermerken: Earl J. Hamilton, *The History of Prices before 1750* (kritische Übersicht über neuere Forschungsergebnisse; Rapports I, 144—164); D. Obolensky, *The Society of Novgorod in the early Middle Ages*, und A. V. Artsikhovski, *La ville de Novgorod le Grand du XIe au XIVe siècle* (beide operieren mit hohen Werten: nach O. hatte Novgorod im frühen 13. Jahrhundert 20—30 000 Einwohner, nach A. beweisen die bei seinen bekannten Ausgrabungen bisher gefundenen 375 Schriftstücke auf Birkenrinde, daß „die Mehrzahl“ der mittelalterlichen Bevölkerung Novgorods lesen und schreiben konnte; Résumés..., 92—94); E. Sestan, *La città comunale italiana dei secoli XII e XIII* (Rapports III, 75—94); J. le Goff, *La fiscalité du sel dans les finances des communes italiennes du moyen âge* (beachtenswerte Angaben über Salzbesteuerung als Grundlage öffentlicher Finanzen; Résumés, 107—108); H. C. Krueger, *Genoese Merchants, their Investments and Contracts 1155—1230* (Auswertung von Notariatsakten; Résumés, 108—109); E. Maschke, *Verfassungs- und Sozialstruktur der südwestdeutschen Stadt im 12. und 13. Jahrhundert* (burgenses — cives — populus; Résumés, 110—111); L. Czaplinski, *Le problème baltique aux XVIe et XVIIe siècles* (beschränkt sich im wesentlichen auf die Rolle Polens im Verhältnis zu den Nachbarstaaten; Rapports IV, 25—47); W. Hubatsch, *Protestantische Fürstenpolitik in den Ostseeländern im 16. Jahrhundert*, F. B. M. Tangelder, *La lutte économique dans la Baltique pendant la seconde moitié du XVIe siècle*, P. Jeannin, *La conjuncture commerciale à la fin du XVIe et au début du XVIIe siècles, ce que donnent les comptes du Sund*, S. Ellehøj, *The English Navigation Act and the Baltic trade*, M. Roberts, *Cromwell and the Baltic* (am förderlichsten von diesen fünf Beiträgen für unsere Interessen wohl diejenigen von Jeannin und Roberts; Résumés, 135—143); G. Johannesson, *Die Kirchenreformation in den nordischen Ländern* (mit beachtenswerten Hinweisen auf wirtschaftliche Zusammenhänge und die geistigen und organisatorischen Verbindungen zu Norddeutschland; Rapports IV, 48—83); W. Thamm, *Schweden und Rußland im Zeitalter des 30jährigen Krieges* (betont auch handelsgeschichtliche Gesichtspunkte; Résumés, 168—170). Die meisten Beiträge sind auch mit Lit.-Hinweisen versehen.

A. v. Brandt

Aus dem umfangreichen Sonderbande *Historische Forschungen in der DDR, Analysen und Berichte, Zum XI. Internationalen Historikerkongreß in Stockholm August 1960* (ZGW Sonderheft VIII. Jg. 1960. 364 S.) sei auf die Berichte von Konrad Fritze, Eckhard Müller-Mertens, Johannes Schildhauer, Manfred Unger, *Forschungen zur Stadt- und Hansegeschichte in*

der DDR (74—104), auf die Übersicht von Gerhard Heitz, *Die Erforschung der Agrargeschichte des Feudalismus in der DDR (1945—1960)* (116—141), und auf die Zusammenstellung von Elisabeth Giersiepen, *Die deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte in der Forschungsarbeit der Wirtschaftshistoriker der DDR* (229—244), hingewiesen. Der Band gibt einen vollen Überblick über Forschungslage und Problemstellungen der Geschichtsforschung in Mitteldeutschland und ist daher auch als geistesgeschichtliches und politisches Dokument von hohem Wert.

C. H.

Von der *Gesamtübersicht über die Bestände des Landeshauptarchivs Magdeburg* ist, bearbeitet von Hanns Gringmuth-Dallmer, Berent Schweineköper, Manfred Kobuch, Band IV (vgl. HGbl. 74, 136; 75, 118) erschienen (Quellen zur Geschichte Sachsen-Anhalts 8. Halle/Saale 1960, VEB Max Niemeyer Verlag. 389 S.). Der Band umfaßt die Bestände der Ämter, Magistrats-, Stadt- und Patrimonialgerichte der Territorien der späteren Provinz Sachsen bis zum Beginn des 19. Jhs. — Band III wird erst später erscheinen.

C. H.

Der von Christa Kirsten bearbeiteten *Übersicht über die Bestände des Archivs der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin* (Berlin 1960, Akademie-Verlag. 55 S.) entnehmen wir, daß der Nachlaß von Dietrich Schäfer am 14. 4. 1945 verbrannte, daß sich aber drei Pakete, z. Tl. mit Korrespondenzen, erhalten haben.

C. H.

Aus der Aufsatzsammlung von Walter Goetz, *Historiker in meiner Zeit* (Köln-Graz 1957, Böhlau. 463 S.), sei auf den Wiederabdruck der Biographie unseres Hansehistorikers und Herausgebers des Vekinchusen-Briefwechsels, *Wilhelm Stieda* (286—295), hingewiesen.

C. H.

Das neue Heft der Rheinischen Vierteljahrsblätter ist im Gegensatz zu vielen früheren fast ganz der neuzeitlichen und neuesten Wirtschafts- und Sozialgeschichte gewidmet. Die Zeitschrift, die innerhalb ihrer Gattung schon immer einen hohen Rang behauptet hat, bekommt damit eine innere Linie, die sie stark von den üblichen landesgeschichtlichen Publikationsorganen unterscheidet. Hingewiesen sei hier nur auf den Aufsatz von Karl Erich Born, *Das Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsarchiv zu Köln* (RheinVjbl. 25, 1960, 72—80), der die Geschichte dieses Archivs, an dem Ludwig Beutin so segensreich, aber viel zu kurz gewirkt hat, ebenso behandelt wie die Bestände und die wirtschaftsgeschichtlichen Fragen, die sich mit ihnen bearbeiten lassen.

C. H.

* *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands*. Bd. IV: *Hessen*. (Stuttgart 1960, Alfred Kröner Verlag. LVII u. 496 S., 15 Stadtpläne, 7 Karten). — Der schnelle Fortschritt der Serie, deren erste drei Bände hier (HGbl. 77, 153—4; 78, 154) angezeigt wurden, ist sehr begrüßenswert. Der Herausgeber des vorliegenden Bandes ist der Direktor des Hauptstaatsarchivs Wiesbaden, G. W. Sante, und zwei Drittel der Mitarbeiter sind hessische Staats- und Stadtarchivare, was sicherlich der Einheitlichkeit der Betrachtung wie der Präzision der Darstellung zugute gekommen ist. — Die einzige Hansestadt des Gebiets ist Korbach, neben dem allerdings das nicht-hansische Frankfurt auch für unsern Bereich erheblich wichtiger ist. Aber natürlich berühren die „geographischen Grundlagen

und historischen Wandlungen des hessischen Raumes“ die allgemeine Geschichte in wesentlichen Punkten. Jedenfalls ist es nützlich, bei der Betrachtung von Aufstieg und Niedergang der zahlreichen kleinen Reichsstädte, gräflichen Orte, ritterschaftlichen Burgen, fürstlichen Zwergresidenzen usw. sich immer den Hintergrund der mainzisch-hessischen und später Kassel-Darmstädtischen Rivalität, der für das Land katastrophalen Erbteilung Philipps des Großmütigen sowie des Hinausgreifens der Nassauer Grafen in die europäische Geschichte vor Augen zu halten. (Eine stilistische Unschönheit: auf jeder zweiten oder dritten Seite gebraucht Sante das Wort „Potenzen“ — eine kaum gerechtfertigte Erinnerung an ein zeitgebundenes Lieblingswort Rankes!) Eine späte und verfehlt Stadgründung im hessischen Raum sei vermerkt: das 1632 von Gustav II. Adolf als Festung angelegte und 1633 von Oxenstierna mit städtischen Privilegien ausgestattete Gustavsburg im Vorfeld von Mainz. — Auf die im Vorwort zitierten Neuerscheinungen von K. E. Demandt, ‚Geschichte des Landes Hessen‘, und F. Uhlhorn, ‚Geschichtlicher Handatlas von Hessen‘, sei auch hier hingewiesen. — Bd. II: *Niedersachsen und Bremen*, ist inzwischen mit erweitertem Vorwort in 2. Auflage erschienen (Stuttgart 1960. XCII u. 488 S.). S. H. Steinberg

Es gibt Bücher, besonders solche der gehobenen Belletristik, welche den Leser auf den Gebieten, auf denen er selbst Bescheid weiß, stark enttäuschen und die doch im Ganzen als anregender Überblick bezeichnet werden müssen. Dazu gehört das Buch von Wolf Schneider, *Überall ist Babylon. Die Stadt als Schicksal des Menschen von Ur bis Utopia* (Düsseldorf o. J. [Copyright 1960], Econ-Verlag GmbH. 472 S., zahlr. Karten, Pläne und Abb.), das sich so etwas wie eine Geschichte der Stadt überhaupt, eine Weltgeschichte der Stadt, vorgenommen hat — ein Vorhaben, das Rez. als vom wissenschaftlichen Standpunkt aus undurchführbar bezeichnet hat (VSWG 44, 1958, 366). Verf. hat mit seinem gefällig geschriebenen Buch nicht das Gegenteil beweisen wollen. Er hält sich vielmehr an die Großstädte, an die großen bekannten Stadtkulturen, und behandelt dann ausführlich die Stadt unserer Zeit und die Probleme der Großstadt der Zukunft. Manche Verzerrungen waren bei einem solchen Überblick nicht zu vermeiden. Der Abschnitt über die deutsche Stadt des Mittelalters (202—224), der auch die Hanse behandelt, ist sehr dürftig und größtenteils schief. Wichtige Zusammenhänge und Abläufe sind nicht erkannt. Oft weiß Verf. mehr, als man wissen kann. Für andere Abschnitte wird der Kenner ähnliches feststellen müssen. Und doch bleibt das Buch als Ganzes eine eindrucksvolle Leistung. Hier hat die Unbefangenheit des wissenschaftlich nicht belasteten Laien etwas geschaffen, was sich die historische Zunft zumeist nicht zutraut: die Synthese. C. H.

Die materialreiche, im wesentlichen statistische und personengeschichtliche Arbeit von Wilhelm Beuleke, *Die Hugenotten in Niedersachsen* (Quellen und Darst. z. Gesch. Niedersachsens, Band 58. Hildesheim 1960, August Lax. 246 S.), berührt uns nur am Rande. Doch sei auf die 916 Nummern umfassende, durch ein Register erschlossene Namensliste der niedersächsischen Hugenotten hingewiesen, da hier manche Namen auftauchen, die auch in der Geschichte der Hansestädte eine Rolle gespielt haben. Nach Niedersachsen sind insgesamt 1500 Hugenotten gekommen, ebenso viele, wie in die drei Hansestädte insgesamt.

C. H.

Die Edition von Walter Vogel, *Briefe Johann Carl Bertram Stüves. Zweiter Band: 1848—1872* (Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung, Heft 11. Göttingen 1960, Vandenhoeck & Ruprecht. S. 627—1101), wird mit dem vorgelegten Bande abgeschlossen (vgl. HGbl. 78, 153). Stüve, der als Historiker von der mittelalterlichen Geschichte Westfalens ausging, scheint sich in der zweiten Hälfte seines Lebens, die durch seine Tätigkeit als Reformminister in Hannover und seine Bürgermeisterzeit in Osnabrück stark politisch ausgerichtet war, weniger mit der Geschichtsforschung befaßt zu haben als vorher. Die Hanse scheint aus seinem Gesichtskreis fast ganz verschwunden zu sein. Noch im Februar 1871 aber (Nr. 1049) betont Stüve, als geistiger Erbe Justus Möser, daß „ein richtiges Verständnis der deutschen Geschichte nur aus der Partikulargeschichte hervorgehen kann“. Über seine Auffassung vom Wert der Geschichtsschreibung sei ein nachdenkliches Wort vom 5. Jan. 1864 (Nr. 968) zitiert: „Überhaupt will ich nicht leugnen, daß ich sehr häufig an der Bedeutung der Geschichtsstudien zu zweifeln anfangte, so lieb mir dieselben auch sind. Die Masse, auch die sog. Gebildeten hat kein Interesse dafür. Sie lesen die Dinge etwa wie einen Roman. Da gewähren sie ihnen nun doch nicht das gleiche Vergnügen und verlangen zu viel geistige Anstrengung: also wirft man sie beiseite, ebenso wie die Poesie. Unleugbar geht auch von einer Menge Dinge, die man bisher so halb auf Glauben angenommen hat, der poetische Schimmer weg, je mehr man in das tiefere Gewebe der Tatsachen eindringt, und ich will nicht behaupten, daß das gerade unter allen Umständen ein Gewinn sei“. C. H.

Die Karten deutscher Länder im Brüsseler Atlas des Christian S'Grooten (1573) haben Hans Mortensen und Arend Lang herausgegeben (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, phil.-hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 44. Göttingen 1959, Vandenhoeck & Ruprecht. I. Karten, 26 Bl., II. Textband, 80 S.). Für hansische Belange sind die in den Karten eingezeichneten Straßen wichtig. Die Übersichtskarten wie die Karten einzelner Landschaften bestätigen verschiedene auch anderweitig belegte wichtige Straßenzüge; manche Wege scheinen allerdings nicht ganz richtig eingetragen zu sein oder waren von nur lokaler Bedeutung. Der Textband dieser begrüßenswerten Veröffentlichung bringt alles Wissenswerte über Entstehung und Inhalt der Karten.

H. Weczerka

Historisch-geographisches Kartenwerk: Britische Inseln, Frankreich, Belgien, Niederlande, Luxemburg. Unter Leitung von Edgar Lehmann bearb. von Wolfgang Schmeer u. a. (Leipzig 1960, Verlag Enzyklopädie. 187 Karten auf 28 Bll.; 53 S. Text). — Die wirtschaftliche Entwicklung der Britischen Inseln, Frankreichs und der drei niederländischen Staaten berührt das Arbeitsgebiet des HGV natürlich in ganz anderem Maße als der hier früher besprochene Band über Indien (HGbl. 77, 167). Unmittelbaren Nutzen werden allerdings eher hanseatische als hansische Historiker daraus ziehen, denn die überwiegende Zahl der Karten bezieht sich auf das 18.—20. Jh. Das Stichwort ‚Hanse‘ erscheint nicht einmal in dem (vorzüglich bearbeiteten) Register, und die Zitierung dieser Zeitschrift als „Hansische Geschichtsbücher“ ist zumindest ein bedauerlicher Druckfehler. — Obwohl Dr. Ogrissek einer der Mitarbeiter ist, Prof. Sproemberg und Dr. Heitz als Berater im Vorwort erwähnt werden und einige (nicht gerade die bedeutendsten) Arbeiten von H. Ammann, L. Beutin, F. Petri und H. van

Werveke im Literaturverzeichnis erscheinen, scheint kein eigentlich mittelalterlicher Historiker für die Bearbeitung herangezogen worden zu sein. Ein solcher würde kaum den Satz haben durchgehen lassen, daß der Ausfuhrhandel von englischer Wolle und englischem Tuch im 14. Jh. „in den Händen italienischer und flämischer Kaufleute“ war. Die reiche Literatur zur historischen Geographie Englands ist daher keineswegs voll ausgenutzt. Die Wirtschafts- und Sozialgeschichte Frankreichs vor der Revolution ist besser berücksichtigt, während die niederländischen Karten die Zeit vor 1800 bedauerlicherweise fast völlig vernachlässigen. Für die Neuzeit und Gegenwart sind allerdings die benutzten gedruckten Quellen und die befragten Ämter und Einzelforscher von größter Zuverlässigkeit; und die Bearbeiter haben sich ihrer ohne nationale oder weltanschauliche Vorurteile bedient. Dieser Teil des Atlas gibt ein vorzügliches Bild der Wirtschafts- und Sozialstruktur Westeuropas, wie sie sich in den letzten anderthalb Jahrhunderten herausgebildet hat. — Zwei Druckfehler: In den Erläuterungen zu Karte 3 c muß es Lanarkshire (in Schottland) statt Lancashire (in England) heißen; und in Karte 9 d ist das Datum für die Eisenbahnen 1871 statt 1781. — Die Herausgeber trifft kaum die Schuld an der größtenteils sehr unglücklichen Färbung der Karten. Die verschiedenen Schattierungen von grün, violett, blau, gelb usw. sind bei künstlichem Licht überhaupt nicht zu unterscheiden. Hier ist Gelegenheit für wesentliche Verbesserung künftiger Bände gegeben, deren wissenschaftliche Nützlichkeit keinem Zweifel unterliegt. *S. H. Steinberg*

T. S. Jansma, *Philippe le Bon et la guerre hollando — wende 1438—1441* (RN 42, 1960, 5—18), untersucht den Anteil des Herzogs und seiner Räte, namentlich des Kanzlers Nicolas Rolin, an den Ereignissen des Krieges zwischen den wendischen Städten und den Städten Hollands, Seelands und Westfrieslands, der aus der hansischen Feindschaft gegen die Fahrt um Skagen und aus der holländischen Parteinahme für Dänemark im hansisch-dänischen Kriege entstanden war. Der Herzog war an dem Kriege nicht interessiert, da er die Interessen seiner Städte gar nicht schützen konnte, Nachteile seiner Untertanen in Flandern und Brabant befürchten mußte und ohnehin vor allem auf die Steuerleistungen der Kriegführenden erpicht war. *E. Pitz*

Ernst Ekman, *Albrecht of Prussia and the Count's War, 1533—1536* (ARG 51, 1960, 19—36), beleuchtet die politische Gesamtsituation des nördlichen Europa in der Grafenfehde vom Standpunkt Albrechts aus. An Archivalien werden vornehmlich die Korrespondenzen Herzog Albrechts mit Wolf Utenhof, dem Kanzler Friedrichs I. von Dänemark, und mit Gustav Wasa herangezogen (im Staatlichen Archivlager in Göttingen). Die innerhansischen Gegensätze der Zeit, die zur großen Koalition gegen Lübeck beitragen, werden sichtbar. Albrecht nimmt nicht nur als Schwiegersohn Friedrichs I. gegen Lübeck Stellung. Für die Niederlage Lübecks ist die preußische Flottenhilfe von entscheidender Bedeutung. *C. H.*

Rechts-, Verfassungs- und Sozialgeschichte

Eine methodologisch außerordentlich bedeutsame Studie zur Geschichte der Nahmarktorte und Kleinstädte, die er streng von den alten Fernhandelsstädten getrennt wissen will, legt Walter Schlesinger vor: *Forum, villa fori, ius*

fori. Einige Bemerkungen zu Marktgründungsurkunden des 12. Jahrhunderts (Aus Geschichte und Landeskunde, Forschungen und Darstellungen, Franz Steinbach zum 65. Geburtstag gewidmet von seinen Freunden und Schülern. Bonn 1960, Röhrscheid. S. 408—440). Mit seiner bekannten, von der Terminologie ausgehenden Methode analysiert er die Privilegien für Jüterbog 1174, Groß-Wusterwitz 1159, Löbnitz 1185 und zeigt an ihnen die Stufen der Entwicklung zur Kleinstadt. Zum Vergleich und zur weiteren Erhellung werden einerseits Allensbach, Radolfzell und Freiburg, andererseits Stendal, Hamburg, Leipzig und Neumarkt/Schlesien herangezogen. C. H.

Erich Maschke, *Continuité sociale et histoire urbaine médiévale* (AESC 15, 1960, 936—948), setzt frühere Untersuchungen (vgl. HGbl. 78, 158) zur Sozialstruktur der deutschen, namentlich oberdeutschen Städte im Mittelalter fort. Er geht aus von einer Unterscheidung, die man gelegentlich im 12. Jh. antrifft zwischen den burgenses, Bewohnern einer Kaufmannssiedlung bei einer älteren civitas, und den cives, minderberechtigten Einwohnern der civitas. Obwohl nun dieser Unterschied im 13. Jh. verschwindet, lebt er doch teilweise bis ins 14. Jh. darin fort, daß der umfassende Begriff civis gelegentlich auf die Mitglieder der sozialen Schicht des Patriziats beschränkt gebraucht wird. Das Patriziat stellt demnach die Fortsetzung einer älteren Gemeinschaft dar und ist nicht mit Planitz von der meliores-Gruppe abzuleiten, die Vorläufer der Kommunalbehörden und der ratsfähigen Familien gewesen ist. So ergibt sich eine Kontinuität sozialer Schichten durch sich wandelnde Formen der Stadtverfassung hindurch, die auch auf die Handwerkerunruhen des 14. Jhs. neue Lichter wirft. Die Ausgänge sind hier in den Hansestädten, die in der Regel als Kaufmannsstädte wenig Handwerker beherbergen, anders als in Oberdeutschland, wo jetzt die alte Unterscheidung zwischen Besitzern freier und solchen unfreier Güter zerbricht. Aber auch dort behauptet sich die Kontinuität insofern, als die Patrizier aus Gründen, die M. bereits früher erläuterte, die führende Schicht bleiben. Die Ergebnisse wären im einzelnen für den hansischen Raum noch zu erarbeiten. M.s. These, daß die Kontinuität der Sozialstruktur wichtiger sei als der Wechsel der Verfassungen, wird aber dabei nur erhärtet werden können. E. Pitz

Aus dem Sammelbande *Städtische Volksbewegungen im 14. Jahrhundert. Referat und Diskussion zum Thema Probleme städtischer Volksbewegung im 14. Jahrhundert* (Tagung der Sektion Mediävistik der Deutschen Historikergesellschaft vom 21.—23. 1. 1960 in Wernigerode, Band I. Hrsg. v. Ernst Werner und Max Steinmetz, Redaktionsleitung Erika Engelmann. Berlin 1960, Akademie-Verlag. 195 S.) interessiert uns vornehmlich der Aufsatz von Konrad Fritze, *Soziale und politische Auseinandersetzungen in wendischen Hansestädten am Ende des 14. Jahrhunderts* (147—156). Der Sammelband soll nach Steinmetz dazu beitragen, „den historischen Materialismus zur selbstverständlichen Grundlage aller mediävistischen Arbeit zu machen“. Fritzes Arbeit zeigt in gewissem Sinne die Gefahr der deduktiven historischen Theorie dort, wo die Quellen fehlen oder noch nicht genügend untersucht wurden. Das gilt etwa für das Vorhandensein einer plebejischen Opposition in den wendischen Hansestädten des ausgehenden 14. Jhs. Niemand bestreitet, daß eine breite plebejische Unterschicht vorhanden war. Aber gerade die gründlichen Spezialarbeiten von A. v. Brandt und H. Raape (vgl. HGbl. 78, 136—138)

haben doch gezeigt, daß sie in den Fällen, wo es nachgeprüft wurde, erst im ausgehenden 15. Jh. ein gewisses politisches Eigengewicht erlangte (so übrigens auch K a r l C z o k, *Zur Volksbewegung in den deutschen Städten des 14. Jahrhunderts*, ebd. 157—169). Ebenso deduktiv wird die These aufgestellt, daß die „bürgerliche“ Opposition die Stadtverfassungen umstürzen wollte. E. Maschke (vgl. HGbl. 78, 158 f.) hat gezeigt, und K. Czok stimmt damit überein, daß sie im wesentlichen nach der Macht, und zwar im Rahmen der bestehenden Verfassung, strebte. Die These von den „riesigen Profiten“ der hansischen Kaufleute ist inzwischen von M. Lesnikov mehrfach widerlegt worden. Der Gedanke, daß der Niedergang der Hanse auch wesentlich auf dem Fehlen einer leistungsfähigen einheimischen Produktion beruhte (hier verdient auch E r h a r d V o i g t, *Die Krise des Feudalismus und die deutschen Städte*, ebd. 170—179, einen Hinweis, wenn auch manches schief gesehen wird), sollte weiter untersucht werden. — So ist der Band, der weitere Aufsätze über soziale Kämpfe in England, Frankreich, Italien, Böhmen und Mähren enthält, in seiner Fragestellung nicht ohne Bedeutung.

C. H.

Die Bedeutung des Buches von M a r t i n E r b s t ö ß e r und E r n s t W e r n e r, *Ideologische Probleme des mittelalterlichen Plebejertums. Die freigeistige Häresie und ihre sozialen Wurzeln* (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Band 7. Berlin 1960, Akademie-Verlag. 163 S., 3 Schrifttafeln), das stark an Forschungen des allerdings als „voreingenommen“ vorweg verdammten Herbert Grundmann anknüpft, scheint uns vornehmlich darin zu liegen, daß die verschiedenen Erscheinungsformen der Häresie mit der Sozialstruktur der Bevölkerung in Verbindung gebracht werden. Die besonders in den Niederlanden verbreitete freigeistige Häresie wird als religiöse Ideologie der vagierenden plebejischen Bevölkerungsschichten verstanden. Wenn die ganze Frage auch von der marxistischen Überbau-Theorie her zu einseitig aufgefaßt wird, so wird man doch an der sozialen Komponente derartiger wie aller geistigen Bewegungen als einer Komponente unter vielen nicht vorübergehen können. — Der letzte Abschnitt des Buches interpretiert ein hochinteressantes Erfurter Inquisitionsprotokoll des auch in Bremen wirkenden Ketzerinquisitors Walter Kerlinger aus dem Jahre 1367.

C. H.

Das materialreiche Buch von S i e g f r i e d E p p e r l e i n, *Bauernbedrückung und Bauernwiderstand im hohen Mittelalter. Zur Erforschung der Ursachen bäuerlicher Abwanderung nach Osten im 12. und 13. Jahrhundert, vorwiegend nach den Urkunden geistlicher Grundherrschaften* (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Band 6. Berlin 1960, Akademie-Verlag. 176 S., 4 Karten), geht unausgesprochen von der subjektiv sicher richtigen Vorstellung aus, daß das Zahlen von Abgaben und Steuern immer eine Bedrückung darstelle, zumindest wenn die Abgaben von einem Feudalsystem eingezogen werden. Sieht man von dieser etwas primitiven *petitio principii*, die natürlich auch das Recht des Steuerzahlers zum Widerstande einbegreift, ab, so bleibt ein tüchtiges, das Material gut auswertendes Buch, das uns manchen Einblick in die agrarischen Rechtsverhältnisse am Mittel- und Niederrhein, in den westfälischen Bistümern und im Hochstift Hildesheim liefert. Die Verknüpfung mit der Ostkolonisation ist mangels Quellen nur locker; doch kommt deutlich die zeitgenössische gängige Kennzeichnung „se trans Albiam transferre“, „ire ad partes Transalbinas“ usw.

für den Zug nach dem Osten heraus. Daß dieser Abzug ins Ungewisse — wie jedes Verlassen der Heimat — für viele Bauern ein schwerer Entschluß war und nicht idealisiert oder verniedlicht werden sollte, darin wird man dem Verf. zustimmen.

C. H.

Karl Mollay hat eine für das Rechtsleben der ungarischen Städte bis ins 19. Jh. wichtige Quelle in einer zuverlässigen Bearbeitung neu herausgebracht: *Das Ofener Stadtrecht. Eine deutschrechtliche Rechtssammlung des 15. Jahrhunderts aus Ungarn* (Weimar 1959, Böhlau, in Zusammenarbeit mit dem Verlag der Ungarischen Akademie der Wissenschaften, Budapest, 239 S., 2 Ktn., 14 Tfn.). Für den Hanseraum von Interesse ist, daß in diesem Stadtrecht von Ofen u. a. auch rheinisches Leinen sowie Tuche aus London, Brügge, Löwen, Mecheln, Ypern, Herenthals, Aachen, Köln, Mainz, Frankfurt, Butzbach und Marburg neben solchen aus Italien, Böhmen, Schlesien und Polen erwähnt werden.

H. Weczerka

Die große Quellenedition von Werner Schultheiß, *Die Acht-, Uerbots- und Fehdebücher Nürnbergs von 1285—1400. Mit einer Einführung in die Rechts- und Sozialgeschichte und das Kanzlei- und Urkundenwesen Nürnbergs im 13. und 14. Jahrhundert* (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Nürnberg, 2. Band. Rechtsquellen der Reichsstadt. Lieferung 1/2. Nürnberg 1960, Selbstverlag des Stadtrats. 240 u. 289 S., 10 Bildtafeln), berührt uns nur am Rande. Zwar werden auch gewisse wirtschaftsgeschichtliche Ergebnisse sichtbar; aber der Hanseraum wird nicht erfaßt. Außerordentlich reich ist der rechtsgeschichtliche Ertrag. Von Interesse für uns ist die Reihenfolge, in der Achtbücher oder Ächtungsniederschriften in gemischten Stadtbüchern in Deutschland auftauchen. Sie lautet: Reichslandfrieden 1235, Lübeck 1243 (!), Iglau ca. 1249, Wismar 1250/57, Rostock 1258/60, Lüneburg 1272 ff., Rothenburg 1274 ff. (erstes förmliches Achtbuch), Stralsund 1277 ff., Nürnberg 1285 ff., Bremen ca. 1293. Es zeigt sich also deutlich, wie weit das nördliche Deutschland auch auf diesem Gebiete der schriftlichen Verwaltung an der Spitze liegt.

C. H.

Wirtschaftsgeschichte

In einer knappen Übersicht, *Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit* (Die Historische Kommission bei der Bayrischen Akademie der Wissenschaften 1858—1958. Göttingen 1958, Vandenhoeck u. Ruprecht. 266 S. Hier: 158—165), berichtet Hermann Aubin über die Geschichte und den Stand der Publikationsarbeiten dieses Aufgabengebietes.

C. H.

Ernst Samhaber, *Kaufleute wandeln die Welt* (Frankfurt am Main Copyright 1960, Heinrich Scheffler. 368 S. zahlr. Abb.), macht den originellen Versuch, die Weltgeschichte von der „Welt ohne Händler“ bis zur Gegenwart unter dem Gesichtspunkt des Geschichte machenden Einflusses der Kaufleute zu betrachten. Daß er der Gefahr nicht immer entgeht, die Bedeutung der Kaufleute zu überschätzen und die anderen wirkenden Kräfte der Geschichte zu ignorieren, ist nicht verwunderlich. Auch sind viele Einzelfakten falsch, wie jeder, der das Hanse-Kapitel prüft (117—139), schnell feststellt (133: 60—80 Tonnen = 30 000—40 000 Last!). Aber Verf. betrachtet den Stoff aus ge-

messenem Abstand und mit kluger Überlegenheit und gruppiert ihn geschickt um einige wenige, mit einem Blick für das Wesentliche ausgewählte Leitlinien. So wird auch der Fachmann das Buch nicht ohne Anregung aus der Hand legen.

C. H.

Hektor Ammann, *Klöster in der städtischen Wirtschaft des ausgehenden Mittelalters* (Sonderdruck aus: Festgabe Otto Mittler. Aarau 1960, H. R. Sauerländer & Co. S. 102—133), weist darauf hin, daß dieses Thema noch kaum untersucht ist und bringt dann Beispiele aus dem Aargau, die den erstaunlich hohen Verbrauch der Klöster an Fernhandelswaren verschiedenster Herkunft im 15./16. Jh. (Wein, Heringe, Gewürze, Südwaren, Salz, Textilien, Metalle, Pelzwerk, Baustoffe usw.) zeigen. Vermittler dieser Bedarfsdeckung waren jeweils die Städte der näheren und weiteren Umgebung, je nach ihren Handels- oder Produktionsspezialitäten; doch unternahmen die Klöster auch selbst Einkaufsfahrten, sogar bis hin zu den Frankfurter Messen, und fremde Kaufleute suchten sie auf. Auch die Heranziehung städtischer Handwerker für Bauaufgaben ist vielfach bezeugt.

C. H.

Jacques Le Goff, *Au moyen âge: temps de l'église et temps du marchand* (AESC 15, 1960, 417—433), untersucht, ausgehend von dem seitens der mittelalterlichen Kirche gegen das Zinsnehmen vorgebrachten Argument, der Zinsnehmer verkaufe mit der Zeit etwas, das ihm nicht gehöre, die Herkunft des kirchlichen Zeitbegriffs und seinen Gegensatz zum rationalisierten Zeitbegriff des Kaufmanns. Die Ergebnisse stimmen mit denen von Heinrich Schmidt (HGbl. 77, 133) nicht überein.

E. Pitz

Eine erste Zusammenfassung weitverstreuten gedruckten Materials unter einheitlichen Gesichtspunkten versucht Fritz Redlich, *Der deutsche fürstliche Unternehmer, eine typische Erscheinung des 16. Jahrhunderts* (Tradition 3, 1958, 17—32, 98—112). Er unterscheidet: landwirtschaftliches und händlerisches Unternehmertum, Berg- und Hüttenunternehmer, Industrielle und schließlich Finanzmänner und zeigt, daß die Fürsten in allen diesen Bereichen tätig gewesen sind. Besonders eingehend behandelt er Herzog Ulrich von Braunschweig, Markgraf Johann von Küstrin und dann Herzog Jacob von Kurland. Er zeigt, wie sich der Typ dieser Unternehmer weitgehend dem „bürgerlichen Menschen“ angeglichen hatte, wenn auch der mehr koloniale Typ des Unternehmer-Soldaten ebenfalls vorkam. Allerdings spielten bei den Fürsten, im Gegensatz zu den Privatunternehmern, immer auch, neben den finanziellen, allgemein volkswirtschaftliche Momente eine Rolle in ihrer unternehmerischen Tätigkeit. — Der hier angeschnittene Fragenkreis lohnt eine weitere Bearbeitung. Vor allem sind die Verflechtungen mit bürgerlichen Unternehmern, auch mit den Hansestädten, noch genauer zu untersuchen. Auch bedürfte Redlichs These, daß es den fürstlichen Unternehmer im 17. Jh. nicht mehr gegeben habe und daß Jacob von Kurland eine Ausnahme darstelle, noch genauerer Prüfung. Zum Teil dürfte es hier einfach noch an einschlägigen Untersuchungen fehlen. Als ein typischer Unternehmer mit weitgespanntem Tätigkeitsfeld ist z. B. Graf Anton Günther von Oldenburg (1603—1667) anzusprechen — allerdings, darin wäre Redlich Recht zu geben, auch er wieder, wie der Kurländer, am Rande des Reiches.

C. H.

Emil Waschinski, *Zwischenstaatliche Wechselkurse aus dem letzten Viertel des 16. und im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts* (VSWG 47, 1960, 354—362), veröffentlicht und untersucht vornehmlich die Angaben über Wechselkurse in den Aufzeichnungen des pommerschen Edelmannes Leopold von Wedel von seinen Reisen nach Venedig, Alexandrien, Ragusa, Neapel, Genf, Spanien, Portugal, den Niederlanden, England und Schottland in den Jahren 1578 bis 1584. C. H.

In der Arbeit von Friedrich Facius, *Wirtschaft und Staat, Die Entwicklung der staatlichen Wirtschaftsverwaltung in Deutschland vom 17. Jahrhundert bis 1945* (Schriften des Bundesarchivs 6. Boppard am Rhein 1959, Harald Boldt Verlag. 271 S.), interessiert uns besonders das erste Kapitel, welches die territorialstaatliche Wirtschaftsverwaltung vom 16. bis zum Ende des 18. Jhs. behandelt, also genau dort einsetzt, wo der absolutistische Staat mit seinen modernen Wirtschaftsformen Organisationen wie der Hanse (das Wort kommt nicht vor) endgültig den Garaus macht. Das Kapitel bringt wenig Neues. Die Entwicklung in den einzelnen Territorien wird nur gestreift, da Vorarbeiten fast völlig fehlen. Verf. arbeitet nur heraus, daß der neue, moderne Impuls nicht von der Kammerverwaltung, sondern von den Kommerzienbehörden seinen Ausgang genommen hat. Besonders hervorgehoben wird im Anschluß an Hassinger die Rolle von Johann Joachim Becher (1635/82), der nach dem Vorbild des 1663 entstandenen Amsterdamer Kommerzienrates die Idee der merkantilistischen Kommerzienbehörde in Deutschland und Österreich verbreitete. — Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt im ausgehenden 19. und im 20. Jh.. C. H.

Marjorie Nice Boyer, *Mediaeval suspended carriages* (Spec. 34, 1959, 359—366), führt französische Quellen der zweiten Hälfte des 14. Jhs. vor, die bereits für Luxuswagen die Aufhängung des Wagenkastens an Ketten zwischen den Holmen kennen. Diese gegenüber dem auf die Achse aufgesetzten Wagenkasten bedeutende technische Verbesserung im Transportwesen ist also nicht, wie man bisher annahm, erst im 16. Jh. erfunden worden. E. Pitz

Lars O. Lagerqvist und R. H. M. Dolley untersuchten gründlich *Myntfynden i Hornborga Kyrkoruin i Uästergötland* (Fornvännen 1959, 113—136, 4 Abb., 1 Karte). Als zusammenhängender Fundkomplex ließen sich unter den sonst zeitlich auseinanderliegenden Münzen 9 Sterlinge erkennen, zu denen wahrscheinlich 26 bereits früher entdeckte Sterlinge und Turnosen aus dem 13. und beginnenden 14. Jh. kommen. — In Exkurs 3 sind diejenigen Münzfunde der Zeit aus Schweden, Dänemark und Norwegen zusammengestellt, die gleichfalls Sterlinge und Turnosen, jene in der Hansezeit weiträumig verwendeten Handelsmünzen, enthielten. G. Hatz

Sterlingfunnet fra Havnøy, Rødøy i Nordland (NordNumÅ 1959, 7—29) wird durch Kolbjørn Skaare sehr sorgfältig auf dem Hintergrund des norwegischen Handels im 14. Jh. interpretiert. Er deutet den 188 Münzen, fast ausschließlich englische Sterlinge, umfassenden, nach 1353 vergrabenen Schatz als Zeugnis des durch die hansischen Kaufleute in Bergen betriebenen Fischexportes nach England. Die Arbeit erhält besonderen Wert durch die Zusammenstellung gleichzeitiger englischer Fundmünzen aus Norwegen und durch die Skizzierung des Sterlingumlaufes vornehmlich im 14. Jh. G. Hatz

Vierzehn Particulars of Customs Accounts, also königliche Zollregister aus dem Londoner Public Record Office, sind die Quellengrundlage für die außerordentlich scharfsinnige Untersuchung von Klaus Friedland über *Hamburger Englandfahrer 1512—1557* (ZVHG 46, 1960, 1—44; 4 Tabellen, Personennamenindex). Die Arbeit, eine auf Hamburg bezogene Auswahl aus der Gesamtbearbeitung der Particulars, läßt in vier aufeinanderfolgenden Phasen das bunte Bild des damaligen hamburgischen Englandhandels vor uns abrollen, wobei der Struktur der Quelle entsprechend das wirkliche Volumen von Im- und Export noch zu niedrig angegeben sein dürfte, die Zahlenangaben also nur Annäherungswerte geben. Insgesamt sind in dem behandelten Zeitraum etwa 100 verschiedene hamburgische Kaufleute am Englandhandel beteiligt, deren Geschäftstätigkeit im einzelnen erläutert wird. — Als Exportgut dominiert das im einzelnen oft nicht identifizierbare englische Tuch. Die Einfuhr ist gemischt; Stockfisch aus Island herrscht zunächst vor; Getreide und andere Ostseegüter, vornehmlich aus Danzig, spielen eine wechselnde Rolle; Leinwand aus Osnabrück, Münster, Hannover und Göttingen ist nicht ohne Bedeutung; Luxuswaren werden, oft aus Antwerpen, von Spezialhändlern importiert. — Verwandtschaftliche Beziehungen spielen bei diesem Handel eine große Rolle. Die Krise der fünfziger Jahre wird auch hier deutlich sichtbar. — Wer die deutsch-englischen Handelsbeziehungen in der ersten Hälfte des 16. Jhs. studieren will, sei auf diese Arbeit nachdrücklich hingewiesen; nicht nur sachlich, sondern auch in der Methode der Quellenauswertung und -verknüpfung wird er viel daraus lernen können.

C. H.

Marian Malowist, *Les produits des pays de la Baltique dans le commerce international du XVII^e siècle* (RN 42, 1960, 175—206). — Seit dem 15. Jh. haben die Holländer sich im Ostseegebiet eine starke Position auf dem Absatz englischer und holländischer Tuche und bretonischen Salzes und dem Einkauf von Getreide, Hanf, Holz usw. aufgebaut. M. skizziert die Bedeutung dieses Marktes für die Niederlande, deren Stellung weitgehend auf dem Reexport baltischer Waren nach West- und Südeuropa beruhte. Die Zollregister von 1542—45 zeigen, daß Amsterdam und andere Städte geradezu vom Handel mit baltischen Urprodukten lebten! M. weist aber auch darauf hin, daß dieser Handel keineswegs allein in holländischen Händen lag, sondern daß auch hanseatisches, namentlich Danziger Kapital darin arbeitete, worüber wir leider noch recht wenig wissen.

E. Pitz

Sven-Erik Åström, *The English Navigation Laws and the Baltic Trade, 1660—1700* (ScandEcHistRev. VIII 1, 1960, 3—18), untersucht, inwieweit sich eine Einwirkung der Navigationsakte auf die Wege des Ostseehandels nachweisen läßt. Ein Vergleich der Einfuhr verschiedener Ostseegüter in Hull und London während verschiedener Jahre vor und nach Erlaß der Navigationsgesetze zeigt eine tiefgreifende Wandlung: die über Holland und Deutschland nach England importierten Warenmengen dominieren vor Erlaß der Gesetze, verschwinden dagegen weitgehend nach diesem und werden ersetzt durch Direktimporte aus den Ostseehäfen (bzw. von der schwedischen Westküste). Dieses Steigen der direkten Schifffahrt wirkte sich infolge der strikt durchgeführten Flaggendiskriminierung eindeutig zugunsten der britischen Flagge und derjenigen der Ostseeanliegerstaaten aus, zuungunsten der niederländischen und

der hansestädtischen. Beschleunigt und begünstigt wird dieser Vorgang jedoch auch durch die gleichzeitig ständig ansteigende englische Nachfrage nach schwedischem Eisen.

A. v. Brandt

Hermann Kellenbenz, *Die westeuropäische Konkurrenz in der Nordmeerfahrt bis ins 17. Jahrhundert* (VSWG 47, 1960, 474—497), zeigt, daß alle westeuropäischen Küstenanlieger bis hinunter zur iberischen Halbinsel sowohl am Robbenschlag und Walfang als auch am Rußlandhandel interessiert waren, und schildert die einzelnen Unternehmungen der verschiedenen Interessengruppen sowie den Austausch der für derartige risikoreiche Geschäfte benötigten Fachkräfte.

C. H.

Aufgrund der Rostocker Quellen breitet Hildegard Thierfelder einiges Material aus über *Hamburger in Rostock im 13. Jahrhundert* (ZVHG 46, 1960, 131—136).

C. H.

Die anregende Arbeit von Albrecht Timm, *Die Waldnutzung in Nordwestdeutschland im Spiegel der Weistümer, Einleitende Untersuchungen über die Umgestaltung des Stadt-Land-Verhältnisses im Spätmittelalter* (Köln/Graz 1960, Böhlau. 133 S., 1 Kt.), ist für uns vor allem hinsichtlich der städtischen Interessen am Walde von Bedeutung. Verf. sucht zu zeigen, daß zwei Komponenten, die Entstehung der Landesherrschaft und die Ausbreitung der arbeitsteiligen städtischen Wirtschaft, die älteren Rechtsverhältnisse des Waldes im Spätmittelalter verändern und auch zu einer veränderten Einstellung der auf Waldnutzung angewiesenen Bauern zum Walde führen. Leider wird allerdings gerade die städtische Komponente nicht mit der nach dem Untertitel zu erwartenden Präzision herausgearbeitet; allerdings fehlt dazu auch fast jede Vorarbeit. So bildet doch das Verhältnis der Bauern zum Grundherrn oder Landesherrn bezüglich der Waldnutzung den Kern des Buches. Immerhin zeigt sich aber deutlich das Interesse der Stadt sowohl am Bauholz für die vielen städtischen Gebäude und am Brennholz auch für gewerbliche Zwecke (Lüneburger Saline, Goslarer Bergbau!) wie auch, besonders bei den Landstädten, an der Schweinemast. — Die Einschränkung der ländlichen Mastrechte durch allmähliche „Verstaatlichung“ des Waldes führt zu den uns gewohnten Umpflanzungen der Gehöfte mit Eichen zur individuellen Nutzung; die spätmittelalterliche Holzverknappung fördert in den Städten die Ausbreitung des Steinbaues — das sind einige der anregenden und beachtenswerten Thesen des Buches. Die Thematik sollte, auch im Interesse der städtischen Wirtschaftsgeschichte, weiterverfolgt werden.

C. H.

Georg Simnacher, *Die Fuggertestamente des 16. Jahrhunderts*. I. Darstellung (Schwäbische Forschungsgemeinschaft bei der Kommission für Bayerische Landesgeschichte, Reihe 4, Band 7; Studien zur Fuggergeschichte, Band 16. Tübingen 1960, J. C. B. Mohr. X u. 175 S.). — Der große wirtschaftliche Aufschwung Augsburgs in der Epoche der Fugger vollzieht sich zur gleichen Zeit wie die Rezeption des römischen Rechtes. Das Buch von S. beleuchtet auf bemerkenswerte Weise, ausgehend von der Untersuchung der Fuggertestamente, die tiefe geschichtliche Einheit dieser Umbildungen, indem es beide Bereiche vergleichend zueinander in Beziehung setzt. Die allgemeine Einführung analysiert nach einem Überblick über den Ursprung und die Entwicklung des Testaments im deutschen Recht sehr genau die Modalitäten der Rezeption des rö-

mischen Testamentsrechtes in Augsburg zu Beginn des 16. Jhs.; sie fordert zu Vergleichen mit anderen großen Städten heraus und sie bringt wertvolle Aufschlüsse über die Rolle der Notare. Der wesentliche Ertrag ist dieser: Die Entwicklung des Testamentsrechtes war bedingt durch die Bedürfnisse der reichen Kaufmannsfamilien. Die beiden ersten erhaltenen Fuggertestamente, von 1516 und 1517, entstanden, um die Kontinuität der Handelsgesellschaft zu sichern, indem sie die bestehende Struktur durch Bestimmungen gegen jene Erben schützten, die zum Gesellschafter nicht geeignet waren. (Das Datum 1512 auf S. 33 für das erste Testament Jakobs des Reichen dürfte ein Druckfehler für 1521 sein: vgl. S. 104.) Vor dieser Zeit scheint kein Fugger von der Möglichkeit, seinen letzten Willen durch Testament festzulegen, Gebrauch gemacht zu haben. — Verf. wendet sich dann den bekannten Testamenten zu, die in einem zweiten Bande veröffentlicht werden sollen. Er untersucht sie zuerst vom systematischen und technischen Gesichtspunkt aus: Form und Gliederung, Wahl der Exekutoren und Zeugen. Dabei macht er ihre Abhängigkeit von den Gesellschaftsverträgen evident, welche — nach dem Modell der italienischen „compagnia“ — die grundlegenden Gesetze für die Familie darstellten. Schon in den Vertragsbestimmungen von 1502 und 1512 fanden sich die ersten Spuren des Fideikommiß, dessen Errichtung 1548 sich auf ein kaiserliches Privileg stützte und das bis 1918 bestehen sollte. — Die Aufmerksamkeit richtet sich sodann auf den Inhalt der Testamente: Bestimmungen über die Geschäftsführung; Bestimmungen geistlicher Art, welche Ausblicke auf die Gewissensprobleme der Testatoren gewähren. Die in letzterer Hinsicht gezogene Parallele zwischen Jakob Fugger und den großen Florentiner Geschäftsleuten des Trecento ist nicht neu. — Der Faden wird in einem zweiten, chronologischen Teil wieder aufgenommen, welcher jedes der Testamente bis zu dem von Markus, Sohn des Anton, von 1592 beschreibt und charakterisiert. Das Werk wird vervollständigt durch die Untersuchung zweier Intestat-Erbfolgen des 16. Jhs. Die interessantere ist die Ulrichs, jenes protestantischen Fuggers zu Heidelberg, dessen reiche Bibliothek während des Dreißigjährigen Krieges größtenteils in den Vatikan verschleppt wurde. Das kleine, sauber belegte und klar gegliederte Buch ist ein Beispiel der Möglichkeit wechselseitiger Bereicherung von Geschichte und Rechtsgeschichte.

P. Jeannin

Hermann Kellenbenz, *Nürnberger Handel um 1540* (NürnbMitt. 50, 1960, 299—324), untersucht und ediert das in der Kgl. Bibliothek zu Stockholm liegende Geschäftsbüchlein einer kleinen Nürnberger Handelsgesellschaft, das von deren Faktor Georg Peurl in den Jahren 1542/43 geführt wurde. Die Gesellschaft handelte vorwiegend in Nürnberg selbst und an einigen Plätzen des süd- und mitteldeutschen Raumes. Verf. bettet seine Untersuchung aber ein in einen Überblick über die Gesamtsituation des Nürnberger Handels jener Zeit, mit seinen über ganz Europa sich erstreckenden Verbindungen, besonders im Metallhandel. Es wird auch bei dieser Übersicht wieder deutlich, wie der Hanseraum für Nürnberg gegenüber dem südlichen Europa weit zurücktritt.

C. H.

Lore Sporhan-Krempel und Wolfgang von Stromer, *Das Handelshaus der Stromer von Nürnberg und die Geschichte der ersten deutschen Papiermühle* (VSWG 47, 1960, 81—104), zeigen, dokumentiert durch zahlreiche

Regesten und Quellendrucke, daß schon 1392 die Papierproduktion anlief und wie dann die weitere Entwicklung verlief. Das Papier der Stromerschen Mühle wurde infolge der süd- und westeuropäischen Eigenproduktion vornehmlich, vor allem über die Frankfurter Messen, im Osten und Nordosten Europas vertrieben.

C. H.

Eine sehr frühe wirtschaftsgeschichtliche Quelle, die zugleich der früheste Nachweis über eigene wirtschaftliche Betätigung der Stadt selbst ist, legt Werner Schultheiß vor: *Eine Gewürzhandelsabrechnung und ein Finanzierungsgeschäft des Nürnberger Rates von 1350. Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte und Finanzpolitik der Reichsstadt im Spätmittelalter* (NürnbMitt. 50, 1960, 11—52). Den Hintergrund bildet die Notwendigkeit, 2000 fl. für eine Zahlung an Aachen aufzubringen, in einer Zeit beträchtlicher städtischer Finanznot infolge des sogenannten Handwerkeraufstandes von 1348/9. Das Geld wird z. Tl. durch Darlehen, z. Tl. durch den Verkauf von Renten auf Lebenszeit, z. Tl. aber auch dadurch beschafft, daß die Stadt sich von Fremden und Bürgern Gewürze (Pfeffer und Ingwer) borgt und diese nach Mainz, Köln und vielleicht Lüttich verkauft.

C. H.

Die Geschichte eines Prozesses um eine Handelsschuld gegen einen Bürger zu Rothenburg, die, 1428 auf der Herbstmesse zu Frankfurt/Main fällig, nicht gezahlt wurde, schildert Helmut Freiherr Haller von Hallerstein, *Der Handelsprozeß des Nürnberger Patriziers Jacob Haller* (NürnbMitt. 50, 1960, 85—99). Der Prozeß lief durch sieben Instanzen, einschließlich des westfälischen Freistuhls zu Bodenschwing, überlebte den Kläger und wurde erst 1474, also nach fast einem halben Jahrhundert, von seinem Sohne gewonnen. C. H.

František Graus gibt eine wertvolle Übersicht über *Die Handelsbeziehungen Böhmens zu Deutschland und Osterreich im 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts* (Historica II, Prag 1960, 77—110, 2 Kartenskizzen). Die bedeutendsten Handelsverbindungen Böhmens mit Deutschland gingen nach dem Westen und Südwesten, nach Nürnberg-Frankfurt/M.-Köln, Regensburg und Passau. Im Vergleich hierzu waren die Beziehungen nach dem Norden in den Hanseraum zweitrangig, sie vermittelten in erster Linie Salz und Heringe, dazu billigere Tuche aus Schlesien und Polen. Der Verf. führt dies u. a. auf die andersartigen Handelsinteressen der Hanse und nicht zuletzt auf den behindernden Stapelzwang an der Elbe in Dresden und Magdeburg zurück. Dagegen blühte der Handel Böhmens mit den angrenzenden sächsischen Gebieten, wie er auch in der Herkunftskarte der Neubürger der Prager Altstadt 1324—1393 sein Abbild findet. Eine „Handelspolitik“ erkennt der Verf. erst bei Karl IV., bewertet diese jedoch im Gegensatz zu Heinrich Reincke (Machtpolitik und Weltwirtschaftspläne Kaiser Karls IV. und seiner Zeit) negativ. Er habe die Passivität der böhmischen Handelsbilanz verstärkt, indem er dem Handel Richtungen wies, wo der böhmische Export (vornehmlich landwirtschaftliche und Bergwerksprodukte) bestenfalls einen Teil des Imports decken konnte; zudem habe er das städtische Patriziat gegen die Zünfte unterstützt und dadurch eine intensivere Gewerbeproduktion verhindert, die dem böhmischen Handel zu größerem Gewicht hätte verhelfen können, an der aber die führenden (vor allem deutschen) Kreise nicht interessiert gewesen seien. Erst die Hussitenzeit habe hier einen Wandel und damit auch einen gewissen Aufschwung des Wirtschaftslebens gebracht. Inter-

essant sind die Gegenüberstellung der Import- und Exportartikel und die erneute Hervorhebung der Tatsache, daß die passive Handelsbilanz durch Export von Geld ausgeglichen wurde. Man wird aber nicht alle Gründe für die böhmische Handelspassivität ohne weiteres akzeptieren können. Schließlich sind Handelsgebiete bekannt, die trotz vorwiegenden Exports von Rohprodukten eine aktive Handelsbilanz besaßen, so etwa das Novgoroder Land. Man wird den Einfuhrbedarf stärker unter die Lupe nehmen müssen. — Das Schema der Handelswege ist sehr nützlich, obwohl es nichts Neues bringt. *H. Weczerka*

Hugo Weczerka, *Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Deutschtum im Fürstentum Moldau* (Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission, Band 4. München 1960, Oldenbourg. 268 S., 13 Abb., 8 Karten), führt uns in die Welt einer bunten Mischkultur, in der sich abendländische, byzantinische und türkische Einwirkungen begegnen; der behandelte Zeitabschnitt reicht vom 13. bis zum 17. Jh. Wir heben vor allem die handels- und stadtgeschichtliche Seite des materialreichen Buches hervor. Eine führende Rolle im Leben der staatlich schwachen Moldau spielte der Fernhandel, der seit dem Ende des 13. Jhs. über Lemberg auf zwei großen Verkehrslinien deutsche und polnische Wirtschaftszentren über die genuesischen Niederlassungen am Schwarzen Meer mit dem Orient zu verbinden suchte. Auch hansische Kaufleute waren in der ersten Hälfte des 15. Jhs. bemüht, sich hier einzuschalten; freilich scheiterten sie am 1444 voll ausgebildeten Lemberger Stapelrecht (51 f.). Die deutsche Einwanderung begann offenbar schon vor 1300 auf drei wichtigen Seitenlinien des Handels von Siebenbürgen her; später ist auch eine Bevölkerungsbeziehung zu den deutschen Bewohnergruppen polnischer Städte nachweisbar, vor allem zu Krakau und Lemberg. So entsteht an der großen Haupthandelslinie, teilweise angelehnt an frühere reußische Niederlassungen, eine Reihe von Städten, unter denen offenbar der Fürstensitz Suczawa zur einzigen wirklichen Fernhandelsstadt wurde, während Molde-Baia, Roman, Neamtz und Kotnar Orte mit regionaler Bedeutung blieben. Nicht magdeburgisches, sondern süddeutsches Stadtrecht, so betont der Verfasser gegenüber der älteren Forschung, wurde bestimmendes Vorbild. Deutsche Kaufleute und Handwerker wurden in den Städten der Moldau die maßgebende Schicht, neben ihnen erscheinen im Handel aber auch Armenier, Griechen, Madjaren, Rumänen und Italiener. Man setzte deutsche Textilien, Uhren, Metall- und Fertigwaren um gegen polnisch-russisches Pelzwerk, siebenbürgisches Eisen und Wein, orientalische Teppiche, Seiden, Waffen und Gewürze. Die Moldau selbst lieferte für den Export Vieh und Landwirtschaftsprodukte. An einer Reihe von Beobachtungen macht der Verfasser deutlich, wie in dieser Brückenlandschaft die Welle deutscher und deutschrechtlicher Ostbewegung verehbt und sich mit Gegenströmungen vermischt. So fehlt den Städten der Moldau z. B. die rechtliche Scheidung von Stadt und Land ganz wie in Osteuropa, während manche innerstädtischen Einrichtungen (Stadträte, Zünfte, Bruderschaften) ausgesprochen westliche Züge tragen. W. zeichnet auch ein Bild der vielfältigen kulturellen und religiösen Einflüsse und gibt Analysen von Siedlung, Sozial- und Rechtswesen. Seine Ergebnisse mußte er einem sehr heterogenen und mosaiksteinartigen Quellenmaterial abgewinnen; die sorgfältige Methodik, mit der allein diese Schwierigkeiten zu bewältigen waren, verdient besondere Anerkennung. Gern nimmt man dabei als unvermeidbar in Kauf, daß in einigen Abschnitten die Lebendigkeit der Darstellung etwas zurücktreten

mußte. Wo infolge der Quellenlage Probleme offenbleiben, wie z. B. die genaue Zeit des Beginns deutscher Einwanderung oder der exakte Zahlenanteil des Deutschtums in der Bevölkerung der einzelnen Städte, wird dies stets deutlich gekennzeichnet. Das inhaltreiche und mit guten Karten- und Bildbeigaben versehene Werk schließt eine Lücke im Schrifttum. *F. Benninghoven*

Klaus Timm, *Die Welser und Fugger in Südamerika. Zur Einschätzung der ersten deutschen Kolonisationsbestrebungen* (WissZsBerlin 9, 1959/60, 189—204), gibt einen Überblick über die Ereignisse wie über die Forschungslage und sucht das Unternehmen der beiden Firmen als „Kolonialunternehmen einer kapitalistischen Interessengruppe“ gegen die feudale spanische Kolonisation abzusetzen. *C. H.*

Ferdinand Tremel veröffentlicht und erläutert *Das Handelsbuch des Judenburger Kaufmannes Clemens Körbler 1526—1548* (Beiträge zur Erforschung steirischer Geschichtsquellen, hrsg. v. Historischen Verein für Steiermark, XLVII. Heft. Graz 1960, Selbstverlag des Hist. Vereins. XXXIX und 124 S., 8 Abb.). Der Handel Körblers reicht nach Böhmen und Mähren, nach Nürnberg und Augsburg, gelegentlich auch nach Antwerpen, jedoch nicht in den niederdeutschen Raum hinein. Das ganz unsystematisch angelegte Büchlein, das an ein erweitertes Notiz- und Merkbuch erinnert, gibt einen guten Einblick in die Handelsbräuche, die gehandelten Waren und auch die Handelsstraßen. *C. H.*

Hektor Ammann, *Die Bedeutung der Südtiroler Notare des 13. Jahrhunderts für die Wirtschaftsgeschichte* (Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols, Festschrift Franz Huter. Innsbruck 1959, Universitätsverlag Wagner. S. 1—19). — Notariatsregister sind für das romanische Gebiet charakteristisch; nur in der Schweiz und in Südtirol erreichen sie den deutschen Sprachraum. — In Auswertung der in Bozen erhalten gebliebenen Registerbruchstücke aus dem 13. Jh. zeigt A. die Stellung dieser an sich wirtschaftlich nicht besonders akzentuierten Mittelstadt als Bindeglied zwischen Oberdeutschland und Italien. Besonderes Licht fällt auf den Weinhandel. Tuche kommen auch aus Nordfrankreich und Flandern, im übrigen reicht jedoch der Einzugsbereich im Norden nicht über Oberdeutschland hinaus, nicht in den Hanseraum hinein. *C. H.*

Schiffbau und Schifffahrt

Vom 14. bis 16. September 1960 fand in Lissabon das 5. Internationale Kolloquium für Seefahrtgeschichte statt, organisiert von der „Groupe International d'Histoire Maritime“ und der „Escola Naval“ in Lissabon. Die Leitung hatten Admiral M. M. Sarmiento Rodrigues, Direktor der Marineschule Lissabon, und Admiral Lemonnier, ständiger Sekretär der Marineakademie in Paris. Die wissenschaftliche Organisation lag wie bisher bei Michel Mollat und Paul Adam. Die vorgetragenen Referate behandelten die internationalen Aspekte der spanischen Entdeckung im 15. und 16. Jh. Es seien diejenigen hervorgehoben, die mit dem hansischen Bereich näher zu tun hatten. Commandant Denoix (Paris) und Julio Ferreira David (Lissabon) sprachen über den Einfluß iberischer Schiffstypen auf den europäischen Schiffbau (wobei es insbesondere um die Entwicklung seit dem Aufkommen der Karavellen und Naos bis zu den Karacken und Galionen ging), und J. Bernard (Paris) legte dar, wie

in den Häfen Südwestfrankreichs von der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts ab der Typ der Karavelle von Süden (Iberische Halbinsel) wie von Norden (vor allem Bretagne) her Anregungen erfuhr, die zu verschiedenen Variationen führten. Zum Thema Karavelle sprach ferner noch Admiral Guillén (Spanien). — Der wirtschaftsgeschichtlichen Seite der Entdeckungen galt die letzte Sitzung. Den Ausgangspunkt bildete der von Charles Verlinden (Gent, bzw. Belgische Akademie in Rom) und Jacques Heers (Algier) ausgearbeitete Rapport über die Rolle der internationalen Kapitalien bei den Entdeckungsreisen des 15. und 16. Jhs. Die Referenten wiesen auf die verhältnismäßig bescheidenen finanziellen Mittel hin, die für die meisten der eigentlichen Entdeckungsfahrten erforderlich waren. Die großen Finanzkreise griffen erst dann ein, wenn Aussicht auf kaufmännischen Gewinn bestand; ihnen ging es vornehmlich um die Erschließung neuer Märkte. Allerdings darf man den indirekten Einfluß großer internationaler Finanzkreise, von denen die Italiener schon ihre Fühler nach Sevilla wie auch Lissabon ausgestreckt hatten, auch nicht übersehen. Erst mit der kommerziellen Ausbeutung der Entdeckungen seit Manuel I. setzt die Beteiligung des internationalen Kapitals in Portugal in großem Maße ein. Den „marchands-banquiers“, die unter Johann III. (1521—1557) mit der portugiesischen Krone zusammenarbeiten, wobei das an die „Casa da Moeda“ in Lissabon gelieferte Edelmetall die wichtigste Basis lieferte, galt das Referat von Frau Virginia Rau (Lissabon). Auf das Zurücktreten ausländischen Kapitals in dem Maße, wie die Kapitalkraft der einheimischen Kaufleute wuchs, wies die Entwicklung bis ins 17. Jh. hinein umfassend, José Gentil da Silva (Paris) hin. Während Henrique Otte (Sevilla) auf Grund einer bislang unbekannt-ten Sevillaner Quelle aus der Zeit von 1508—1510 die hervorragende Beteiligung genuesischen Geldes an den Amerikafahrten der Spanier nachweisen konnte, referierte H. Kellenbenz über den Einsatz oberdeutschen Kapitals an den überseeischen Unternehmungen der Portugiesen um 1500, der, abgesehen von der ostindischen Expedition von 1505, ziemlich begrenzt war. Referent unterstrich dabei die Rolle Martin Behaims und seines Globus im Rahmen der Bestrebungen, oberdeutsches Kapital stärker zur Finanzierung der von Portugal aus vorgenommenen Entdeckungsfahrten heranzuziehen. Hier sei auch darauf verwiesen, daß bei dem dem Kolloquium vorausgehenden Kongreß drei Referate über Martin Behaim gehalten wurden. G. R. Crone ist ganz entschieden gegen jegliches seefahrerische und kosmographische Verdienst Behaims (*Martin Behaim, navigator and cosmographer: figment of imagination or historical personage?* in: Congresso International de Historia dos Descobrimentos. Resumo das Comunicações. Comissão Executiva do V. Centenario da Morte do Infante D. Henrique, Lissabon 1960, S. 20 f). Heinrich Winter betont demgegenüber die Tatsache, daß Behaim an Diogo Caos Reise teilnahm und daß er zum Ritter geschlagen wurde. Darin sieht er Beweise für Behaims Verdienste, die man allerdings vor allem in der diplomatischen und kaufmännischen Betätigung Behaims sehen müsse. (Die Zusammenfassung seines Referats wurde leider nicht veröffentlicht.) Gerhard Jakob (*Quelques points controversés dans l'histoire des découvertes faites par Colomb, Magalhães et Behaim*) wendet sich gegen die Legende einer Entdeckung Amerikas vor Kolumbus durch Behaim. — Schließlich seien noch die Besprechungen erwähnt, die den Plan der Veröffentlichung einer Bibliographie der „Geschichte der großen Routen des ozeanischen Handels“

betrafen. Im Auftrag des Internationalen Komitees der Geschichtswissenschaften erschien unter der Leitung von Eugène Déprez für die Jahre 1912—31 eine ähnliche Bibliographie. Das neue Unternehmen, das die seefahrtsgeschichtliche Literatur aller Länder erfassen soll, wird geleitet von Charles Verlinden.

H. Kellenbenz

Inzwischen sind die Referate und Diskussionen des dritten Kolloquiums von 1958 (vgl. HGbl. 78, 168) unter dem Titel *Le Navire et l'Économie Maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII^e siècle* (Bibliothèque Générale de l'École Pratique des Hautes Études, VI^e section. Paris 1960, S.E.V.P.E.N. 178 S., zahlr. Abb.) im Druck erschienen.

C. Haase

Linol Casson, *The Sprit-Rig in the Ancient World* (MM 46, 1960, 241), überrascht uns mit der Photographie eines Reliefs aus dem Museum von Thasos, auf dem von einem hellenistischen Künstler deutlich eine Art Sprietsegel dargestellt ist. Er erweitert damit seine früheren Arbeiten über *Fore- and Aft-Sails in the Ancient World* (MM 42, 1956, 3—5) und Bownes Ergänzungen dazu (MM 43, 1957, 160—164), in denen er auf Lugger und Sprietsegel in der Antike hinwies. Für die hansischen Historiker wird diese neue Entdeckung in der nautisch-archäologischen Forschung bedeutungsvoll, weil bisher nach Art von Luggersegeln in annähernd Längsschiffrichtung stehende Segel kaum früher als auf gotländischen Bildsteinen nachweisbar waren. Als ältester Beleg für ein Sprietsegel galt eine von B. Hagedorn wiedergegebene Miniatur aus der Zeit um 1420.

P. H.

Roald Morken, *Urakrov og Uraklov* (Foreningen Bergens Sjøfortsmuseum Årshefte 1959, 5—24), will eine Übersicht über Strandrecht und Strandraub in den Nordseeländern während des Mittelalters und der Neuzeit geben. Er betont, daß 300 Jahre vor den dänischen Gesetzen und vor den Forderungen der Hanse nach Rechtssicherheit der Schiffbrüchigen und ihrer Habe bereits das norwegische Gulathinglag dem Schiffbrüchigen seine Güter garantierte und daß in Norwegen nur das herrenlose Gut Königsgut war. Über die Rechtlosigkeit des Schiffbrüchigen an den niederdeutschen Küsten während des Mittelalters hat M. merkwürdige, durch Mißverständnis des Großen Brockhaus (!) — Stichwort Bergung — gewonnene Vorstellungen. Diese Vorstellungen sieht er durch das traurige Schicksal norwegischer Kreuzfahrer aus Bergen bestätigt, die 1192 schiffbrüchig zum Teil auf einer Nordseeinsel ermordet wurden. Als Beispiel für das völlig andere Verhalten der Norweger führt er die Gastfreundschaft an, die der Venezianer Querini mit seinem Volk 1431 auf den Lofoten genoß.

P. H.

Arne Emil Christensen, *Faeringen fra Gokstad* (Viking 23, 1959, 57—70). Von den Beibooten des Gokstadsschiffes hat Johannessen seinerzeit die beiden größeren rekonstruiert und von dem größeren auch Zeichnungen und Riß veröffentlicht. Jetzt wird hier auch das kleinste, das vierriemige Boot (Faering) beschrieben und zeichnerisch maßstabgetreu dargestellt. Dazu weist C. auf Parallelen unter schottischen und norwegischen Bootstypen hin und versucht, das Fahrzeug nach der Stevenform typologisch einzuordnen.

P. H.

G. T. Marcus, *The Early Norse Traffic to Iceland* (MM 46, 1960, 174—181), berichtet über die Fortschritte in der Navigation und Seemannschaft, die Voraussetzungen der großen Landnahme der Wikinger waren. Sie ermöglichten

den Transport von Familien mit Gerät, Vieh und Hausstand mehr als 600 Meilen weit über die freie See.

P. H.

Ole Crumlin Pedersen, *Sideroret fra Vorså* (Kuml, Årbog for Jysk Arkaeologisk Selskab, Aarhus 1960, 106—115), berichtet über den Fund eines Seitenruders von 2,80 m Länge im Kattegat, das zu den Darstellungen auf dem Bayeuxteppich, auf dem Tulstorpstein und auf anderen Abbildungen des 12. bis 13. Jhs. paßt. Für die hansische Forschung wird dieser Fund interessant, weil er wieder in einem neuen Punkt die Genauigkeit und Sorgfalt mittelalterlicher Schiffsdarstellungen in den Einzelheiten bestätigt.

P. H.

W. S. Stanford Reid, *Sea-Power in the Anglo-Scottish war, 1296—1328* (MM 46, 1960, 7—23), greift in den hansischen Bereich hinein. Er schreibt u. a., daß der einzige Schlag gegen die Überlegenheit Edwards zur See von den Deutschen kam, die wahrscheinlich einige englische Koggen kaperten und nach Schottland brachten. Andererseits wurden 1310 auch flämische und deutsche Schiffe bei der Blockade gegen Schottland von William le Jetour beschlagnahmt. Die Bedeutung des Zusammenspiels zwischen Flamen und Schotten in dieser Auseinandersetzung tritt dadurch hervor, daß dieser Krieg durch Stanford Reid aus dem Blickwinkel der innerbritischen Auseinandersetzung mehr in den Rahmen der allgemeinen Seegeschichte hineingerückt wird.

P. H.

L. G. C. Laughton, *The Cog* (MM 46, 1960, 69—70), schreibt über englische Koggen als Kriegsschiffe im ersten Abschnitt des hundertjährigen Krieges. Obwohl er hansische Quellen und Forschungen ignoriert, bestätigen seine Beobachtungen Arbeitsergebnisse aus unserem Raume. Im 13. Jh. wuchs die Ladefähigkeit der Koggen auch in England auf etwa 200 t an. In der Zeit Edwards I. wurden sie die „Capital Ships“. Er kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, daß im 14. Jh. die größten von ihnen eine Ladefähigkeit von 400 oder 500 t gehabt haben müssen. Eines der frühen Schiffe, die der englische König auf seine eigenen Kosten zu Kriegszwecken nach diesem Typ bauen ließ, war die „All Hallows“ 1337. L. schließt, daß dieses Schiff (entgegen der früheren Berechnung von Clowes!) nicht weniger als 300 t gefaßt haben mußte. Es waren Kammern und ein Backofen an Bord. Vor allem wurden 3 Schilling für eine Feuerwaffe ausgegeben: „pro quod' instrument' ferr' pro quarrel' et pelottes plumbi inde sagittand' cum pulv' pro defens' navis“.

P. H.

Der Verlag VEB Hinstorff Rostock zeigt mit der 2. verbesserten Auflage der Schrift von Heinrich Winter, *Die Kolumbusschiffe von 1492* (Rostock 1960, 55 S., 12 Tf., 36 Abb. im Text), daß er die Arbeit des 1959 verstorbenen Verlegers Robert Loef, des einzigen deutschen Fachverlages für Schiffbaugeschichte, fortsetzen will. Das Büchlein von Winter ist mit seiner Kritik an den früheren Rekonstruktionen und der methodisch sauberen Untersuchung ein Standardwerk zur älteren Schiffbaugeschichte geworden, vor allem weil es praktische seemännische und nautische Erfahrung sowie gründliche Auswertung schriftlicher Quellen und zeitgenössischer Schiffsdarstellungen miteinander verbindet. Für die zweite Auflage hat Verf. nicht nur den Text gestrafft, neuere Literatur und weitere Bilder eingearbeitet, sondern auch ein Kapitel über die nautischen Instrumente hinzugefügt. Wir erhalten so eine Übersicht über seemännische und technische Möglichkeiten der frühen Neuzeit.

P. H.

In dichtgedrängter Form ist eine Fülle technischer Einzelheiten über die Bewaffnung von Schiffen des beginnenden 16. Jhs. in der von Michael Lewis aus dem Nachlaß von L. G. Carr Laughton herausgegebenen Arbeit *Early Tudor Ship-Guns* (MM 46, 1960, 242—285) leicht verständlich ausgebreitet. — Abmessungen von 9 Schiffen des 16. Jhs. gibt W. Salisbury in *Lists of Dimensions* (MM 46, 1960, 224—225), die eine frühere *List of the Royal Navy in 1590—1591* von R. C. Anderson (MM 43, 1957, 332/323) ergänzen. Die Tonnage der in beiden Listen genannten Schiffe reicht von 28 t bis 741 t. Wir finden hier Parallelen für die Größenverhältnisse hansischer Schiffe. Leider sind nur die Namen der Fahrzeuge angegeben. Die zeitgenössischen Typbezeichnungen der bekannteren unter ihnen lassen sich aber aus einschlägigen britischen Seekriegsgeschichten (z. B. Clowes) entnehmen. P. H.

Arend Lang berichtet über *Martin Fabers Seekarte der Emsmündung von 1642* (JbEmden 40, 1960, 97—113; zugleich erschienen als Heft 3 in: Nordseeküste, volkstümliche Vorträge und Abhandlungen des Küstenmuseums Juist, mit Faksimile-Lichtdruck der Karte im Maßstab 1:1). Faber war Stadtbaumeister von Emden. Er wurde vom Rat mit der Anfertigung der Karte beauftragt, als die Stadt durch Versandung des Fahrwassers ihre Stellung als Handelsmetropole zu verlieren drohte. Seine „Pascaerte“ wurde in ihrer Präzision für die deutsche Nordseeküste erst anderthalb Jahrhunderte später wieder erreicht. C. Haase

Olof Hasslöf, *Carvel Construction Technique Nature and Origin* (Folk-Liv. Stockholm 1957—1958, 49—60), zeigt, daß noch 1955 in Stavoren eine Friesische Yawl, unter Verwendung eines einzigen Malls in einer Verbindung zwischen moderner Spantbauweise und der älteren Methode, die Außenhaut als erstes und ohne Spanten zu errichten, mit Kravelbeplankung gebaut wurde. Eine ähnliche Kombination weist er durch eine Abbildung in Holland im 18. Jahrhundert nach. Er führt uns weiter an einer Reihe von Bildern vor Augen, daß im 13. und 14. Jh. bei krawelgebauten Schiffen diese heute fast vergessene ältere Bauweise bekannt und üblich war, während wir bisher ihre Anwendung in der Neuzeit nur beim Klinkerbau nachweisen konnten. P. H.

Auf Anschauungsmaterial zur neueren Schiffahrtsgeschichte weist eine österreichische Publikation hin: *Das Heeresgeschichtliche Museum in Wien* (Herausgegeben von der Direktion. Graz-Köln 1960, Böhlau. 63 S., 50 T., 4 Farbtafeln). Auf S. 31 beginnt eine Beschreibung des Saales der Kriegsmarine im Rahmen des neu aufgestellten Museums. Die achtunggebietenden kulturgeschichtlichen Leistungen der k. u. k. Marine werden hier vor Augen geführt. Das ausgestellte Bildmaterial z. B. von der Weltumsegelung der Novara (1857—59) zeigt den Wandel, der in überseeischen Hafenstädten seit dem Ende der Segelschiffszeit vor sich gegangen ist. Die stürmische Entwicklung der Schiffahrts- und Schiffbautechnik innerhalb der letzten hundert Jahre kommt vor allem in den Modellen zum Ausdruck, von denen das Schnittmodell der „Viribus Unitis“ (das letzte, 1911 fertiggestellte k. u. k.-Schlachtschiff) einmalig in der Welt sein dürfte. Es bleibt zu bedauern, daß wir nach der Vernichtung des Museums für Meereskunde in Berlin dieser Ausstellung im norddeutsch-hansischen Raum kaum etwas Gleichwertiges gegenüberzustellen haben. P. H.

Kunstgeschichte

Nachtragen müssen wir den großangelegten Versuch einer landschaftlichen Kunstgeschichte, den Anton Henze vorlegt: *Westfälische Kunstgeschichte* (Recklinghausen o. J. [1957], Paulus Verlag. 484 S., 319 Photos, zahlr. Abb. u. Pläne im Text). Verf. gliedert sein Buch in fünf Kapitel: Karolingische Kunst; Romanische Kunst; Das Zeitalter der Hallenkirche; Renaissance und Barock; Kunst im 19. und 20. Jahrhundert. Jedes dieser Kapitel ist untergegliedert nach Architektur, Plastik und Malerei, für das 20. Jh. erweitert um einen Abschnitt über die Volkskunst. Daß die beiden ersten Kapitel völlig der sakralen Kunst gewidmet sind, ist selbstverständlich. Aber auch für das Zeitalter der Hallenkirche, welches Verf. als Epoche der vom Bürgertum getragenen Baukunst charakterisiert, steht die Sakralkunst weitaus im Vordergrund. Nur wenige Abbildungen sind hier — wie auch im folgenden, vornehmlich den Wasserburgen gewidmeten Kapitel — Rathausbauten und Bürgerhäusern zugeordnet. Die städtischen Verteidigungsbauten, die doch auch oft genug künstlerischen Rang erreichen (z. B. das Osthoventor in Soest), fehlen ganz. Bei einer Darstellung, welche allein die Kunst hohen und höchsten Ranges berücksichtigen will, kann das kaum anders sein. Dem widerspricht aber die Berücksichtigung der Volkskunst im letzten Kapitel. Was eigentlich „bürgerlich“ im Zeitalter der Hallenkirche ist, erfährt man nicht recht. Leider fehlen der Darstellung, die sich vornehmlich als stilgeschichtlicher Überblick gibt, auch manche anderen Dimensionen: die Verbindung von Kunst und sozialem Gefüge wird kaum berührt, das Handwerkliche und die Herkunft der Werkstoffe werden nicht behandelt, die Wanderung der Kunstformen, das Geben und Nehmen, das Ausstrahlen der westfälischen Kunst nach Norden und Osten fehlen ganz, und damit natürlich auch jedes Inbeziehungsetzen von Kunst und Wirtschaft, Kunstexport und Fernhandel. — Man wird einen ersten Versuch einer landschaftlichen Kunstgeschichte nicht überfordern dürfen. In der vorliegenden Form haftet der Darstellung aber doch etwas allzu sehr Abstraktes, Ungeschichtliches, Lebensfernes an, als ob sich die bildende Kunst im wesentlichen in einem von allen irdischen Bindungen freien Raume bewegte. — Als Desiderat sei eine Übersichtskarte über die Standorte der behandelten Kunstwerke genannt. C. H.

Reclams Kunstführer. Baudenkmäler. Band IV, *Niedersachsen, Hansestädte, Schleswig-Holstein, Hessen*, bearbeitet von H. R. Rosemann, O. Karpa, E. Herzog u. a. (Stuttgart 1960, Reclam. 856 S., 62 Abb. im Text, 64 Bildtafeln, 3 Übersichtskarten). — Bis auf einen für später zurückgestellten Band Berlin ist mit Band IV nunmehr das schöne und nützliche Handbuch vollendet, das ein Beispiel dafür ist, wie ein frisch angepacktes und gut beratenes Verlagsunternehmen gelegentlich schwerfälligere wissenschaftliche Unternehmungen wie die Inventare und Bau- und Kunstdenkmäler, aber auch das Dehiosche Handbuch der Kunstdenkmäler in mancher Hinsicht überholen kann. — Der Band, der aus redaktionellen Gründen die norddeutschen Territorien der Bundesrepublik mit dem mitteldeutschen Hessen koppelt, umfaßt wieder große Teile des hansischen Kunstkreises, an der Spitze, ausführlich behandelt, Lübeck (38 S.), Hamburg (31 S.) und Bremen (20 S.). — Während die Oberleitung bei H. R. Rosemann lag, sind die von einem Stab von Mitarbeitern geschriebenen Artikel Niedersachsens von O. Karpa, die hessischen von E. Herzog redigiert. In die

schleswig-holsteinischen Stichworte teilen sich D. Ellger und W. Teuchert, Hamburg ist von G. Grundmann, Bremen von W. Kloss bearbeitet. *E. Crusius*

Einen schönen und handlichen Bildband im Format des Dehio/Gall legt Joachim Gerhardt vor: *Pommern* (1958, Deutscher Kunstverlag. 80 Texts., 222 Abb.). Die Kunstentwicklung wird in enger Verbindung mit der Geschichte gesehen. Rathäuser, Bürgerhäuser, Stadtbefestigungen und öffentliche Bauten nehmen einen breiten Raum im wohlthuend klaren und sachlichen Text wie im Abbildungsmaterial ein. *C. H.*

Mit dem interessanten Problem der baltischen mittelalterlichen Architektur haben sich in den letzten Jahren mehrere Forscher beschäftigt, so Clasen, v. Holst, Sten Karling, Schrade, Tuulse u. a. In einer grundlegenden Studie setzt sich nun V. Vaga mit der Frage auseinander, welche Rolle die Bausysteme der Halle und der Basilika in der mittelalterlichen Baukunst Lettlands und Estlands gespielt haben: V. Vaga, *Das Problem der Raumform in der mittelalterlichen Baukunst Lettlands und Estlands* (in russ. Sprache; Schriften der Staatlichen Universität Tartu-Dorpat, Tartu [Dorpat] 1960. 138 S., 71 Abb. im Text; dazu dt. Übersetzung als Beiheft). Nach der bisherigen Auffassung galt die Hallenkirche als das vorherrschende System. Vaga weist auf Grund von berichtigen baugeschichtlichen Untersuchungen nach, daß die basilikale Raumform neben der Halle eine ebenso bedeutsame Stellung einnimmt. Schon bei dem Monumentalbau des Domes zu Riga wird die besondere Situation eines Wechselspieles von Basilika und Halle offensichtlich. Dem ersten basilikalen Plan folgt nach der Mitte des 13. Jhs. der Ausbau zur Halle. Vaga legt nun anhand eingehender Analysen und Vergleiche der Einzelformen dar, daß bereits um 1300 der Hallenplan wieder aufgegeben und der Dom Anfang des 14. Jhs. zur Basilika ausgebaut wurde. In der Baugeschichte dieses für das Baltikum vorbildgebenden Baues kündigt sich nicht nur die weitere Entwicklung der Bautypen Lettlands und Estlands an, in ihr spiegelt sich auch das wechselvolle Bild, das sich im künstlerischen Zentrum des Ostseegebietes, in Lübeck, bot, wo die Marienkirche ja ebenfalls zuerst als Basilika errichtet, dann ein Umbau zur Halle begonnen und schließlich die Kirche als hochgotische Basilika vollendet worden war. In Lettland und Südestland steht das vorwiegend in den Städten bevorzugte basilikale System der Halle bei den Dorfkirchen gegenüber, — allerdings sind in Nord-estland auch in der Stadt Reval mehrfach Hallenkirchen nachzuweisen. — Die von Westfalen und Lübeck ausgehenden künstlerischen Anregungen scheinen im 15. Jh. nicht mehr fruchtbar gewesen zu sein; denn während in Deutschland der Siegeszug der Hallenkirche das architektonische Gesamtbild der Spätgotik beherrscht, tritt seit der Mitte des 15. Jhs. in einer Art Eigenentwicklung die Basilika in Altlivland durchaus in den Vordergrund. — Die eingehenden Untersuchungen V. Vagas vermitteln ein eindrucksvolles Bild der verschiedenen Strömungen in der mittelalterlichen Baukunst Lettlands und Estlands und stellen einen wertvollen Beitrag zur Kunstgeschichte des Baltikums dar.

K. Wilhelm-Kästner

Sprache, Literatur, Schule

Günther Hellfeldt, *Die Wirkung der städtischen Schulen für die intellektuelle Bildung der Bevölkerung in den Seestädten der wendischen Hanse*

(WissZsRostock 9, 1959/60, 111—119), geht von einem marxistischen, bewußt kirchenfeindlichen Standpunkt aus. Er kommt zu dem sicher richtigen Ergebnis, daß die städtischen Schulen um die Wende vom 15. zum 16. Jh. keine Massenwirkung ausübten, da höchstens die Hälfte aller Jungen, und zwar vornehmlich aus der Ober- und vermögenden Mittelschicht, die Schule besuchen konnte. Die Zahl der Armenschüler, die durch private Mildtätigkeit gefördert wurden, war nur gering.

C. H.

Dorothea D. Reeves stellt zwei *Sixteenth-Century Writings on Book-keeping* (BusinessHR 34, 1960, 327—334) aus dem Bestande der Kress Library of Business and Economics (Harvard) vor, beide deutschen Ursprungs, das eine *Ayn New Kunstlich Buech* von Heinrich Schreiber, einem Rechenlehrer in Wien, in erster Ausgabe in Nürnberg 1518, die älteste in Deutschland veröffentlichte Schrift über das Buchhalten, während das andere, von W. Schweicker verfaßte und 1549 gleichfalls in Nürnberg veröffentlichte vom *Zwifach Buchhalten* handelt, von doppelter Buchführung also, und darüber die älteste deutsche Veröffentlichung ist.

F. Prüser

Eva-Sophie Dahl, *Das Eindringen des Neuhochdeutschen in die Rostocker Ratskanzlei* (Dtsch. Akademie d. Wiss. zu Berlin. Veröff. d. Instituts f. dtsh. Sprache u. Lit. 22. Berlin 1960. Akademie-Verlag. 241 S.). — Dieser Arbeit liegt eine sprachwissenschaftliche Untersuchung des gesamten der Verfn. zugänglichen Schriftguts des Rostocker Stadtarchivs aus der Mitte und — weniger vollständig — der zweiten Hälfte des 16. Jhs. zu Grunde, unter Verwertung des entsprechenden Rostocker Materials in Schwerin und Lübeck. Über die Sprache (und den Personenkreis) der städtischen Syndici, Sekretäre und Kanzlisten hinaus bemüht sich Frau D. auch um die Sprache der übrigen Bürger, insbesondere der Universität, Schule, Kirche und des Buchdrucks. — Der Sprachübergang erfolgte im externen Schriftverkehr 1562/63, im internen Kanzleibetrieb 1571/73. Während die Universität bereits 1550 zum Hochdeutschen übergeht, wird erst im dritten Jahrzehnt des 17. Jhs. das Hochdeutsche von allen Schichten der Rostocker Bevölkerung als allgemeingültige Schriftsprache anerkannt. Über die linguistischen Ergebnisse hinaus wird die Arbeit für die stadtgeschichtliche Forschung wertvoll durch den Versuch, die Ursachen des Sprachübergangs in geschichtlicher und soziologischer Sicht einzeln zu verfolgen. Dabei hebt die Verfn. vor allem die Auflösung der mittelniederdeutschen Schriftsprache hervor als Folge des Niederganges der Hanse, der Veränderungen in den politischen und wirtschaftlichen Machtverhältnissen und Verbindungen, vor allem aber als Ergebnis des Vordringens der mächtigen kulturellen Strömungen des hochdeutschen Gebietes. Trotz einer spürbaren Opposition der einheimischen Oberschicht „wirkten kaufmännische Zweckmäßigkeit und neues Bildungsbewußtsein zusammen, um das Festhalten am vertrauten Alten zu überwinden“ (S. 171). M. Hamann

Gilbert De Smet, *Niederdeutsche Seemannssprache im Nomenclator latino-saxonicus* (Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 83, 1960, 59—65), behandelt einige Übersetzungsprobleme nautischer Ausdrücke im „Nomenclator“ des Rostocker Professors Chytraeus von 1582, sowie die gelehrte Wanderung gewisser Ausdrücke bis in C. Kiliaans „Etymologicum“ von 1599.

C. H.

Heinz Schneppen, *Niederländische Universitäten und deutsches Geistesleben von der Gründung der Universität Leiden bis ins späte 18. Jh.* (Neue Münstersche Beiträge zur Geschichtsforschung 6. Münster 1960, Aschendorff. 164 S.), legt eines der gründenden Elemente der geistigen Welt des ehemaligen Hanseraumes in der neueren Zeit bloß: die überwältigende Orientierung gerade des protestantischen Nord- und Nordostdeutschland, des Küstengebietes von Emden bis Riga mit seinem Hinterlande, nach den niederländischen Universitäten während des 17. Jhs. Alte kulturelle und wirtschaftliche Beziehungen, deren Träger die Hanse gewesen war, erlebten hierin eine neue Blüte, wenn auch mit umgekehrtem Vorzeichen: Die Deutschen waren die Nehmenden geworden, aber zu ihrer eigenen Bereicherung, wie sehr schön namentlich die im Anhang abgedruckten 14 Briefe des hamburgischen Humanisten Elmenhorst an den Leidener Gräzisten Meursius von 1617—1619 zeigen. Trotz der Kürze des an dieser Stelle möglichen Hinweises: Das Buch gehört zu den schönsten, die dem Rez. im Berichtsjahre zugegangen sind. — Eine teilweise Zusammenfassung bietet des Verf. Aufsatz *Die niederländischen Universitäten und Westfalen im 17. und 18. Jahrhundert* (WestfF. 12, 1959, 62—72).
E. Pitz

Die Zusammenstellung von etwa 200 Zitaten durch Hans Walther, *Scherz und Ernst in der Völker- und Stämme-Charakteristik mittellateinischer Verse* (AKultG. 41, 1959, 263—301), zeigt, daß auch die Hansestädte, die Sachsen, die Friesen, die Holländer und die Flandrer nicht geschont werden. Einige Beispiele seien genannt. Über Hamburg heißt es (Nr. 79):

*Hamburgenses sunt velut enses: semper acuti,
Prelia poscunt nec bene noscunt moribus uti.*

Von den Rostockern wird mitgeteilt (Nr. 148):

*Rusticus et Rostock parvo discrimine distant:
Rostockiensis enim rusticus esse solet.*

Die flandrischen Städte werden folgendermaßen charakterisiert (Nr. 113 a):

*Nobilibus Bruxella viris, Antverpia nummis,
Gandarum laqueis, formosa Brugga puellis,
Lovanium doctis, gaudet Mechlinia stultis.*

C. H.

Rudolf Engelsing, *Der Bürger als Leser. Die Bildung der protestantischen Bevölkerung Deutschlands im 17. und 18. Jh. am Beispiel Bremens* (Börsenblatt f. d. dtsh. Buchhandel, Frankfurter Ausg. v. 31. 3. u. 9. 6. 1960 [Archiv f. Gesch. d. Buchwesens XIX u. XX], [16. Jg. Nr. 25 a und 45 a], 490—544; 857—884), bietet eine breite und gewissenhafte Darstellung der Geistes- und der Gesellschaftsgeschichte Bremens in jenem Zeitraum, die es in dieser Geschlossenheit bisher noch nicht gab.
F. Prüser

Weitere Anzeigen über Sprache vgl.: 227 (van der Meulen), 230 (Ariste, Jēgers).

VORHANSISCHE ZEIT

(Bearbeitet von *Gert Hatz*)

Howard L. Adelson, *Early medieval trade routes* (AHR 65, 1960, 271—287), untersucht die Verbreitung der leichten byzantinischen Goldsolidi, die von 547 bis 670 außerhalb des Ostreiches umliefen, und deutet sie als Zeichen der wirtschaftlichen Überlegenheit des Ostreiches über den Westen und als Versuch, die im ganzen passive Handelsbilanz des Ostreiches durch Abdeckung der Schuld in minderwertigen Münzen zu verbessern. Bis nach Skandinavien hin wurde der byzantinische Solidus zeitweise als Standard-Währung benutzt. Nach der Krise des Westreiches im 5. Jh. hätte im Frieden des ostgotischen Reiches der Handel zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer längs der Rhein-Straße eine neue Blüte erlebt. Er habe vollständig in den Händen byzantinischer (jüdischer, syrischer, griechischer) Kaufleute gelegen, die in vielen Städten eigene Gemeinden bildeten, und kam aus verschiedenen Gründen schon 50 Jahre vor dem Ausgreifen der Araber ins westliche Mittelmeer zum Erliegen. Pirennes These eines starken Ostwest-Handels im Mittelmeer während der Merowingerzeit wird so bestätigt, in wesentlichen Punkten aber tiefgreifend abgewandelt. *E. Pitz*

Nach der Auswertung des keramischen Fundmaterials für die frühmittelalterliche Topographie Kölns (vgl. HGbl. 78, 184) ist Walter Lung, *Zur vor- und frühgeschichtlichen Keramik im Kölner Raum* (KölnJbVf. 4, 1959, 45—65, 3 Abb., 6 Tafeln), jetzt auf Grund von mineralogischen und petrologischen Untersuchungen der Herkunft der in Köln gefundenen Tonwaren nachgegangen. Ausführlich wird die eigenständige römische Töpferei behandelt; hier jedoch sei vor allem auf die Feststellung hingewiesen, daß in karolingischer Zeit der Kölner Markt von der Badorf-Pingstorfer Ware beherrscht wurde, während im 10./11. Jh. die Erzeugnisse aus Siegburg und dem Katterbach-Paffrather Bezirk überwogen. *G. H.*

Wer über die Frühgeschichte des Städtewesens schreiben will, dem stehen im Grunde zwei Möglichkeiten offen: Er kann entweder quellenmäßig begründete detaillierte Untersuchungen vorlegen, oder er kann versuchen, in mehr essayistischer Form ein Bild davon zu zeichnen, wie sich die Entwicklung ihm selbst auf Grund langer Beschäftigung mit dem Stoffe und nach dem Stande der Forschung in ihren Umrissen und Hauptlinien darstellt. Im letzteren Falle wäre zweckmäßigerweise auf das Anführen von Belegstellen zu verzichten und allenfalls am Schlusse die wichtigste Literatur zu nennen. Gelegentlich ist ein dritter Weg versucht worden, eine Kombination von Untersuchung und Darstellung. Hans Planitz ist auf diesem Wege trotz seiner ungeheuren Quellenkenntnis in seinem großen Buche (vgl. HGbl. 73, 1955, 161—165) letztlich doch gescheitert, da weder die Einzeluntersuchung die jeweilige örtliche Forschung zu überzeugen vermochte, noch die großen Linien über seine bereits vorliegenden älteren Studien hinaus unser Bild vom Städtewesen des Mittelalters klärten. Jetzt versucht Kurt Junghanns, *Die deutsche Stadt im Frühfeudalismus* (Deutsche Bauakademie, Schriften des Instituts für Theorie und Geschichte der Baukunst. Berlin 1959, Henschelverlag. 173 S., 120 Abb.) nur auf Grund der Literatur den gleichen Weg noch einmal zu gehen: Einzeluntersuchung der wichtigsten Städte des 11./12. Jhs. und Herausarbeitung einiger großer Leit-

linien der Entwicklung. Seine berufliche Grundlage ist dabei die Baugeschichte, der Städtebau, seine weltanschauliche der dialektische Materialismus. Beide Ausgangspunkte, der fachlich außerhalb der Geschichtswissenschaft liegende und der dogmatisch gebundene, engen seine Möglichkeit einer unbefangenen Anschauung der überlieferten Fakten ein. Andererseits gibt ihm jedoch sein außerhalb der Fachhistorie liegender Blickpunkt — wie es so oft bei „Laien“ im guten Sinne der Fall ist — Kategorien der Betrachtung und Gliederung in die Hand, die oft unerwartete Aspekte eröffnen und mancherlei Anregung zum Überdenken des Stoffes geben. — J.s Thema ist die Entwicklung der „Städte“ in der Zeit bis etwa 1100, d. h., er behandelt allein die sogenannten „gewachsenen“ Städte der vorkommunalen Zeit, ohne sich dabei auf eine genaue Umreißung von Begriffen wie Wik, Markt, Stadt festzulegen. Er sucht vielmehr in Betrachtung zahlreicher Einzelbeispiele zu zeigen, daß auch diese Städte nicht planlos gewachsen sind, sondern daß sie einem eigenen inneren Gesetz unterliegen. Sie sind lockere Ansammlungen von „Feudalkomplexen“ um einen Bischofssitz oder ein Kloster als Kultur- und Verwaltungszentrum. Die Vereinzelung und die Höhenlage jedes einzelnen dieser Komplexe liegt hier im System. Die Befestigung ist noch ohne Einfluß auf die Struktur dieser Stadt (aber warum dann die Höhenlage?); man rückt noch nicht aus strategischen Gründen zusammen. Auch die Wirtschaft scheint nach des Verf. Ansicht noch keine Rolle zu spielen. Das Straßennetz dieser Stadt bildet sich aus den Verbindungswegen zwischen den „Feudalkomplexen“, ist also ebenfalls in keiner Weise als zufällig oder als gewachsen zu bezeichnen, sondern ist ein Ausfluß der besonderen Gesetzmäßigkeit der Städtebildung dieser Epoche. Die Bildung von „Dienst-siedlungen“ am Fuße dieser „Feudalkomplexe“ sowie der Wik- und Marktsiedlungen ist demgegenüber erst eine zweite Stufe der Stadtentwicklung. — Mit diesen Thesen hat Verf. ohne Zweifel einen außerordentlich anregenden baugeschichtlich-topographischen Beitrag zur Debatte um die Entstehung des Städtewesens geliefert. Aber es bleiben eben doch mehr Fragen offen, als beantwortet sind: Warum bildet sich diese Ansammlung von „Feudalkomplexen“? Wie und wann vollzieht sich der Übergang zur Bürgerstadt? Das Problem der Ummauerung als Schritt zur Stadt des Hochmittelalters wird kaum berührt. — Aus dem Hanseraum werden die Städte Halberstadt, Bremen, Hildesheim, Minden, Erfurt, Magdeburg, Paderborn, Gandersheim, Essen, Bonn, Quedlinburg, Aachen, Goslar, Braunschweig, Naumburg in die Studie einbezogen; was im einzelnen darüber gesagt wird, ist von keinem besonderen Gewicht. Die zahlreichen beigegebenen Skizzen, deren Herkunft nur schlecht nachgewiesen wird, dienen nicht der Urteilsbildung des Lesers, sondern veranschaulichen, wie Verf. sich die Entwicklung gedacht hat. — Daß die Arbeit trotz ihrer offenbaren Mängel manche Anregungen bietet, sei am Schluß nochmals festgestellt.

C. Haase

In Auseinandersetzung mit der belgischen Forschung (besonders Dhondt) geht Franz Petri der Frage nach, wie weit das Hervortreten der „prästädtischen Kernsiedlungen“ des Maasraumes, Dinant, Namur, Huy und Maastricht, in der Zeit um 600 — vorwiegend auf Grund der Münzprägung — mit der Belebung des Fernhandels nach Skandinavien im Zusammenhang stand, für den seit der 2. Hälfte des 6. Jhs. infolge der Unterbrechung der östlichen

Verbindungen durch das Vordringen der Avaren und Slaven andere Voraussetzungen gegeben waren: *Merowingerzeitliche Voraussetzungen für die Entwicklung des Städtewesens zwischen Maas und Nordsee* (Bonner Jahrbücher 158, 1958, 233—245, 2 Abb.). Es ist zwar, nach P., in dieser Zeit eine Verstärkung der wirtschaftlichen Aktivität im Maasgebiet festzustellen, doch handelt es sich nicht um etwas völlig Neues, sondern mit Hilfe der Archäologie („frühfränkische Reihengräberzivilisation“) ist der Anschluß an die spätrömische Zeit erkennbar, ist auch hier eine Kontinuität durch das 5. und 6. Jh. hindurch festzustellen. Ähnliche Aussagen dürften auch für das Scheldegebiet zutreffen. G. H.

Für die Frühgeschichte der norddeutschen Stadt sind die Ausgrabungen in Magdeburg von besonderer Bedeutung. Der neuerliche Bericht von Ernst Nickel, *Ein frühmittelalterliches Haus in der Himmelreichstraße in Magdeburg* (AusgrFu. 5, 1960, 36—40, 3 Abb.), dürfte vor allem auch die deutsche Altertumskunde angehen, handelt es sich doch um die Freilegung eines eingetieften Kellers mit Steinwänden, der zu einem Fachwerkhaus (?) gehörte. Scherben datieren die Anlage in die Zeit um 1000; in der ersten Hälfte des 11. Jhs. dürfte eine Zerstörung durch Brand eingetreten sein. G. H.

Das großangelegte dreibändige Werk von Johannes Brøndsted, Danmarks Oldtid, beginnt jetzt in deutscher Übersetzung zu erscheinen. Es wird zugleich um einen vierten Band erweitert werden, der als Abrundung in knapper Form die Vor- und Frühgeschichte von Norwegen, Schweden und Finnland behandeln soll. Der deutsche Titel lautet daher auch: *Nordische Frühzeit* (Bd. 1, Lief. 1. Neumünster 1960, Karl Wachholtz Verlag. 80 S., zahlr. Abb.). — Die erste Lieferung des Bandes 1, der die dänische Steinzeit umfaßt, reicht von der letzten Zwischeneiszeit bis zur Maglemosekultur. Im einleitenden Kapitel über Archäologie und Naturwissenschaft wird geschildert, wie sehr die moderne Vorgeschichtsforschung in erster Linie bei Datierungsfragen auf die Hilfe der verschiedensten Zweige der Naturwissenschaften angewiesen ist. Dabei spielen die Pollenanalysen und die neuerdings oft erwähnte C₁₄-Methode, die mit Hilfe des Zerfallprozesses von radioaktivem Kohlenstoff datiert, eine große Rolle.

G. H.

Wenn man die Behandlung wissenschaftlicher Themen in preiswerten Taschenbuchausgaben grundsätzlich gutheißt, so wird man Johannes Brøndsteds Büchlein *The Vikings* (Pelican Books, A 459. London 1960. 320 S., 24 Tafeln, 1 Karte) begrüßen. Das Buch zerfällt in zwei Teile, einen historisch-chronologischen Überblick über die Züge der dänischen, norwegischen und schwedischen Wikinger vom 9.—11. Jh. und eine kulturgeschichtliche Darstellung des Lebens der Wikinger mit Kapiteln über Waffen, Geräte, Kleidung, Verkehr, Siedlung, Münzwesen, Runeninschriften, Kunst, Religion, Dichtung u. a. m. Ein im Rahmen eines Taschenbuches umfangreiches Literaturverzeichnis und ein Register beschließen das Bändchen. — Es sei betont, daß B. unter den Gründen, die die Wikingerzüge veranlaßt haben können, neben Überbevölkerung, Abenteuerlust und dergleichen besonders auf den Handel, allerdings gemischt mit Piraterie, hinweist. Vornehmlich bei den Fahrten in den Osten hätten handelspolitische Momente eine große Rolle gespielt. G. H.

Die letzte Darstellung der Geschichte der Wikinger in deutscher Sprache erschien 1941 von Ulrich Noack: „Nordische Frühgeschichte und Wikingerzeit“. Diesem Buch waren „Die Wikinger“ von Otto Scheel gerade vorausgegangen (1938). Jetzt behandelt Eric Graf Oxenstierna das Thema erneut und neuartig: *Die Wikinger* (Stuttgart 1959, Kohlhammer. 270 S., 88 Tfn., 8 Farbtfn., zahlr. Textabb. und Karten). Bei einem Vergleich wird deutlich, wie stark die Ausgrabungsergebnisse der letzten 20 Jahre beigetragen haben, frühgeschichtliche Fragen klären zu helfen. So sind es neuerdings meist skandinavische Archäologen, wie im vorliegenden Fall, die zu Problemen der Wikingerzeit Stellung genommen haben. Überall in diesem Buch kommt die Schilderung der materiellen Kultur zu ihrem Recht, werden die Schriftzeugnisse durch die Aussagen der Bodenfunde ergänzt. Der Verf. bringt die Quellen bewußt in bunter Reihenfolge, in den chronologischen Ablauf der Wikingerzüge sind kulturgeschichtliche Kapitel eingestreut, aber auch Episoden nach den späteren Sagas. Die Wikingerzeit wird trotz ihrer Vielschichtigkeit als Einheit gesehen, und es wird eine Hauptlinie der allgemeinen Entwicklung festgestellt: aus dem „unternehmungslustigen Bauern-Räuber“ wurde der „Saison-Wikinger“, der sich zum „Auswanderer-Wikinger“ und schließlich, in einer Seitenlinie, zu dem vom Mutterland gelösten „staatenbauenden Wikinger“ wandelte. In der Endphase trat dann der „friedliebende Wikinger“ hervor mit den immer vorhandenen, jetzt aber klar dominierenden Handelsinteressen. — Das Werk hebt sich von seinen Vorläufern außerdem durch einen ungemein reichhaltigen Bilderteil ab. — Der Stil ist sehr anschaulich gehalten, manchmal vielleicht ein wenig zu plastisch. So heißt es z. B. bei der Festlegung der Brandschichten der Hammaburg auf Grund gefundener Insektenflügel, daß „Mistkäfer und Wikinger im gleichen Monat Juli schwirrten“! Man vermeint gelegentlich sogar, die Wikinger in direkter Rede im Röde-Orm-Stil sprechen zu hören. So neigt das ohne nennenswerten Apparat veröffentlichte Werk bei all seiner wissenschaftlichen Fundierung doch dazu — wie der Waszettelt auch verkündet — mehr ein „Geschenkbuch“ zu sein „für alle Menschen, die sich für die Anfänge unserer Geschichte interessieren“. G. H.

Der Aufsatz *Vikingetogene i Arkeologisk Belysning* von Irmelin Martens (Viking 24, 1960, 93—117, 7 Abb.) bringt eine Übersicht über bekannte Tatsachen. Er skizziert den wikingerzeitlichen Import in den skandinavischen Funden — das Überwiegen westlicher Einflüsse in Norwegen, östlicher Einflüsse in Schweden — und umreißt dann den Einflußbereich der Wikinger und Varäger im Westen und Osten auf Grund archäologisch nachweisbarer Spuren. G. H.

Die Kontroverse zwischen den „Normannisten“ und den „Anti-Normannisten“ geht weiter. A. Stender-Petersen, *Runestaven fra Ladoga* (Kuml 1958, 117—132; eine philologische Interpretation der Runen findet sich im Anschluß: Aslak Lie støl, *Runene fra Gamle Ladoga* [ebd., 133—137, 2 Abb.]), diskutierte den in Alt-Ladoga gefundenen Runenstab im Rahmen der russischen Frühgeschichte. Die aus dem 8./9. Jh. stammende Runenritzung magischen, aber nicht klar übersetzbaren Inhalts deutet auf eine vorwikingerzeitliche gemeinnordische Dichtung und Kultur, deren östlicher Außenposten durch diesen Fund in Aldeigjuborg-Ladoga sichtbar geworden sei. S.-P. spricht von einer aus Schweden in den finnisch-slavisches Osten vordringenden friedlichen Landnahme.

Dieser Herrschaftsbereich sei anfangs noch Schweden tributpflichtig gewesen, dann aber, bei gleichzeitiger Vermischung mit der einheimischen finnisch-slavischen Bevölkerung, durch den Orienthandel unter den Einfluß der turkotatarischen Reiche an der Wolga geraten: „Ladoga jarldømmet“ sei zu einem „nordisk-svensk kaganat“ geworden (Delegation in Ingelheim!). Dieses Ladogareich sei also vor Novgorod-Kiew an den Beginn des russischen Staates zu setzen; die Runen von Alt-Ladoga sind das „missing link“ dieser von S.-P. vertretenen Variante der Normannisten-Theorie. G. H.

Die Auswertung der Runeninschrift von Ladoga durch Stender-Petersen blieb von russischer Seite nicht unwidersprochen. Gestützt auf eine nach der dänischen Veröffentlichung erschienene Publikation von V. J. Ravdonikas (vgl. HGbl. 78, 189) sprachen V. V. Pokhljobkin und V. B. Vilibakhov dem Runenstab eine so weitgehende Bedeutung ab: *Nogle Ord i Anledning af Professor A. Stender-Petersens Hypotese* (Kuml 1960, 132—137 russisch und dänisch). Sie bezweifeln eine friedliche Landnahme von Schweden her, da diese Ausdehnung nach Osten nicht so abweichend von den als Kriegs- und Handelsfahrten bekannten Wikingerzügen gewesen sein könne, an denen übrigens auch Slaven lebhaften Anteil genommen hätten. Außerdem sei die Ackerbaukultur in Schweden den Slaven keineswegs überlegen gewesen und habe sich deshalb auch kaum ausbreiten können. Überdies zeugten ein eiserner Pflug sowie eine bestimmte, in Skandinavien unbekannt Weizenart (spelt) in dem frühen Fundhorizont des Runenstabes von slavischer Bevölkerung. Die frühesten Siedlungsspuren seien eben slavisch und nicht finnisch oder gar nordisch. Da der Stab, der für seinen ursprünglichen Besitzer sakrale Bedeutung hatte, inmitten von Abfällen angetroffen sei, müsse er mehr oder minder durch Zufall — Ravdonikas dachte an ein „Reiseandenken“ — an seinen Fundplatz gekommen sein, jedenfalls könne man aus seinem Vorkommen nicht auf eine nordische Bevölkerung in Ladoga im 8./9. Jh. schließen. G. H.

Auf diese Ausführungen antwortete wiederum A. Stender-Petersen ausführlich: *Svar på V. V. Pokhljobkins og V. B. Vilibakhovs Bemærkninger* (Kuml 1960, 137—152, dänisch und russisch). Zunächst prüft er die von den Russen angeschnittene Frage, wieweit Slaven an den Wikingerzügen beteiligt gewesen seien, und kommt zu dem Schluß, daß sich eine solche Teilnahme aus den angeführten Quellen in keinem Fall beweisen lasse. S.-P. wiederholt seine Meinung, daß die philologische Ausdeutung des Wortes Ladoga auf finnischen Ursprung deute und sicherer sei als die Auswertung der widersprechend interpretierten Grabungsbefunde. Das Auftauchen des Stabes in der ältesten (d. h. nach S.-P. finnischen und nicht slavischen) Schicht könne sehr wohl von einer Störung herrühren. Die Einwände, die in Ladoga gefundene Weizenart und der Pflug kämen in Skandinavien nicht vor, widerlegt S.-P. durch Hinweis auf entsprechende Funde; er verwahrt sich außerdem gegen den Eindruck, er habe die skandinavische Ackerbebauung der slavischen gegenüber als überlegen angesehen. Schließlich faßt er nochmals seine Ansicht von einer Auswanderung von „Sveern“ bei Gründung des Sveakönigreiches zusammen, die über die Ålands-Inseln und Südfinnland ins herrenlose Ladogagebiet gekommen, hier auf finnische und slavische Stämme gestoßen und mit diesen eine friedliche Symbiose eingegangen seien. Unter dem Druck der Wolgabulgaren und Chazaren sei dann

daraus, allerdings unter nordischer Führung, der erste russische Staat hervorgegangen. Im Gegensatz zu der traditionellen Normannisten-Theorie habe es sich um eine friedliche Kolonisation gehandelt, lange vor den Kriegs- und Handelszügen der Wikinger nach West und Ost. G. H.

Eine Zusammenfassung des ganzen Komplexes *Varægerspørgsmålet* brachte A. Stender-Petersen (Viking 23, 1959, 43—55). Der Verf. gibt zunächst einen Überblick über den Stand der Forschung. Er skizziert die Theorie der Normannisten, die mit Hilfe der „bürgerlichen“ historisch-philologischen Methode die früheste Staatsbildung in Rußland zu sehr unter einem Einfluß von außen her sehen, und die antinormannistisch sovjetische Richtung, die, gestützt auf prähistorisch-soziologische Untersuchungen, die innere Entwicklung überbetont und eine slavische Staatlichkeit schon in die vorvarägische Zeit datieren möchte. S.-P. schlägt nun als Synthese seine in der oben geschilderten Diskussion entwickelte „komparative“ Methode vor. Das unter dem Druck der Wolgabulgaren und Chazaren entstandene nordisch-finnisch-slavische Chaganat Rhös sei aus handelspolitischen Interessen in der Mitte des 9. Jhs. über Novgorod am Dnjepr entlang nach Kiev vorgestoßen, und so sei es unter Vermischung mit den dort ansässigen slavischen Stämmen zu einem Reich gekommen; von den Slaven sei die hochstehende Ackerbaukultur, von den Nordleuten die staatenbildende Kraft in dieses Gemeinwesen gekommen. G. H.

Zuletzt hat A. Stender-Petersen seine Konzeption noch einmal in deutscher Sprache vorgetragen: *Der älteste russische Staat* (HZ 191, 1960, 1—17). Dieser Aufsatz geht aber nicht über den im vorigen Absatz angezeigten hinaus. G. H.

Nachdem sich in den Jahren nach dem Krieg sowjetrussische Historiker wie M. N. Tichomirov, S. A. Pokrovskij, B. D. Grekov u. a. bereits einmal kritisch mit den „Normannisten“ auseinandergesetzt hatten, scheint dieses Problem jetzt auch in Rußland erneut an Aktualität zu gewinnen. Im vergangenen Jahr erschienen hierzu gleich zwei Beiträge. I. P. Šaskol'skij behandelt in einem Überblick die *Normannentheorie in der modernen bürgerlichen Geschichtsschreibung* (Normanskaja teorija v sovremennoj buržuaznoj istoriografii, in: IstSSSR 1960, Nr. 1, 223—236. — Dtsch. in: Sowjetwissenschaft. Gesellschaftswissenschaftliche Beiträge, 1960, H. 9, 993—1017), in dem er sich mit den wichtigsten einschlägigen Werken wie denen von Paszkiewicz, Stender-Petersen, Arbman, Vernadsky u. a. beschäftigt. V. P. Šušarin unternimmt in einem umfassenderen Aufsatz über *Das Wesen und die Formen des gegenwärtigen Normannismus* (O suščnosti i formach sovremennogo normanizma, in: VIst. 1960, Nr. 8, 65—93) den Versuch, ein Bild von den derzeitigen Strömungen im „Neonormannismus“ zu geben und sich mit ihnen vom Standpunkt der sowjetrussischen Geschichtsforschung aus kritisch auseinanderzusetzen. Darüber hinaus ist für dieses Jahr das Erscheinen einer größeren Arbeit von V. M. Prokovskij („Gegen das Wiederaufleben eines Ultrannormannismus in der zeitgenössischen Historiographie“) angekündigt. Grundlage der Kritik beider Verfasser, die sich ausdrücklich von den vorrevolutionären russischen „Antinormannisten“ distanzieren, ist die Behauptung, daß die Entstehung des altrussischen Staates nicht mit dem Auftauchen varägischer Scharen in Verbindung zu bringen sei, sondern

daß sie „die gesetzmäßige Folge tiefgreifender sozialökonomischer Umwälzungen innerhalb der ostslawischen Gesellschaft“ war. Im einzelnen werden die größtenteils schon bekannten Argumente vorgebracht, z. B. daß die Identifizierung der Begriffe „Rus“ und „Waräger“ in den Chroniken jüngerer Ursprungs und der Terminus „Rus“ mit dem Dnjepr-Gebiet zu verbinden sei, daß die Chroniken nicht von einer „Eroberung“ (zavoenie) sprächen und ein damit verbundener Bruch in der kulturellen Entwicklung Rußlands fehle, daß die zahlenmäßig schwachen Waräger nur eine bescheidene Rolle innerhalb eines tiefer gehenden inneren Prozesses gespielt hätten, daß ein großer Teil der gefundenen Grabbeigaben lediglich Handelsgüter oder Kriegstrophäen darstelle u. a. m. *F.-K. Proehl*

Um die Normannentheorie geht es auch im Artikel *Streitfragen zur Bildung der Kiever Rus'* von B. A. Ryb a k o v (Spornye voprosy obrazovanija kievskoj Rusi, in: *Vist* 1960, Nr. 9, 18—26), bestimmt für den Stockholmer Historikerkongreß. Der Verf. ist der Meinung, daß die Normannen den inneren Umformungsprozeß bei den Ostslawen weder beschleunigen noch wesentlich hemmen konnten. *H. Weczerka*

Jerzy Wojtasik hat die *Bernsteinfunde aus der Grabungsstelle 4 in Wollin* (Znaleziska bursztynowe ze stanowiska 4 w Wolinie, in: *MatZachPom.* 3, 1957, 99—152, dt. Zusammenfass. 152—154, 6 Tafeln) aus den Jahren 1953—55 geprüft. Die gefundenen Perlen weisen auf Kolberg, Danzig, Birka und Haithabu hin, wo ähnliche Formen gefunden worden sind. Die meisten Bernsteinfunde stammen aus der Schicht, deren Entstehung in die zweite Hälfte des 10. Jhs. verlegt wird. Als Fundorte des Bernsteins wird die Gegend um Kammin angenommen. Erwähnenswert ist der Fund eines als Anhängsel benutzten kleinen Bernsteinkreuzes, das aus der zweiten Hälfte des 11. Jhs. stammen soll. — Von derselben Fundstelle berichtet Eugeniusz Cnotliwy über *Frühmittelalterliche Gegenstände aus Horn und Knochen aus der Grabungsstelle 4 in Wollin* (Wczesnośredniowieczne przedmioty z rogu i kości z Wolina, ze stanowiska 4, in: *MatZachPom.* 4, 1958, 155—223, dt. Zusammenfass. 224—229, 11 Tafeln). *H. Weczerka*

Bei der traditionellen Croy-Feier der Greifswalder Universität im Jahre 1930 hielt Adolf Hofmeister die Festrede *Der Kampf um die Ostsee vom 9. bis 12. Jahrhundert*. Diese Rede über die vorwiegend „nordgermanisch-wendische“ Periode der Geschichte des Ostseeraumes erschien 1931 im Druck. Die Würdigung des Vortrages für die hansische Geschichte (HGbl. 56, 255 f.) gilt auch heute noch. — Der grundlegende Wert der Arbeit lag vor allem in dem umfangreichen Apparat; dieser wurde in der Folgezeit noch bedeutend erweitert: 1942 in zweiter Auflage und nun in einer durch Roderich Schmidt besorgten dritten Ausgabe (Lübeck-Hamburg 1960, Matthiesen Verlag, 104 S.). Das Manuskript dieser Edition hat der Verf. im Jahre 1945 noch selbst bearbeitet, es enthält also Literaturangaben und Auseinandersetzungen mit der Kritik bis zu diesem Zeitpunkt. Auf das wichtigste Schrifttum seit 1945 hat der Herausgeber in der Einleitung zusammenfassend verwiesen. Da die Nachträge von 1942 und 1945 alle in den Anmerkungen verarbeitet worden sind, umfaßt die Rede jetzt die Seiten 9—30, der Apparat aber die Seiten 31—90, denen noch 14 Registerseiten des Herausgebers angefügt sind. Das Verhältnis

von Text und Fußnoten, die zum Teil zu langen Exkursen über Einzelfragen, wie das Problem der Herkunft des Mieszko oder die Vinetafrage, ausgewachsen sind, ist so ein wenig unproportioniert. Doch behält beides, die essayistische Rede und die rasonnierende Bibliographie des Apparates, seinen Wert.
G. H.

Hans Branig veröffentlicht einen kritischen Bericht über die polnische Nachkriegsforschung *Zur älteren Geschichte Pommerns* vom 9. bis 12. Jh. (JbGMOst. 8, 1959, 365—407); ein besonderes Kapitel ist den städtischen Siedlungen und den damit verbundenen Fragen gewidmet (378—389).

H. Weczerka

John-Hugh und Laurita-L. Hill, *L'allégorie chrétienne dans les récits relatifs au Wineland* (MA 66, 1960, 65—83), unterwerfen die skandinavische Überlieferung über die Entdeckung Nordamerikas durch normannische Seefahrer um 1000 einer neuen Prüfung mit dem Ergebnis, daß das Aufsuchen und Entdecken des Weinlandes lediglich ein allegorischer Topos zur Bezeichnung missionarischer Tätigkeit ist, durch die eben der Weinberg des Herrn bestellt wird. Über den konkreten Einzelfall würde dann die Überlieferung natürlich gar nichts aussagen, und so glauben denn die Verf., daß sich in den Berichten Phantasie und Wahrheit unauflöslich mischten. Aus der Welt geschafft ist die Streitfrage also immer noch nicht.
E. Pitz

Arndt Ruprecht, *Die ausgehende Wikingerzeit im Lichte der Runeninschriften* (Palaestra 224. Göttingen 1958, Vandenhoeck & Ruprecht. 188 S., 8 Karten, 2 Tabellen, 1 Tafel), sucht die lapidaren, aber „ereignisnahen“ Inschriften aus Dänemark und Schweden (ca. Mitte 10. Jh. bis Ende 11. Jh.) auch unter der Fragestellung „Wikinger und Handelsfahrer“ zum Sprechen zu bringen. Die angegebenen Verwandtschafts- oder Familienstandsbezeichnungen lassen eine gewisse Generationsverschiebung in dem durch Steinsetzungen geehrten Personenkreis erkennen; während zunächst junge, unverheiratete Leute auf die Fahrt gingen, sind es seit etwa der Mitte des 11. Jhs., in der spät- oder nachwikingischen Periode, vorwiegend die älteren. Zugleich geben sie sich mehr und mehr als (christliche) Kauffahrer zu erkennen. Verf. deutet diesen Befund so, daß sich die Möglichkeiten für reine Raub- und Beutezüge durch die staatlichen Konsolidierungen und das Christentum stark verringerten und nun die Kauffahrer, die es freilich immer schon gegeben hatte, stärker hervortraten. Der kriegerische Wikinger wurde von dem Bauernkaufmann im Erscheinungsbild der Runensteine verdrängt. Dieses durch detaillierte Untersuchungen und statistische Berechnungen gewonnene Hauptergebnis des Buches dürfte unsere volle Beachtung verdienen. — Die Abhandlung ist eine philologische; archäologische Quellen können daher nur zur Ergänzung mit herangezogen werden. Man sollte aber bei den Münzfunden Gotlands aus der Wikingerzeit nicht davon sprechen, daß sie bloß „eingefrorenes Kapital“ wären, aus dem sich eine Handelsblüte nicht erkennen ließe.
G. H.

Die schwedischen Runeninschriften werden systematisch in dem großangelegten Corpus Sveriges Runinskrifter erfaßt. Sven B. F. Jansson setzte seine Reihe von Vorberichten über die laufend neuentdeckten, oft fragmentarischen Inschriften fort: *Runstensfynd i Kyrkmurar* (Fornvännen 1958, 241—257, 13

Abb.); *Rapport om Östgötska och Småländska Runfynd* (Fornvännen 1959, 93—112, 14 Abb.); *Hammarbysten och Hammarbykistan* (Fornvännen 1959, 188—199, 9 Abb.); *Ännu några Runfynd från senare År* (Fornvännen 1959, 241—267, 19 Abb.).
G. H.

Die gründliche, auf zahlreiche Analysen, Karten, Listen und Diagramme gestützte Arbeit von O. Arrhenius, *Die Grundlagen unserer älteren Eisenherstellung* (Antikvariskt Arkiv, Bd. 13. Stockholm 1959. 46 S., 14 Abb.), kommt, entgegen der herrschenden Meinung, zu dem Schluß, daß in der frühgeschichtlichen Periode Schwedens vorwiegend Bergerz verarbeitet wurde, während man im Mittelalter Limoniterz zu bevorzugen schien. Bei dem untersuchten Material nehmen die Fundgegenstände aus dem Handelsplatz Helgö eine Sonderstellung ein. Ihr auffallend hoher Phosphorgehalt (auf Limoniterz deutend) läßt Verf. an eine eigene Eisenindustrie denken, die sich mit dem Erz aus einem nahegelegenen See oder Moor versorgte oder importiertes Eisen verarbeitete.
G. H.

Anläßlich der zehnjährigen Grabungstätigkeit in Kaupang am Oslofjord gibt Charlotte Blindheim eine Übersicht über die bisherigen Ergebnisse: *Kaupangundersøkelsen etter 10 år* (Viking 24, 1960, 43—68, 6 Abb.). Am Anfang der Kaupangforschung steht seit dem 19. Jh. die historisch-philologische Interpretation des Ottarberichtes über Skiringssal-Kaupang. Seit einem Jahrzehnt, von älteren Probegrabungen abgesehen, versucht nun die Archäologie die Geschichte des norwegischen Handelsplatzes zu klären. Das Fundmaterial aus den Gräberfeldern, oft handelt es sich um Beisetzungen in Booten, und dem Schwarzerdebereich, also der Ansiedlung, stammt aus dem 9. und beginnenden 10. Jh.; es deutet auf regen Import aus England (direkt) und Friesland (via Haithabu); aber auch Einflüsse aus Schweden (Birka) zeigen sich. Verfn. deutet Skiringssal-kaupang als Niederlassung von Bauern-Händlern (färmenn), die das reiche und dichtbesiedelte Hinterland mit Waren versorgten; vielleicht galt der Platz, für den die Verfn. jährliche Märkte vermutet, auch als Ting- und Kultstätte. Offenbar habe der Tauschhandel vorgeherrscht, da Münzen weitestgehend unter den Funden fehlten; der Charakter des Handels in Kaupang sei also ein anderer gewesen als etwa in Haithabu oder Birka. Doch: wenn ein Unterschied auch festzustellen sein mag — in Kaupang ließen sich z. B. keine Befestigungen nachweisen —, so darf das Fehlen von Münzfunden in den frühmittelalterlichen Handelsplätzen Nordeuropas nicht zu sehr bewertet werden (vgl. W. Jesse, HGBll. 73, 106 ff.). Auch in Birka und Haithabu dürfte der Tausch vorgeherrscht haben. — Als Ausfuhrwaren werden Speckstein, Pelze (darauf deutet doch wohl die Fahrt Ottars, der aus Hálogaland kam) und vielleicht Fische und Federn zu gelten haben; der Import bestand u. a. aus Keramik, Schmuck, Waffen. Man darf auf die Ergebnisse weiterer Grabungen gespannt sein.
G. H.

1959 kamen in Kaupang zwei Münzen zutage, die Kolbjørn Skaare, *Et Myntfunn fra Kaupang* (Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1958—1959, 106—119), sorgfältig beschreibt und einordnet. Es handelt sich um einen angelsächsischen Penny aus Mercia aus der letzten Regierungszeit Coenwulfs (796—822) und um das Fragment eines Christiana-Religio-Denars Ludwigs des Frommen. Eine Übersicht über Parallelfunde von Münzen des 9. Jhs. in Skandinavien

läßt, mit aller Vorsicht, die Spur eines westeuropäischen Münzimportes erkennen, der dann im 10./11. Jh. unter anderen Verhältnissen in weiten Teilen Nordeuropas so deutlich sichtbar wird. G. H.

Zu diesen beiden Fundmünzen kamen bei Untersuchungen im Herbst 1960 die Fragmente von vier weiteren Exemplaren hinzu. Es handelt sich um zwei Dirhems (der eine aus der Zeit 780—830), ein unbestimmbares Stück und eine Birkamünze (2. Hälfte 9. Jh.). Das Auftreten dieses Gepräges aus dem schwedischen Handelsplatz verdient besondere Erwähnung: Kolbjørn Skaare, *Vikingtidsmünter fra Kaupang — en Handelsplass ved Oslofjorden* (Nordisk Numismatisk Unions Medlemsblad 1960, 195—197). G. H.

Bei den Grabungen des Jahres 1959 wurde außerdem eine kleine weibliche Bernsteinfigur gefunden (Charlotte Blindheim, *En Amulett av Rav* [Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1958—1959, 78—90, 7 Abb.]), die in Vergleich mit ähnlichen Silberfiguren aus schwedischen Gräbern von den völkerwanderungszeitlichen Goldblechen, wie sie auch in Helgö begegneten, abgeleitet und als Fruchtbarkeitsamulett angesehen wird, sowie die Bruchstücke einer sog. Friesenkanne (Ellen-Karine Hougen, *Tinnfoliert Keramik fra Kaupang* [ebd., 91—105, 4 Abb.]). Verfn. bezweifelt die von Dagmar Selling geäußerte Meinung, diese mit Zinnfolien verzierte Keramik sei zu liturgischen Zwecken verwendet worden und deute auf eine Missionstätigkeit hin. G. H.

Eine Art archäologisch-numismatischen Urkundenbuches liegt jetzt für das vielleicht fundreichste Gebiet des späteren Hansebereiches vor, für die den Ostseeverkehr beherrschende Insel Gotland: Mårten Stenberger, *Die Schatzfunde Gotlands der Wikingerzeit* (Bd. 1 Text. Stockholm-Uppsala 1958, Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitetsakademien. 383 S., 104 Abb. auf 33 Tafeln, 74 Textabb., 2 Karten; Bd. 2 Fundbeschreibung und Tafeln. Ebd. 1947. 271 S., 16 Tabellen, 307 Abb. auf 122 Tafeln, 100 Textabb., 1 Karte). — Der zuerst erschienene Band 2 enthält das Fundinventar, geordnet nach Kirchspielen und darin wiederum nach dem Datum der Auffindung der einzelnen Komplexe: 375 Schatz- und 312 Einzelfunde. (Hinzu kommt noch ein summarischer Nachtrag von 40 bis 1956 gehobenen Schätzen in Bd. 1, S. 370). Während die verschiedenartigen Schmuckgegenstände, das Barren- und Hacksilber sowie die Gefäße ausführlich beschrieben und größtenteils abgebildet werden, sind die Münzen meist nur zahlenmäßig angeführt, da die wikingerzeitlichen Münzfunde Schwedens gegenwärtig erst in einer schwedisch-englisch-deutschen Gemeinschaftsarbeit genauer untersucht werden. Wenn diese Arbeit abgeschlossen sein wird, werden auch manche der von S. vorgeschlagenen Funddatierungen zu präzisieren bzw. zu korrigieren sein. — Der erste Band bringt eine Auswertung des Quellenmaterials oder zeigt zumindest die Wege zu einer solchen Auswertung auf. Nach der Betrachtung der Fundverbreitung, die trotz der großen Dichte doch Schwerpunkte im Nordwesten und Südosten der Insel erkennen läßt, und die besonders interessant wird durch die Feststellung, daß die meisten Schätze in der Nähe der in ihrer Siedlungskontinuität bis in die Wikingerzeit zurückreichenden Stammeshöfe der Zeit um 1700 aus dem Boden kamen, wendet S. sich vor allem der ausführlichen typologischen Behandlung der verschiedenen Objekte zu. Untersuchungen über die Technik der Schmuckherstellung runden

diese Kapitel ab. Bei der Heranziehung des Münzmaterials ist wieder auf die noch ausstehende gesonderte Behandlung der Münzfunde zu verweisen. — Für uns am belangreichsten sind die abschließenden Erörterungen über die Ursachen der Schatzniederlegungen, über die politischen Verhältnisse und über die Stellung Gotlands im Handel und Verkehr der Wikingerzeit. Die Thesaurierungsmöglichkeit sieht S. zunächst als Zeugnis eines Reichtums an, den Akt der Verbergung wertet er dagegen überwiegend als Auswirkung einer allgemeineren Kriegsfurcht, nicht so sehr als Ergebnis eines einzelnen Kriegszuges. Auch bleibt die Geschichte der Insel ziemlich im Dunkeln und man hat kaum Nachrichten über einzelne kriegerische Ereignisse, auf die die Funde hindeuten könnten. Die Einwirkungen von Handel und Verkehr läßt das Fundmaterial dagegen deutlicher erkennen. Es werden das Aufkommen der Fernhandelsplätze, die vermeintlichen Verkehrswege und besonders der skandinavische Einfluß auf Rußland skizziert. Die Bedeutung Gotlands in diesen Verflechtungen von und nach Westen, Süden und Osten lassen die Schätze in der vorsichtigen archäologischen Ausdeutung des Verf. klar erkennen. Als Besitzer der Reichtümer, die vorwiegend durch Handel zusammengekommen sein müssen, sind die Bauernkaufleute anzusehen. — Hervorgehoben sei schließlich die großzügige Ausstattung der Bände mit Abbildungen. G. H.

Otto Janse (†) erörterte die Frage *Har Emund den Gamle sökt införa den grekisk-katolska Lärän i Sverige?* (Fornvännen 1958, 118—124). Anzeichen für eine mögliche Bejahung sind der Aufenthalt Emunds vor 1050 am Hofe seines Schwagers Jaroslav in Kiev, wo er vermutlich unter dessen Einfluß stand, die Zugehörigkeit eines wohl griechisch-katholischen Bischofs Osmund zur Umgebung des Schwedenkönigs und die Planung der St.-Olofs-Kirche in Sigtuna nach östlichem Vorbild. G. H.

Bei den archäologischen Untersuchungen, die im Zuge der Ausdehnung Stockholms durchgeführt wurden, entdeckte man im Jahre 1951 in einem kleinen Gräberfeld bei Grimsta, Ksp. Spånga (jetzt der Stockholmer Vorort Räcksta-Vällingby) einen Bronze-„Wimpel“: Margareta Biörnstad, *Bronsvimpeln från Grimsta* (Antikvariskt Arkiv Bd. 10. Stockholm 1958. 39 S., 24 Abb.). Die offenbar zum Aufhängen bestimmte Bronzeplatte zeigt beiderseits in Tremolierstichttechnik Szenen aus der Falkenjagd. Verfn. setzt den Wimpel „nach der Mitte des 11. Jhs.“ an. Sie lehnt die vorgeschlagene Ausdeutung als Lanzenfähnlein ab und sieht in der Bronzeplatte, mit aller Vorsicht, die Wetterfahne eines Hauses oder den Wimpel eines Schiffes. G. H.

Die umfangreichen Zerstörungen im Bereich der „Brücke“ in Bergen durch das Feuer im Juli 1955 nutzten die Archäologen, um durch Grabungen größere Klarheit über die vorhansische Geschichte der Stadt zu gewinnen: Asbjørn E. Herteig, *The Excavation of 'Bryggen', the old Hanseatic Wharf in Bergen* (Medieval Archaeology, Vol. 3, 1959 [1960]. S. 177—186, Abb. 65—68, Tafel 12—14). Die einzelnen Bebauungsphasen der 1070 gegründeten, immer wieder durch Feuersbrünste zerstörten Ansiedlung ließen sich bis 1170 zurückverfolgen. (Ältere Spuren dürften sich in dem nicht untersuchten Bezirk verbergen.) Die Häuser wurden immer weiter gegen das Wasser vorgeschoben, wobei die Anlage neuer Kaianlagen notwendig wurde, zugleich aber auch stets

tiefer gehende Schiffe am Ufer festmachen konnten. — Nach Skizzierung der Grundzüge der städtischen Entwicklung beschreibt H. besonders wichtige Gruppen aus dem Fundmaterial. In der Keramik überwog im 11. und 12. Jh. die kontinentale Ware, im 13. und 14. Jh. die englische und dann wieder die kontinentale. Die Einfuhr war so stark, besonders wohl durch die Weinlieferungen aus dem Rheinland, daß eine eigenständige Töpferei in Bergen nicht aufkam. Unter den Ledersachen sind, außer großen Mengen von Schuhen, Scheiden von Messern und Schwertern zu nennen mit einer wohl englisch beeinflussten Ornamentik. Bei den zahlreichen in Holz oder Knochen geritzten Runeninschriften fand sich einmal auch die Darstellung einer Wikingerflotte. Auf einen sonst nur aus Grabungen in Kalmar bekanntgewordenen Schiffstyp aus der 2. Hälfte des 13. Jhs. deutete der Fund von Schiffsbalken aus Eiche.

G. H.

ZUR GESCHICHTE DER EINZELNEN HANSESTÄDTE UND DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN

(Bearbeitet von *Carl Haase*,

für Mittel- und Ostdeutschland von *Hugo Weczerka*)

RHEINLAND. *Heinrich Büttner*, *Zur Stadtentwicklung von Worms im Früh- und Hochmittelalter* (Aus Geschichte und Landeskunde, Franz Steinbach zum 65. Geburtstag gewidmet. Bonn 1960, Röhrscheid. S. 389—407), weist u. a. darauf hin, daß die Friesen in den ersten Jahrzehnten des 9. Jhs. in Worms und Mainz nicht nur als Fernhändler erschienen, sondern dort feste Siedlungen besaßen, so daß sie später sogar — nach der Wormser Mauerbauordnung, die er auf ca. 900 (Bischof Thietlach) datiert — wie andere Bevölkerungsgruppen einen Abschnitt der Mauer zu schützen hatten.

C. H.

Wie schon der Titel andeutet, sucht *Edith Ennen* in ihrem Aufsatz *Grundzüge der Entwicklung einer rheinischen Residenzstadt im 17. und 18. Jahrhundert, dargestellt am Beispiel Bonns* (ebd. S. 441—483) das Exemplarische in der Entwicklung des Typs der Haupt- und Residenzstadt des 17. Jhs. (Hauptstadt und Residenzstadt sind an und für sich etwas verschiedenes, fallen aber in Bonn zusammen) am Beispiel der Stadt Bonn darzulegen. Und hier eben liegt die Bedeutung der Arbeit für die allgemeine Städtegeschichte. Wichtige Beobachtungen werden aber auch über den Typus der Festung des 17. Jhs. mitgeteilt. Während in dieser Epoche die Befestigung nicht mehr vom Bürgertum ausgeht, sondern mit ihren weitläufigen, raumfressenden Anlagen und ihren Einquartierungspflichten für die eigentliche Stadt nur eine Last darstellt und in Kriegzeiten Gefahr und Not bedeutet, bringt der Charakter als Haupt- und Residenzstadt zwar auch Lasten; zugleich aber werden durch die wohlhabende Konsumentenschicht von Hof und Beamtschaft Handel und Gewerbe belebt, der Wohlstand der Bürgerschaft wächst, es kommt — ähnlich wie in Göttingen zwischen Stadt und Universität (vgl. Koch, HGBll. 77, 182) — zum Konnubium zwischen den wohlhabenden Bürgern und den Angehörigen des Hofes und der

Beamtenschaft, aber auch zum Eindringen von Gliedern der Beamtenfamilien in die städtische Verwaltung. Eine besondere Nuance bringt in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. das starke Einströmen von ausländischen Kaufleuten, besonders Italienern, die ebenfalls von der neuen Konsumentenschicht zu profitieren hoffen.

C. H.

Die von Bruno Kuske angeregte Dissertation von Ewald Wintgen, *Der Export der bergischen Werkzeugindustrie von den Anfängen bis zur Gegenwart* (Zeitschr. d. Bergischen Geschichtsvereins 76, 1959, 41—181), behandelt vorwiegend das 19. und 20. Jahrhundert. Über das Mittelalter bringt sie fast nichts, und für die frühe Neuzeit geht sie über bekannte Tatsachen nicht hinaus. Sie ist aber wertvoll als Gesamtüberblick über die Geschichte des Werkzeug-Exportes eines kleineren Gebietes.

C. H.

WESTFALEN. Bernhard Brillung, *Urkundliche Nachweise über die ersten Ansiedlungen der Juden in den westfälischen Städten des Mittelalters* (Westf. 12, 1959, 142—161), weist, weit über die Angaben des Westfälischen Städtebuches hinaus, mit genauen Belegen ca. 25 bis 30 Orte nach, in denen vor 1350 Juden ansässig waren. In der Liste sind alle wichtigeren und älteren westfälischen Städte vertreten, während die jüngeren, ab 1240 entstehenden, nur vereinzelt auftreten. Verf. setzt die Entwicklung der westfälischen Judenschaft in den Beginn des 13. Jhs. und bezeichnet sie als Kolonie der bis in die Römerzeit zurückreichenden rheinischen Judenschaft. Die Arbeit erlaubt mancherlei Rückschlüsse auf die Handelsbedeutung der einzelnen westfälischen Städte.

C. H.

Eine Soester Quelle druckt Dieter Klünemann ab und kommentiert sie eingehend, auch unter sozialgeschichtlichem Aspekt: *Die Ratswahlordnung von 1260, zum Jubiläum am 24. Februar 1960* (SoesterZs. 73, 1960, 28—45). Er bringt den lateinischen Text mit deutscher Übersetzung sowie die mittelniederdeutsche Übersetzung aus dem 15. Jh. mit ihren Ergänzungen und deren wissenschaftsgeschichtlich nicht uninteressante Übertragung ins Hochdeutsche von Pieler aus dem Jahre 1829.

C. H.

Münsterisches Urkundenbuch, Das Stadtarchiv Münster. 1. Halbband 1176—1440, bearbeitet von Joseph Prinz (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Münster, neue Folge, hrsg. v. Stadtarchiv Münster, 1. Band. Münster/Westf., Aschendorff o. J. Copyright 1960. 424 S.). — Der stattliche, bereits mit Orts-, Personen- und Sachindex sowie mit Glossar ausgestattete Band umfaßt mit nur 720 Stücken doch schon die gesamte im Stadtarchiv liegende Überlieferung bis zum Jahre 1440. Da das Stadtarchiv vornehmlich durch die Wiedertäufer, aber auch noch nachher, unersetzliche Verluste erlitten hat, so stammt die Masse des Materials aus den Archiven der städtischen Armenhäuser und Spitäler.

C. H.

Ein minutiöses Werk über die Frühgeschichte der Stadt Münster hat Joseph Prinz vorgelegt: *Mimigernaford — Münster. Die Entstehungsgeschichte einer Stadt* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission Westfalens XXII, Geschichtliche Arbeiten zur westfälischen Landesforschung 4. Münster i. W. 1960, Aschendorff. 244 S., 15 Karten). Sehr eingehend werden die Voraussetzungen

für die Entstehung der Stadt, einmal das Wegenetz, zum anderen die frühgeschichtlichen Siedlungen um das spätere Münster, untersucht. Dies war umso notwendiger, als es galt, sehr alte und immer wiederholte, aber unbewiesene Anschauungen nach ihrem Wahrheitsgehalt zu prüfen und mindestens teilweise zu widerlegen. Erst dann widmet sich Verf. der Entwicklung der Stadt Münster bis zu ihrer endgültigen Formung im 13. Jh. Es ist ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, wie man unter ausgiebiger Anwendung der Nachbarwissenschaften in präziser Kleinarbeit zu konkreten Aussagen auch für Epochen gelangt, für welche die schriftlichen Quellen nur spärlich vorhanden sind. — Das Kapitel über die Verkehrslage Münsters berücksichtigt auch das spätmittelalterliche Straßennetz und bringt dafür sehr wichtige Belege. Man wird allerdings bei manchen Kriterien sich fragen müssen, ob sie wirklich einen Weg überlokaler Bedeutung bezeugen, zumindest für das Spätmittelalter. Die Straßenkarte (Abb. 1) hat einen etwas zu kleinen Maßstab (1 : 1 000 000); sie bietet nur eine ungefähre topographische Fixierung der Trassen, bringt jedoch sehr gut die Verkehrslage Münsters im Raum zwischen Wesel und Paderborn sowie Dortmund und Meppen zum Ausdruck. Hervorgehoben seien noch die vielen übrigen Karten zu den Siedlungen um Münster und zur Entwicklung der Stadt selbst.

H. Weczerka

Die Bedeutung von Stadtrechnungen für die Wirtschaftsgeschichte ist unbestritten. Umso dankenswerter ist es, daß W. Jappe Alberts mit seiner Edition *Die Kämmereirechnungen der Stadt Münster über die Jahre 1447, 1448 und 1458* (Fontes minores medii aevi XI. Groningen 1960, J. B. Wolters. 116 S.) die einzigen erhaltenen münsterschen Stadtrechnungen des 15. Jhs. im vollen Wortlaut vorlegt. Für uns sind besonders die Abteilungen „rydegelt“ und „bodeloen“ interessant. Sie zeigen die engen Beziehungen zu den Ijsselstädten (Deventer). Aber auch nach Lübeck bestand ein lebhafter Botenverkehr. Leider sind die Eintragungen darüber recht wortkarg. Nur aus der Rechnung von 1448/49 erfahren wir einmal, daß der Stadtbote Hinrich sich 14 Tage in Lübeck aufgehalten habe (49), wofür er 3½ m erhielt. Eine andere Eintragung für das gleiche Rechnungsjahr gibt einen Einblick in die Art der Verbreitung der Hanserezeße (38): „Item to scryven eyn recessz der hensze van Lubeke etc. gesant to Wesele 10 s.“ — Kulturgeschichtlich interessant sind die „Gastspielreisen“ auswärtiger Musikantengruppen. Für 1447/48 werden z. B. in Münster „pipere“ aus Osnabrück, Coesfeld, Dortmund, Bremen, Soest und vom Bischof von Utrecht erwähnt.

C. H.

Günter Aders bringt aus den Akten zweier Reichskammergerichtsprozesse neues Material über *Das verschollene älteste Bürgerbuch der Stadt Münster (1350—1531)* (WestfZs. 110, 1960, 3—70). Das Bürgerbuch gelangte im Zusammenhang mit den Prozessen an die eingesetzten kaiserlichen Kommissare. Hier wurden Textauszüge über Neubürger-Eintragungen gemacht, unter Beifügung der wichtigen Namen der jeweiligen zwei Bürgen. Diese Auszüge, die ca. 450 Neubürger überliefern, druckt Verf. ab und erschließt sie durch ein Register. Auch zahlreiche städtische Ämterwahlen, so etwa von Prokonsuln oder Kämmerern, sind in die Abschriften und somit in den jetzigen Druck aufgenommen, so daß insgesamt ein beträchtlicher Teil der verschollenen Quelle zugänglich gemacht wird, freilich in einer Auswahl, die statistische Erhebungen

nicht zuläßt. Die Edition zeigt zugleich die Bedeutung des in den so schwer zugänglichen Reichskammergerichtsakten steckenden Quellenmaterials. C.H.

Gerhard de Buhr, *Hinrich Krechting, der „Kanzler“ der Münsterschen Wiedertäufer* (Ostfries. Familienkunde 1960, H. 1, 1—18), ist ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der Wiedertäuferbewegung und geht vor allem Münster und Bremen an. Wir erhalten an diesem Einzelschicksal ein lebhaftes Gemälde der gesamten Bewegung und ihrer Ausläufer, die durch Krechting nach Oldenburg und Friesland führen. Er kannte den münsterschen und bremischen Syndikus Johann van der Wyck und verlor über seiner Weigerung, ihn dem Tode zu überliefern, seine Stellung; er verkehrte mit Hardenberg, dem vor der lutherischen Orthodoxie aus Bremen ausgewichenen großen Theologen melanchthonischer Richtung; er war der Großvater Henrich Kreftings, des großen bremischen Bürgermeisters, der auch in der Hansegeschichte eine bedeutsame Rolle gespielt hat, und gehörte zu den Ahnen der beiden großen bremischen Ratsyndiker Johann Wachmann.

F. Prüser

Elisabeth Esterhues, *Die Seidenhändlerfamilie Zurmühlen in Münster i. W. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte Westfalens im 17./18. Jahrhundert* (Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte, N.F. Band 4. Köln 1960. 71 S.), beleuchtet die Handelsbeziehungen der Firma zu ihren größtenteils holländischen Lieferanten und ihren Abnehmern, in erster Linie dem westfälischen Adel, für den sie gleichzeitig eine wichtige Finanzierungsquelle darstellt. Das Handelshaus ist zwar nicht als repräsentativ für den Einzelhandel dieser Zeit anzusehen, weil es durch den Umfang seines Handels weit über den Geschäftsumfang der meisten Einzelhändler hinausragt. Gerade dadurch dürfte aber das erhaltene Material besonders aufschlußreich sein für die Grundsätze der Geschäftsführung zu dieser Zeit. — Der soziale Aufstieg der 1805 ausgestorbenen Familie Zurmühlen führte vom Sattlerhandwerk über die Krämerei zum Seidenhandel und von dort zum Dienst bei der fürstbischöflichen Regierung. Mit der in großem Umfang ausgewerteten Geschäftskorrespondenz stellt die Arbeit nicht nur einen Beitrag zur Handelsgeschichte, sondern auch zur Sozial- und Kulturgeschichte dar.

H. v. zur Mühlen

NIEDERSACHSEN/FRIESLAND. Clara Redlich, *Das „Souvenir“ eines Osnabrücker Livlandfahrers aus dem 13. Jahrhundert* (Jb. d. baltischen Deutschtums 1961, Lüneburg 1960, 67—69, mit 2 Abb.), folgert aus dem in Norddeutschland ganz vereinzelt Fund einer ostbaltischen Bronzefibel aus einer mittelalterlichen Bodenschicht ansprechend, daß es sich höchstwahrscheinlich um das Eigentum eines Osnabrücker Livlandkaufmanns gehandelt haben wird.

F. Benninghoven

Konrad Machens, *Die Tuchmacherei des Osnabrücker Landes im 17. und 18. Jahrhundert. Ein Überblick* (OsnMitt. 69, 1960, 48—61), zeigt, welche Bedeutung die Tuchmacherei hier seit Ausgang des 16. Jhs. bis zum Niedergang im Dreißigjährigen Kriege besessen hat. Schwerpunkte waren Osnabrück (1600: 300 Tuchmacher) und Bramsche (1600: 29 Tuchmacher); letzteres war der einzige Ort, in welchem sich die Tuchmacherei auf die Dauer behauptete. — Die Blüte des Gewerbes beruhte darauf, daß das Osnabrücker Land die in Holland durch

die Konzentration auf die Produktion hochwertiger Tuche entstandene Bedarfslücke schließen half. Aber 1632 noch sind Osnabrücker graue Laken auch in Bergen nachweisbar, und noch 1643 erscheint in den Sundzollregistern Osnabrücker Kirsey; das scheinen aber Ausnahmen zu sein. C. H.

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung für die Siedlungsgeschichte Nordwestdeutschlands sei hingewiesen auf die Auseinandersetzung von Erich Weise mit der Arbeit von Ludwig Deike (vgl. HGbl. 78, 196 f.), *Begann die Holländersiedlung von 1106 an der Weser oder an der Elbe?* (StadJb 1960, 168—172). Weise lehnt mit guten Gründen die Lokalisierung des Privilegs von 1106 auf das Kirchspiel Horn bei Bremen ab und sucht die erste Holländersiedlung an der Elbe (siehe auch HGbl. 78, 197 f.). Man wird auf den weiteren Fortgang der wichtigen Diskussion gespannt sein dürfen. C. H.

Wilhelm Lenz, *Zur Entstehung des Kirchspiels und der Stadt Otterndorf (bis 1400)* (JbMorgenst. 41, 1960, 1—18), glaubt, daß dieser Ort schon im 13. Jh., also längst vor Verleihung des Stadtrechtes um 1400, eine Kaufleute- und Handwerkersiedlung gewesen sei, die eine Ratsverfassung besessen habe. Er weist auf die schon im 12. Jh. einsetzenden Handelsverbindungen des Landes Hadeln mit Hamburg hin. Zwischen Otterndorf und Hamburg sind solche Verbindungen seit der 2. Hälfte des 14. Jhs. nachweisbar. Im Einvernehmen mit Hamburg dürfte nach Ansicht des Verf. auch die Stadtrechtsverleihung 1400 erfolgt sein. C. H.

Walter Kronshage, *Die Bevölkerung Göttingens, ein demographischer Beitrag zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 14. bis 17. Jahrhundert* (Studien zur Geschichte der Stadt Göttingen, Band 1. Göttingen 1960, Vandenhoeck & Ruprecht. 434 S.), erschließt die reichen Schätze des Göttinger Stadtarchivs für die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in umfassender Weise. — Das erste Viertel der Darstellung gilt der Pest und ihrem Einfluß auf die Bevölkerungsentwicklung. Während das große Sterben von 1350 — wie auch dessen wirtschaftliche Folgeerscheinungen — eigenartigerweise Göttingen verschonte, suchte die Pest in späterer Zeit die Stadt wiederholt heim. So raffte sie 1597 nach K.s Berechnungen etwas über ein Drittel der Stadtbevölkerung hinweg. Damit kommt K. hinsichtlich des Anteils der Pestopfer an der Stadtbevölkerung zu den gleichen Ergebnissen wie E. Woehlkens für die Pest in Ülzen 1597. Dagegen findet Woehlkens' These, daß Handwerker des Lebensmittelgewerbes stärker als andere, vor allem Geräusch erzeugende wie Schmiede, betroffen wurden, keine eindeutige Bestätigung. — K. warnt mit Recht vor einer Überschätzung der Pest als epochalem Ereignis der Wirtschaftsgeschichte. — Am volkreichsten war Göttingen um 1428 (6500 Einwohner). Göttingens wichtigstes Exportgewerbe, die Leinen- und Wollweberei, hatte im 16. Jahrhundert seine große Zeit. Die Lakenproduktion stieg von 4611 (1545) auf 13 429 Stück (1550) an, ging jedoch in der zweiten Jahrhunderthälfte stark zurück (1595: 4237 Stück). Die Ausfuhr der Tuche ging vor allem nach Lübeck. In den Jahren 1536—1550 erhöhte sich die Zahl der Woll- und Leinenweber auf über 300. Jeder vierte Göttinger war ein Wollweber. Die Göttinger Wollweber, in kein Verlagssystem eingespannt, waren zum Teil wohlhabende Leute. — 35 Tabellen ergänzen und verdeutlichen die Darstellung. Sie geben u. a

Auskunft über Zahl und Verwandtschaft der Neubürger, Zahl der verstorbenen Ratsherren, die Einbürgerung von Gewerbetreibenden, die Mitgliederzahl der Gilden (soweit zu ermitteln), die Durchschnittsvermögen der einzelnen Berufe, die Herkunft der Neubürger (über die Hälfte stammt von den umliegenden Dörfern), die Zahl der feststellbaren Armen und die Preisentwicklung für Laken, Schuhe, Leinwand und Getreide vom 15. bis 16. Jh. — Kürzungen hätten manchen Partien der Arbeit nicht geschadet.

J. Asch

Die Untersuchung von Hubert Walter, *Bevölkerungsgeschichte der Stadt Einbeck* (Hildesheim 1960, August Lax. 145 S., 43 Abb., 39 Tab., 9 Karten), behandelt die „biologische Geschichte einer Kleinstadtbevölkerung“ und versucht, die Bevölkerungsstruktur Einbecks früherer Jahrhunderte aus der Thematik der Sozialanthropologie heraus zu ergründen. Im Mittelpunkt der Darstellung stehen deshalb Probleme der Demographie etwa seit dem Jahre 1700: die statistische Beschreibung der Bevölkerungsbewegung, der „Geburtlichkeit“, der „Heiratllichkeit“ und „Sterblichkeit“ wie der kleinstädtischen Wanderbewegung. Diesen Hauptabschnitten ist ein kurzer, nicht voll befriedigender stadthistorischer Abriss vorangestellt. — Verf. benutzt als Untersuchungsmaterial für Einbeck ohne Berücksichtigung der Familienzugehörigkeit fast ausschließlich Kirchenbücher und Standesamtsregister, die statistisch ausgewertet und deren Ergebnisse in quantitativen Angaben mittels Tabellen und Diagrammen dargestellt werden. Diese statistische Bearbeitung bevölkerungsgeschichtlicher Daten bedingt die zeitliche Beschränkung auf die letzten 250 Jahre. Dahingegen sind bevölkerungsgeschichtliche Quellen vom 13. bis 17. Jh. nicht ausgeschöpft, weil sie sich wegen ihrer Lückenhaftigkeit einer statistisch-vergleichenden Beschreibung widersetzen. Welche Möglichkeiten sich hier aber bieten, zeigt etwa Heinrich Reinckes wichtiger Aufsatz über „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte“ (HGbl. 70, 1951, 1—33), den man ungern vermißt, wie überhaupt Fragen der qualitativen Bevölkerungskunde hier nur eine geringe Berücksichtigung gefunden haben. Der Verf. ist sich der Relativität seiner Ergebnisse wohl bewußt; es bleibt die Aufgabe, die sozialanthropologischen Ergebnisse historisch zu erläutern.

E. Plümer

Die Gewerbegeschichte der Stadt Northeim seit der Stadtrechtsverleihung 1252 hat durch Hans-Hennig Eggeling, *Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Northeim i. Hann. vom Mittelalter bis zum Ersten Weltkrieg* (Northeim 1960, Paul Hahnwald. 119 S. mit Abb. u. Karten), ihre erste zusammenhängende Darstellung erfahren. Aus den vielfältigen Wandlungen wirtschaftlich-gewerblicher Erscheinungsformen und ihren örtlichen Auswirkungen, aus den lokalen Gegebenheiten und ihrem Einfluß auf die innerstädtischen Verhältnisse konnten zwei Perioden herausgestellt werden, von denen die erste nahezu sechs Jahrhunderte umfaßt und bis etwa 1850 gerechnet werden muß; daran schließt sich die neuzeitliche Epoche bis 1914 an, die zu den gegenwärtigen Verhältnissen überleitet.

E. Plümer

Aus der Schule von Wilhelm Ebel stammt die weitgehend aus Archivalien gearbeitete Dissertation von Henning Piper, *Testament und Vergabung von Todes wegen im braunschweigischen Stadtrecht des 13. bis 17. Jahrhunderts* (Braunschweiger Werkstücke, Band 24. Braunschweig 1960, Waisenhaus-Buchdruckerei und Verlag. 108 S.). Mit Recht setzt Verf. das „Ottonianum“ von 1227 als Ausgangspunkt für die Stadtrechtsentwicklung an. Er untersucht dann Begriff, Wesen, Arten, Bedeutung der Testamente, wobei das Kapitel über „Die braunschweigischen Testamente und das öffentliche Interesse“ besonders lehrreich ist; hier wird die Frage der Rechte fremder Erben und Unfreier am Nachlaß eines Erblassers ebenso erörtert wie die Rechtsfragen der Legate für Arme und für die Kirche. — Die Vergabung von Todes wegen wird nur kurz behandelt.

C. H.

Ebenfalls aus Archivalien gearbeitet ist die pharmazie-geschichtliche Untersuchung von Dietrich Arends und Wolfgang Schneider, *Braunschweiger Apothekenregister 1506—1673* (Braunschweiger Werkstücke, Band 25. Braunschweig 1960, Waisenhaus-Buchdruckerei und Verlag. 117 S., 4 Abb.), die auch die Vorgeschichte der Ratsapotheke seit 1300 mit einbezieht und die Geschäftsbücher gründlich auswertet. Die wichtigeren Medikamente und Gewürze, die in der Apotheke zu erwerben waren, wurden von dieser auf den Messen eingekauft; leider hören wir nicht, welche Messen dabei bevorzugt wurden. Dafür wird uns berichtet, daß nach Lübeck reisende Ratsmitglieder 1577 „ahn Praeservativis contra pestem“ für 10 fl. 9 β mitnehmen; und „Wie der Herr Doctor Rorhant, Bürgerm. Gurdt Kalm und Johannes Olemann nach Lubeck auf den Hanse-Dach zogen“ (Jan. 1613), da enthielt die Reiseapotheke 23 verschiedene Artikel, von „Nachtpillen“ über Nürnberger Lebkuchen bis zu zwei Weinsorten.

C. H.

HANSESTÄDTE. Als ein kleines Sonderkapitel der Lübeck-Hamburger Beziehungen behandelt Jürgen Reetz *Die im Jahre 1337 in Lübeck ausgeprägten Streitigkeiten zwischen Domkapitel und Rat von Hamburg* (ZVLGA 40, 1960, 37—53). Der Streit geht, wie so oft, um die Sonderstellung der von den Stadtlasten befreiten Geistlichkeit. Verf. schildert die einzelnen Phasen des Prozesses, der von den für 18 Jahre (1337—1355) nach Lübeck ins Exil gehenden Hamburger Domherren nicht nur in Lübeck, sondern auch in Avignon ausgeglichen wird. Die Entscheidung fällt durch einen lübischen Schiedsspruch 1355, der in seiner Ausgewogenheit wieder einmal deutlich macht, daß verwandtschaftliche Querverbindungen zwischen Lübecker und Hamburger Bürgern kaum vorhanden sind.

C. H.

Wilhelm Jesse, *Lübecks Anteil an der deutschen Münz- und Geldgeschichte* (ZVLGA 40, 1960, 5—36; 49 Abb.), gibt einen in einen weiten Rahmen gestellten Überblick über die lübische Münzgeschichte, die mit Prägungen Heinrichs des Löwen bald nach der Gründung einsetzt. Mit dem Privileg Friedrichs II. von 1226 gewinnt Lübeck als erste deutsche Stadt das volle Münz-

recht. Als erster Ansatz des späteren Wendischen Münzvereins folgt 1255 die 1304/05 erneuerte Festsetzung eines gemeinsamen Pfennig-Münzfußes zwischen Lübeck und Hamburg. Auf Grund der Privilegien Ludwigs des Baiern von 1339 und 1340 erhält Lübeck das Recht der Prägung von Goldmünzen nach Florentiner Vorbild und von größeren Silbermünzen bis zu 6 Hellern und macht davon auch sogleich Gebrauch. Es entstehen die „Florenen“ und die „Wittenpfennige“. Letztere verbreiten sich weit über das Gebiet des 1379 entstehenden Wendischen Münzvereins (Kern: Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar) hinaus. Der wendische Münzverein verliert seine Grundlagen durch den Übergang des Münzwesens auf die Reichskreise nach der Reichsmünzordnung von 1559. — Verf. zieht die hier nur eben angedeuteten Linien seiner verdienstvollen Zusammenstellung durch bis zur reichsrechtlichen Regelung des Münzwesens im Jahre 1872.

C. H.

Aus dem *St.-Marien-Jahrbuch 1961 des St.-Marien-Bauvereins* (5. Folge. Lübeck 1960, Matthiesen Verlag. 102 S.) verweisen wir nur auf die Bildfolge über den Chor-Umbau von St. Marien 1958/59 sowie auf Georg Karstädt, *Die Lübecker Marien-Organisten* (21—32): nur drei mittelalterliche Namen sind bekannt.

C. H.

Fritz Wiegand, *Arnoldus Sommernat de Bremis, Symon Baecht de Homborch und Joannes Osthusen de Erfordia — drei Erfurter Universitätsjuristen des 15. Jahrhunderts als Ratssyndiker von Lübeck* (Beiträge zur Geschichte der Universität Erfurt 7, 1960, 1—12), beleuchtet die drei aufeinanderfolgenden Lübecker Ratssyndici der Jahre 1443 bis 1495 vom Erfurter Standpunkt aus. Alle drei hatten in Erfurt studiert, Sommernat ist dort nach seiner Lübecker Zeit Rektor der Universität gewesen, während Baecht dieses Amt inne hatte, bevor er nach Lübeck ging. Beide haben sozusagen ihre Stellungen getauscht — was ein Licht auf den damaligen Rang eines Lübecker Ratssyndicus wirft. Auch Osthusen scheint aus der Universitätslaufbahn hervorgegangen zu sein. Die engen personalen Bindungen zwischen Lübeck und Erfurt, die zu diesen Berufungen führten, kann man nur ahnen. Ähnliche Dynastien gleicher Universitätsherkunft finden sich ja allenthalben in den geistigen Berufen.

C. H.

Eine großartige Leistung ist die Edition des neuen Leiters des Hamburger Staatsarchivs, Jürgen Bolland, *Hamburgische Burspraken 1346 bis 1594, mit Nachträgen bis 1699*, Teil 1: *Einleitung und Register*; Teil 2: *Bursprakentexte* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Band VI, Teil 1 u. 2. Hamburg, Hans Christians. 1960. XIII u. 196, X u. 584 S.). Burspraken sind ein viel lebendigerer Stoff als die nahverwandten Stadtrechtskodifikationen. Sie geben einen tiefen Einblick in das innerste Leben einer Stadt in allen seinen Bezügen. Kasuistisch setzen sie sich mit den Problemen auseinander, die jeweils einer Regelung oder Absprache bedürfen. Gerade diese Lebendigkeit, der ständige Wandel des Textes durch Streichung, Ergänzung, Änderung des Wortlautes, macht aber auch eine Edition so schwierig. Der Benutzer will den ganzen durch Burspraken erfaßten Stoff überschauen, er will aber auch erkennen können, welche Burspraken jeweils in einem Jahre gültig waren. Diese Probleme auf beschränktem Raume bei der ungeheuren vor-

liegenden Stoffülle zu bewältigen — B. beschreibt allein 150 verschiedene Druckvorlagen, die er für die Edition benutzt hat — ist dem Editor hervorragend gelungen. Im ersten Bande sucht er noch einmal (vgl. HGbl. 75, 124 f.) den Begriff der Bursprake und die Herkunft dieser Institution in Auseinandersetzung mit der bisherigen Literatur zu umreißen; er gelangt dabei gegenüber H. Sievert und W. Ebel zu einem sehr viel weiter gefaßten Begriff. Es folgt eine Schilderung der Burspraken-Gebäude in Hamburg, der Textüberlieferung und Bearbeitung, eine sehr eingehende Beschreibung der Druckvorlagen und nicht benutzten Spätfassungen, sowie der — mustergültigen — drucktechnischen Gestaltung. Das vorzügliche, mit vielen Verweisen arbeitende Namens- und Sachregister verfertigte *Gustav Bolland*. Der zweite Band enthält die Texte. — Um sich einen Begriff vom reichen Inhalt dieser Quelle und seiner Bedeutung auch für die hansische Forschung zu machen, schlage man einmal alles nach, was etwa im Register unter Stichworten wie: Handel, Hanse, Schifffahrt usw., Tuchhandel, Gasthandel, Korn, Vorkauf, Flandern, Schonenfahrt, Islandfahrt ausgeworfen ist. Aber auch über Münze, Maß, Zoll gibt es reichen Aufschluß; man vergleiche die Stichworte: Wendischer Münzverein, Münzfälschungen, Gulden, Groschen, Pfennige, Zoll, Maße und Gewichte. Recht und Verfassung werden vielfältig berührt; man prüfe die Stichworte: Rat, Recht, Strafen. Nicht zuletzt ergibt sich ein tiefer Einblick in die Wehrverfassung des mittelalterlichen Hamburg; man vergleiche: Wehrbereitschaft. — So ist die Edition nicht nur ein unschätzbare Gewinn für die hamburgische und hansische Forschung, sondern auch ihr Nutzen für die allgemeine Städtegeschichte ist nicht hoch genug zu veranschlagen.

C. H.

Als Festschrift für Hans Kellinghusen zur Vollendung seines 75. Lebensjahres und zugleich als Gedächtnisschrift zum 250jährigen Bestehen des Staatsarchivs Hamburg in der Form eines Senatsamtes erschien — eine Gemeinschaftsarbeit der Angehörigen des Archivs — ein Sammelband: *Beiträge zur Geschichte des Staatsarchivs der Freien und Hansestadt Hamburg* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Band V. Hamburg 1960. 188 S.). Wir heben nur heraus: *Heinrich Reincke*, *Zur Geschichte des Hamburger Domarchivs und der „Hamburger Fälschungen“* (57—78), untersucht auf Grund von Abschriften in Reichskammergerichtsakten des 16. Jhs. die 20 Urkunden, die ca. 1133—1201 als Depot zur Unterstützung der Ansprüche der Hamburger Kirche auf den Primat des Nordens in Hamburg zusammengezogen wurden, später nach Bremen verbracht worden und heute zumeist verloren sind. Er bietet zahlreiche Verbesserungen der Texte. — *Jürgen Reetz*, *Ordnung und Unordnung in Hamburgs Threse* (79—100), behandelt die verschiedenen Ordnungssysteme der Urkunden des Staatsarchivs bis zur Gegenwart. — *Siegmund Wülfken*, *Vom hamburgischen Grundbuch* (101—112), geht noch einmal (vgl. dazu Reetz, HGbl. 77, 1959, 184) auf die 1248 beginnende Serie der Erbebücher ein.

C. H.

Heinrich Reincke, *Die „Schöne Madonna“, Marientiden und Marienlob in der Hamburger Petrikerche* (HambGHbl. 18. März 1960, Nr. 1/2, 206—210), behandelt die Geschichte dieses zuerst von Walter Paatz gebührend hervorgehobenen, stets zur Petrikerche gehörenden und viel zu wenig bekannten Kunstwerkes und tritt für eine bessere Aufstellung desselben ein.

C. H.

Eine genaue Untersuchung der komplizierten Rechts- und Besitzverhältnisse, nicht zuletzt auch der Fischereirechte, im Stromspaltungsgebiet der Elbe legt, als Grundlage für spätere siedlungs- und verfassungsgeschichtliche Untersuchungen, Dietrich Kausche, *Gerechsam an und auf den Wasserläufen zwischen Hamburg und Harburg im späteren Mittelalter* (ZVHG 46, 1960, 45—103), vor. C. H.

Aus dem Nachlaß von Kurt Detlev Möller erschien, herausgegeben von Annelise Tecke: *Caspar Voght und sein Hamburger Freundeskreis. Briefe aus einem tätigen Leben. Teil I: Briefe aus den Jahren 1792 bis 1821 an Magdalena Pauli, geb. Poel* (Veröff. d. Vereins für Hamburgische Geschichte, Band XV, I. Hamburg 1959, Hans Christians Verlag. 136 S.). Die buchstabengetreue Briefedition faßt Briefe aus England, Frankreich, Italien, vor allem aber von Voghts Landsitz in Flottbek bei Hamburg zusammen. Reisebericht, Erlebnis-schilderung und Mitteilungen aus dem Alltag durchdringen sich mit Reflexionen über alle Lebensgebiete. Der große Armenfreund und weltweit wirkende Agrar- und Sozialreformer wird hier als liebenswürdiger Briefschreiber in seinem privatesten Handeln und Denken, das doch immer auf die Umwelt ausgerichtet ist, sichtbar. — Ein Personenindex ist zugleich deutlichster Beleg für den umfassenden Bekanntenkreis Voghts. Die Anmerkungen hätte man lieber unter den Texten gesehen. C. H.

Bernhard Bruch, *Die alte Bremer Dombibliothek. Ihre Geschichte und die hochromanische Buchmalerei in Bremen* (Philobiblion 4, 1960, 292—353), zeigt in diffiziler Untersuchung den großartigen Ansatz zu einer bedeutenden schöpferischen Periode in der bremischen Buchproduktion und Buchmalerei unter Erzbischof Hartwig I. (1148/68), der in kurzer Zeit 27 meist illuminierte Handschriften in einem breitgestreuten Handbuch-Programm in Auftrag gab. Auf den wegen seiner Abhängigkeit von Heinrich dem Löwen vielgeschmähten Erzbischof fällt hier neues Licht. C. H.

Hingewiesen sei am Rande auf eine neu begründete freundlich-anspruchlose populärwissenschaftliche Reihe zur bremischen Geschichte und Volkskunde, deren erste Hefte erschienen sind: Friedrich Prüser, *Hinter der Mauer. Die Bremer Steffensstadt im Spiegel ihrer alten Straßennamen* (Roland-Bücherei, Band 1. Bremen 1960, Arthur Geist. 51 S.), und Diedrich Steilen, *Tagenbaren högt sik. Bremischer Volkshumor* (desgl. Band 2. 74 S.). C. H.

SCHLESWIG-HOLSTEIN. Von der *Geschichte Schleswig-Holsteins*, hrsg. v. Olaf Klose, erschien aus Band 5 zunächst die zweite Hälfte (Lief. 3 u. 4), enthaltend: Hermann Kellenbenz, *Die Herzogtümer vom Kopenhagener Frieden bis zur Wiedervereinigung Schlesiens, 1660—1721* (Neumünster 1960, Wachholtz. S. 203—416, zahlr. Abb.). Der Halbband beginnt mit einem Abschnitt über die politische Geschichte: deren Schilderung ist ein recht schwieriges Unterfangen angesichts der Zersplitterung des Landes in die zahlreichen Gebiets-teile königlichen, herzoglichen und gemeinschaftlichen Anteils, zu denen noch die Zwergterritorien der „abgeteilten“ Nebenlinien, das Bistum Lübeck als Sekundogenitur des oldenburgischen Hauses und die Grafschaft Rantzau treten, ungerechnet das in seiner formalen Selbständigkeit ja immer noch umstrittene

Hamburg. Die „Gottorfische Frage“ beherrscht das politische Bild, die Herzogtümer stehen im wesentlichen als Objekt ohnmächtig in der großen Auseinandersetzung zwischen Dänemark und dem mit Gottorf eng liierten Schweden, hinter denen wiederum Frankreich und die Seemächte wirksam sind. Kellenbenz gelingt es, wenigstens die Hauptlinien des komplizierten Geschehens anschaulich zu machen. Eine vollkommen befriedigende Darstellung der politischen Geschichte Schleswig-Holsteins ist eben für diese (und andere) Zeitabschnitte im territorialen Rahmen nicht möglich; sie gehört in den größeren nordischen Zusammenhang fast untrennbar hinein. Befriedigender waren die folgenden Abschnitte zu gestalten: II. Regierung und Verwaltung (253 ff.), wobei die allmähliche Beseitigung der Stände, das Herauswachsen des fürstlichen Absolutismus (oft im Duodezformat), aber auch die finanziellen Unzulänglichkeiten, wenigstens im herzoglichen Anteil, kennzeichnend sind. Wertvoll dann besonders der Abschnitt III über Bevölkerung, Gesellschaft und Wirtschaft (324 ff.): auf die Bevölkerungsentwicklung wirken sich wiederholt schwere Aderlässe durch Kriege und Seuchen nachteilig aus, Wüstungen sind verbreitet, das Städtewesen meist unbedeutend, ja dürftig, die Auswanderung (nach Hamburg, den Niederlanden, Norwegen-Dänemark) erheblich. Getreide- und Viehexport sind nach wie vor die wichtigeren Erwerbszweige, neben denen die Schifffahrt (Apenrade, Flensburg, Eckernförde, Altona) und die Grönlandfahrt von den nordfriesischen Inseln eine gewisse Rolle spielen, unbedeutend dagegen die von Glückstadt ausgehenden Überseeunternehmen und die merkantilistischen Versuche zur Förderung einiger Gewerbezüge bleiben. Erst für die Zukunft bedeutungsvoll sollte die Stadterhebung Altonas (1664) werden. Recht wenig ist über das kulturelle Leben zu sagen (Abschn. IV, 375 ff.); abgesehen von den üblichen Auseinandersetzungen zwischen orthodoxen und pietistischen Richtungen im kirchlichen Bereich ist hier eigentlich nur die Gründung der Universität Kiel (1665) von einiger Wichtigkeit. Gern etwas ausführlicher wäre man über die sprachgeschichtlichen Vorgänge und Wandlungen (392 f.) unterrichtet worden, vor allem über die Ursachen der Gewichtsverschiebungen zwischen niederdeutsch, dänisch, hochdeutsch.

A. v. Brandt

Der 6. Band der *Geschichte Schleswig-Holsteins*, hrsg. v. Olaf Klose, wurde durch die Lief. 3—5 abgeschlossen: Christian Degn, *Die Herzogtümer im Gesamtstaat 1773—1830* (Neumünster 1959/60, Wachholtz; vgl. die Anzeige von Lief. 1/2 HGBll 78, 206). Einige wenige Hinweise: Wirtschafts- und sozialgeschichtlich steht im Mittelpunkt der Abschnitt über die großen Agrarreformen (216—265), die die ökonomische Gesamtsituation des Landes beträchtlich beeinflussten, sich übrigens mit der Veränderung und Rationalisierung der Absatzverhältnisse und den aufsteigenden sozialen Problemen auch auf die benachbarten Hansestädte auswirkten, spürbar wohl allerdings erst in den Notzeiten des beginnenden 19. Jhs. (385—390). Die Einbeziehung in den Gesamtstaat brachte, so lange die „Ruhe des Nordens“ währte, einen weiteren Aufstieg von Städtewesen und Handel im merkantilistischen Sinne (196—206: Manufakturen, Seeverkehr, Grönlandfahrt, Kanalbau, Bankgründung; Aufschwung Altonas), freilich dann auch die Verstrickung in die außenpolitische Katastrophe, Kontinental Sperre und Staatsbankrott während der napoleonischen Zeit; nachdrücklich und wohl mit Recht betont D. (324 f.), daß die von Kopenhagen aus veranlaßte

Hineinziehung der Herzogtümer in den dänischen Staatsbankerott, an sich vermeidbar, zu den wesentlichen Gründen für die nun beginnende Entfremdung zwischen den Schleswig-Holsteinern und dem Königreich gehört. Den Anfängen von Verfassungskampf und nationaler Bewegung ist dann der letzte Abschnitt des Buches gewidmet. — Degns Erzählung ist leicht beschwingt, volkstümlich im Ton, beruht aber auf solider Grundlage. Diese wird in knappen Anmerkungen zum ganzen Band am Schluß nachgewiesen (407—427). Leider fehlen jegliche Register — hoffentlich wird das in einem Schlußband nachgeholt! Die Ausstattung mit Bildern, Beilagen und Karten ist vorzüglich, beachtenswert besonders Karte 1: Politische Gliederung Schleswig-Holsteins im 18. Jahrhundert (Bearbeiter: H. H. Hennings).

A. v. Brandt

Heinz Stoob, dessen Aufsatz über das Verhältnis Dithmarschens zur Hanse in unserer Zeitschrift erschienen ist (HGbl. 73, 117—145; vgl. auch ZVLGA 38, 1958, 5—24), legt jetzt seine Habilitationsschrift, ein umfangreiches Buch, vor: *Geschichte Dithmarschens im Regentenzeitalter* (Heide in Holstein 1959, Boyens & Co. 451 S.). Ein großer Teil dieses Werkes ist zwar der inneren Landesverfassung und der Verwaltungsgeschichte gewidmet; aber dieser Fragenkreis ist untrennbar verbunden mit den Problemen der allgemeinen Politik, der auswärtigen Beziehungen und der Wirtschaft, und hier kann es gar nicht ausbleiben, daß auch das Thema: Dithmarschen und die Hanse allenthalben wieder anklingt, und zwar in größere Zusammenhänge gestellt, als es bei einem knappen Aufsatz möglich war. Als Grundtatsache hebt sich im Bereich der Politik die eigentlich durchgängig gute Beziehung zu Lübeck heraus, während das Verhältnis zu Hamburg manchen Spannungen und Schwankungen unterworfen war. Im ganzen waren die Hansestädte für Dithmarschen die einzig möglichen Bündnispartner. Im Bereiche der Wirtschaft hinderte jedoch dieses politische Spiel den nüchternen Geschäftssinn der Dithmarscher zu keiner Zeit daran, auch gegen hansische Interessen eine Außenseiterposition zu beziehen und Handel mit den Holländern, den Hauptabnehmern ihrer Ochsen und ihres Getreides, zu treiben. Dithmarschen ist in der zweiten Hälfte des 15. und noch mehr in der ersten Hälfte des 16. Jhs. ein blühendes Land, welches so viele Fremde anlockt, daß die überkommene Sozialstruktur dadurch gefährdet wird. Es treibt fast wie eine mittelalterliche Großstadt Handel mit eigenen Schiffen im hansischen Raum bis nach Livland hinauf, kämpft um Zollfreiheit in Schleswig-Holstein, baut aus wirtschaftlichen Gründen allmählich das harte Strandrecht ab. — Die überregionale Bedeutung des Buches liegt in der quellenmäßig begründeten Darstellung aller Lebensgebiete eines Staatsgebildes, wie es sich in dieser Form nirgends wiederholt hat und nur in der Schweiz gewisse Parallelen findet, nämlich eines auf dem Prinzip der Einung freier Landgemeinden ruhenden Staates. Wie dieser Staat sich als Staat ausbildete und sich in den berühmten 48 Regenten eine aristokratische Spitze gab, die allmählich wieder von oben herab in alle Lebensbereiche hineinwirkte, wie er Politik machte, wie er seine Wirtschaft ausbaute und seine reiche Kultur entfaltete, das ist das Thema dieses Buches, das eine gelungene Synthese von Untersuchung und Darstellung bietet. Das Wort „Hanse“ erscheint vielleicht ein wenig zu oft in Fällen, wo einfach die großen Städte der Nachbarschaft, Hamburg und Lübeck, gemeint sind, die eben auch zugleich Hansestädte sind; die Stellungnahmen zu einzelnen Handlungen und

Maßnahmen der Dithmarscher sind vielleicht manchmal etwas zu engagiert, zu subjektiv, der Stil gelegentlich zu emphatisch und bilderreich. Aber das ändert nichts daran, daß wir ein gut geschriebenes Buch vor uns haben, welches trotz des scheinbar abseitigen Themas leicht lesbar ist und — mit zahllosen wörtlichen, oft amüsanten Quellenzitaten gespickt — einen tiefen Einblick in die allgemeine Zeitsituation und Denkweise im 15./16. Jh. gibt. C. H.

Das Buch von Hans Jensen, *Dat se bliven tosamende, Eine Geschichte Schleswig-Holsteins* (Lübeck und Hamburg o. J., Matthiesen Verlag, 128 S., 71 Abb., 13 Karten), gibt im wesentlichen einen Überblick über den Ablauf der politischen Geschichte ohne tieferes Eindringen in die inneren Zusammenhänge und ohne wissenschaftlichen Anspruch. Die komplizierten Teilungsverhältnisse, die Wirtschaft, die Hanse, die Sonderstellung Lübecks, das Problem des Bauernfreistaates Dithmarschen werden kaum erwähnt. Das Nationalitäten-Problem wird im ganzen objektiv behandelt. C. H.

Emil Waschinsky nimmt unter der Überschrift *Zur Wirtschaftsgeschichte Schleswig-Holsteins* (ZGesSHG 84, 1960, 93—120) ausführlich Stellung zu einigen kritischen Äußerungen über sein Buch „Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226 bis 1864“ (vgl. HGBll. 72, 1954, 116—119). Besonders heftig wehrt er sich gegen die Kritik von Wilhelm Koppe (ZGesSHG 79, 1953), aber auch gegen Peter Berghaus (HBNU 11, 1957) und gegen Pierre Jeannin (AESC 10, 1955). Er beharrt gegen Koppe weiter auf der Bedeutung der Währungsänderung, der Umstellung der lübischen Währung von der Mark auf den Taler im Jahre 1545, als einem der wichtigsten Gründe für die Preisrevolution. — Hier muß zumindest die Frage gestellt werden, welches die tieferen Gründe für die Umstellung waren, ob im Kern nicht Grund und Folge verwechselt werden. — Städtische Höchstpreisverordnungen etwa für Getreide (vgl. 110) verzerren natürlich das aus Angebot und Nachfrage gebildete echte Preisgefüge und sind daher bedeutsamer für die Sozial- als für die Wirtschaftsgeschichte: vgl. dazu jetzt A. Wyffels (siehe HGBll. 78, 1960, 164). C. H.

Eine verdienstvolle heimatkundliche Reihe setzt Karl Radunz mit dem Heft *Der Kieler Hafen* (Heimat Kiel, Neue Kieler Heimatkunde, Heft 9. Kiel 1960, Walter G. Mühlau-Verlag) fort. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung des 19. und 20. Jhs., nicht zuletzt der Nordostsee-Kanal und der Kieler Marinestützpunkt. C. H.

Die Ortschronik von Otto Clausen, *Geschichte der Wik und ihrer Bewohner, mit einem Anhang von Johann Grönhoff* (Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Band 50. Kiel 1960. 140 S., zahlr. Abb.), interessiert uns nur am Rande, zumal sie hauptsächlich das 19. und 20. Jh. (dabei: Nordostsee-Kanal, Marine) behandelt. C. H.

Marianne Hoffmann beendet ihre Untersuchung über *Die Anfänge der Städte Itzehoe, Wilster und Krempe* (ZGesSHG 84, 1960, 19—92; vgl. HGBll. 78, 1960, 207) mit der Behandlung der Städte Wilster und Krempe. In minutiöser, manchmal zur Überinterpretation neigender Detailuntersuchung analysiert sie die frühesten, zum Teil verfälschten, oft nur in späten Abschriften überlieferten Quellen zur Geschichte dieser Städte. Der Einfluß des hollischen Rechtes (Schöffenkolleg neben dem Rat) wird herausgehoben. — Wilster entwickelt sich

aus einem holländischen Kolonistendorf und Kirchspielsmittelpunkt zu einer Handelsstation, hauptsächlich wohl für Getreide, als Zubringer für Itzehoe und Hamburg, und wird gegen Ende des 13. Jhs. zur Stadt (besser wohl: zum Flecken), gehört also schon in die Reihe der späten Erhebungen. — Krempe ist verkehrsmäßig weniger begünstigt; die Privilegien von 1271 und 1307 weist Verfn. als späte Fälschungen nach: die Stadt versucht mit ihnen den Handelsverkehr an sich zu ziehen. 1292 ist ein eigenes Stadtsiegel vorhanden. Als erstes Privileg überhaupt möchte Verfn. die Verleihung des lübischen Rechts von 1306 betrachten. Frage: Auf welchen Grundlagen beruhte denn das Stadtsiegel bzw. das Recht zur Siegelführung? — Zum Abschluß werden Struktur und Entwicklung der drei Städte verglichen. Leider verzichtet die Arbeit fast ganz auf die Heranziehung vergleichenden Materials aus anderen Landschaften und somit auf die Einordnung in größere Zusammenhänge der deutschen Städteentwicklung.

C. H.

Zwei Beiträge zur Reformationsgeschichte Möllns hat Martin H. Burmeister geliefert: *Valentinus Curtius, erster evangelischer Kirchherr in Mölln* (Lauenburgische Heimat N. F. 27, Dez. 1959, 8 S.), und *Jacob Krappe, Lübecker Vogt in Mölln 1532—1535* (ebda. 30, Sept. 1960, 13 S.).

H. Weczerka

MITTEL- UND OSTDEUTSCHLAND. Unter der Redaktion von Herbert Pönicke bringt der zweite Band der *Hamburger mittel- und ostdeutschen Forschungen* (hrsg. v. d. Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1960) wiederum auch Beiträge von Bedeutung für die hansische Geschichte. — Paul Johansen, *Der Dichter Paul Fleming und der Osten* (9—46), vermittelt einen lebendigen Eindruck von Flemings Reiseerlebnissen in Ostsee, Baltikum und Rußland während der Holsteiner persianischen Legation von 1633. Zeitgenössische Bilder (Riga, Reval, Novgorod, der Volchov u. a.) sind beigegeben. — *Das Magdeburger Recht an der Brücke von West nach Ost* (71—96) skizziert Albrecht Timm, hebt die Bestrebungen hervor, seit dem 14. Jh. regionale Oberhöfe in der Mark Brandenburg, Böhmen, Polen und Preußen zu bilden, um die nach Magdeburger Recht lebenden Städte vom Rechtszug zur Mutterstadt unabhängiger zu machen, und zeigt auch die Umwandlung des Magdeburger Schöffenkollégiums vom Organ innerstädtischer Rechtsprechung zu einer rein rechtsweisenden Instanz für die Tochterstädte. Schriftliche Sammlungen von Rechtsfragen aus den einzelnen Landschaften (Preußen, Pommern usw.) wurden im 15. Jh. in Thorn zusammengefaßt. — Erich Maschke, *Die Schäffer und Lieger des Deutschen Ordens in Preußen* (97—145), liefert eine Reihe neuer Gesichtspunkte. Vom Aufbau einer durchgebildeten Handelsorganisation des Deutschen Ordens ausgehend, zeigt er an vielen Einzelbelegen die enge Verflechtung dieser Organisation und ihrer Träger mit dem Handel der Hanse. Nicht nur ein Teil der Großschäffer, sondern auch Lieger und Diener entstammten Patrizier- und Kaufmannsfamilien der großen preußischen Städte und Lübecks. In Einzelfällen wurden die Lieger, die meist unabhängige Kaufleute waren, Halbbrüder oder Brüder des Ordens. M. betont, daß die meist aus dem niederen Adel stammenden Großschäffer von Marienburg und Königsberg sich ihrer kaufmännischen Aufgabe (Buchführung, Rechnungswesen) erstaunlich gut gewachsen zeigten. (Dies läßt übrigens auch Rückschlüsse auf das bis zum 14. Jh. noch sehr enge Verhältnis von Ministerialität und bürgerlicher Oberschicht zu.)

Obwohl das gute Zusammenwirken von Hansekaufleuten und Orden im Ausgang des 14. Jhs. beeinträchtigt wurde und durch die Wirtschaftslage nach 1410 ganz aufhörte, sind in der Politik des Hochmeisters Heinrich von Plauen Ansätze zu einer Wiederannäherung zu bemerken. Gelegentliche Seitenblicke auf den Handel des livländischen Ordenszweiges ließen sich noch ausbauen, denn dort reicht der Ordenshandel ebenfalls weit ins 13. Jh. zurück. — Die vorwiegend agrargeschichtlichem Interesse dienende Studie von Walter Kuhn, *Flämische und fränkische Hufe als Leitformen der mittelalterlichen Ostsiedlung*, ist für die Verhältnisse des Hinterlandes der Hanse östlich der Elbe bedeutsam.

F. Benninghoven

Nachdem sich die alte Erkenntnis wieder Bahn gebrochen hat, daß die Geschichte der Städte unlösbar mit der ihres ländlichen Hinterlandes verknüpft ist, darf hier auf zwei siedlungs- und agrargeschichtliche Arbeiten aus der sonst so stillen mecklenburgischen Tiefebene verwiesen werden, nämlich: Paul Steinmann, *Bauer und Ritter in Mecklenburg. Wandlungen der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse im Westen und Osten Mecklenburgs vom 12./13. Jh. bis zur Bodenreform 1945* (Schwerin 1960, Petermänken-Verlag. 328 S., 5 Karten) und Bruno Benthien, *Die historischen Flurformen des südwestlichen Mecklenburg. Eine Studie zum Problem Dorf, Feld und Wirtschaft, zugleich ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der ländlichen Siedlungen im Bezirk Schwerin* (Veröff. d. Mecklb. Landeshauptarchivs Bd. 1. Schwerin 1960, Petermänken-Verlag. 182 S., 50 Abb., 1 Karte). Beide Arbeiten sind deswegen hervorzuheben, weil sie wertvolles Material des Schweriner Landeshauptarchivs bringen und weil ihr Arbeitsfeld weit genug ist, um kontrollierbare, allgemeingültige Ergebnisse herausstellen zu können. Während Benthien, der von der geschichtlichen Landeskunde ausgeht, vor allem mit Karten arbeitet und belegt, liegt das Verdienst Steinmanns in der kritischen Auswertung der gesamten schriftlichen Überlieferung.

M. Hamann

Zur 800-Jahr-Feier Schwerins, der ältesten mecklenburgischen Stadt, hat das Mecklenburgische Landeshauptarchiv ein nützliches, von Hugo Cordshagen eingeleitetes Bändchen herausgebracht: *Schwerin im Spiegel seiner Stadtpläne* (Kleine Reihe d. Mecklb. Landeshauptarchivs, Heft 1. Schwerin 1960, Petermänken-Verlag. 31 S., 25 Abb.). Für die ältere Zeit werden Rekonstruktionen, für die Zeit vom 18.—20. Jh. meist Originalpläne und Ansichten geboten.

M. Hamann

Pommersche Studenten in Dorpat 1632—1648 hat Thomas Otto Achelis aus den Matrikellisten der von Gustav Adolf 1632 gegründeten Universität zusammengestellt (BaltStud. N. F. 47, 1960, 108—110). Von den 82 Deutschen, die 1632—1648 in Dorpat studierten, stammten 28 aus Pommern (aus Brandenburg und Preußen 11, Mecklenburg 9, Hannover und Braunschweig 7, Holstein 4, Westfalen 1, also insgesamt etwa 60 aus dem hansischen Bereich); darin spiegelt sich wohl nicht nur die politische Spaltung des Reiches im Dreißigjährigen Kriege, sondern auch die Verbundenheit Norddeutschlands mit Livland durch die Hanse.

H. W.

Aus der Geschichte des Kampfes Stettins um den Oderhandel (Z dziejów walki Szczecina o handel Odrzański) berichtet ein Aufsatz von Benedykt Ziენტara (Sonderdruck, 41—57). Verf. behandelt den Konkurrenzkampf Stettins im 13. und 14. Jh. mit den Nachbarstädten Altdamm und Pölitz. Das südöstlich von Stettin an der Mündung der Plöne gelegene Altdamm, das seit 1260 das Magdeburger Stadtrecht besaß, war nur kurze Zeit im Fischimport und Getreideexport ein ernsthafter Konkurrent. Eine kritische Situation entstand für Stettin, als Bogislaw IV. am 21. November 1293 den Kaufleuten von Altdamm die Zollfreiheit für ganz Pommern verlieh und zugleich der Bürgerschaft erlaubte, an Stelle des Magdeburger Rechts, das sie bis dahin vor allem im Gerichtswesen an Stettin band, das Lübecker Recht zu übernehmen. Aber bereits vier Jahre später mußten die Bürger Altdamms auf diese günstigen Bedingungen verzichten, und damit wurde der Stadt die Möglichkeit genommen, den Wettstreit mit Stettin siegreich zu beenden. Die Auseinandersetzung Stettins mit dem nördlicher gelegenen Pölitz glich dem Ringen Hamburgs mit Stade. Der Kampf ging vor allem deswegen zuungunsten der Stadt Pölitz aus, weil die Territorialherren deren Selbständigkeit oftmals einschränkten, wohlhabende Kaufleute ihren Wohnsitz von Pölitz nach Stettin verlegten und die Stettiner die finanziellen Krisen der Pölitzer ausnutzten, um für sich Privilegien in dieser Stadt zu erwerben.

S. Baske

Aus Alicja Karłowska's Beitrag über *Das St.-Johannes-Polyptychon aus Stargard* (Poliptyk świętojański ze Stargardu, in: MatZachPom. 4, 1958, 363—373, dt. Zusammenfass. 373 f., 16 Tafeln) erfahren wir, daß die Seitenflügel dieses um 1450/60 entstandenen Altars aus der Johanniskirche zu Stargard in Pommern heute im Museum in Stettin stehen; ein Teil der Figuren wurde 1958 in der Kirche eines Dorfes bei Stargard entdeckt. Daß die Schnitzereien und Malerei dieses spätgotischen Werkes norddeutsche Zusammenhänge aufzeigen, überrascht nicht.

H. W.

Grzegorz Chmielewski nimmt die Frage nach dem stilistischen Zusammenhang der *Kapitelle aus Kolbatz, Saatzig und Naugard* im Stettiner Museum wieder auf (Głowice z Kolbacza, Szadzka i Nowogardu, in: MatZachPom. 3, 1957, 199—230, dt. Zusammenfass. 230—233, 51 Abb.) und stimmt der Meinung schwedischer Forscher zu, welche die Kapitelle mit ähnlichen in gotländischen Kirchen in Beziehung setzten, lehnt dagegen die Ansicht C. Storks über einen Zusammenhang mit dem Lübecker Burgkloster ab. Die Entstehung der meisten Kapitelle wird in das 2. Viertel des 14. Jhs. verlegt; nur drei Kapitelle aus dem Kolbater Kloster sollen aus der Zeit um 1260/70 stammen, von denen zwei aus Gotland importiert sein können — im Gegensatz zu allen übrigen Stücken.

H. W.

Zofia Krzymuska-Fafius schreibt das bedeutende *Kruzifix des 14. Jahrhunderts aus Kammin in Pommern* (Czternastowieczny krucyfiks z Kamienia Pomorskiego, in: MatZachPom. 3, 1957, 235—250, dt. Zusammenfass. 250—252, 18 Abb.) ebenso wie H. Wentzel (1938) dem Hermann Walther aus Kolberg zu, der auch im Auftrage des Bischofs Bocholt Chorgestühl für den Lübecker Dom geschaffen hat, möchte aber den Einfluß der Lübecker zeitgenössischen Plastik auf das Werk Walthers zumindest herabmindern zugunsten

direkter Einflüsse aus Westeuropa und damit die Bedeutung pommerscher Künstler unterstreichen. Als Schöpfer des Entwurfs für das Grabmal Bischof Bocholts im Lübecker Dom vermutet die Verf. ebenfalls den erwähnten Kolberger Meister.

H. W.

Herbert Krüger stellt in seinem Beitrag *Der Wallfahrtsort Sankt Marien auf dem Gollenberg bei Köslin* alte Itinerar- und Kartenbelege für diesen nahe der wichtigen hansischen Ostseestraße gelegenen Wallfahrtsort in Pommern zusammen (BaltStud. N.F. 47, 1960, 65—70). Schon im Brügger Itinerar (um 1380) scheint St. Marien am Gollenberg erwähnt zu sein, es ist auf der Romweg-Karte Etzlaubs von 1500 ausdrücklich vermerkt und erscheint sogar nach seiner Zerstörung (1533) gelegentlich auf Karten.

H. W.

Bruno Schremmer, *Die Patrozinien der märkischen Stadtkirchen im Mittelalter* (Wichmann Jahrbuch für Kirchengeschichte im Bistum Berlin 13/14, 1959/1960, 42—62), geht von den Hauptpatronen der Nachbardiözesen der Mark aus und findet diese auch im Lande vor, aber doch verhältnismäßig vereinzelt. Der hl. Mauritius, von Magdeburg ausgehend, erscheint nur an drei Orten als Patron, nämlich in Jüterbog, das zum Stift Magdeburg gehörte, weiter in Spandau, das an einem für den Handelsverkehr wichtigen Flußübergang gelegen war (!), und in Mittenwalde, in der Nähe magdeburgischer Besitzungen — und ebenfalls an einer Fernhandelsstraße gelegen. Die am häufigsten vorkommenden Patrozinien sind in der Mark bezeichnenderweise dieselben wie auch in anderen hansischen Gebieten, besonders in den Ostseegebieten: St. Jakobus, St. Nikolaus, Johannes d. T., St. Maria, auch St. Katharina, ferner St. Georg (etwa 35 Kapellen) und St. Gertrud (etwa 26 Kapellen, „in den meisten Städten der Mark“) meist bei Hospitälern; ebenso kommen Hl.-Geist- (etwa 25) und Corpus-Christi-Kapellen (etwa 40) vor. Zu bedauern ist, daß Verf. auf den wissenschaftlichen Apparat verzichtet hat.

H. W.

Johannes Schultze untersucht *Das Stendaler Markt- und Zollprivileg Albrechts des Bären* (BDLG 96, 1960, 51—65) und versieht es mit vielen Fragezeichen. Er möchte den Kerntext auf 1160, aber die vorliegende Form, die seiner Ansicht nach verschiedene spätere Ergänzungen enthält, erst auf ca. 1208/1232 datieren. Das letzte Wort in dieser Frage dürfte noch nicht gesprochen sein.

C. Haase

Eckard Müller-Mertens, *Die Unterwerfung Berlins 1346 und die Haltung der märkischen Städte im wittelsbachisch-luxemburgischen Thronstreit* (ZGW 8, 1960, 78—103), sucht zu zeigen, daß der Übergang der märkischen Städte von den Wittelsbachern zum „falschen Waldemar“ aus innerstädtischen sozialen Gegensätzen zu erklären und als Suche des städtischen Patriziats nach einer Stütze seiner Stellung zu verstehen ist. Darüber hinaus bietet er mancherlei Material über die mittelalterlichen Verfassungsverhältnisse, besonders Berlins.

C. Haase

Hans-Herbert Möller ordnet *Die Kreuzigungsgruppe in der Nicolai-kirche zu Spandau* (ZsKunstwiss. 14, 1960, 167—180), die im Jahre 1540 aufgestellt, 1958/59 gründlich restauriert wurde, dem lübisch-hamburgischen Kunstkreise an Hand von Parallelen aus Lübeck (St. Katharinen), Assel (Kr. Keh-

dingen), Bardowiek und Lüneburg (St. Nicolai) zu und weist weitere Einflüsse dieses Kreises in der Mark Brandenburg nach.

C. Haase

Richard Dietrich behandelt in der Fortsetzung seiner *Untersuchungen zum Frühkapitalismus im mitteldeutschen Erzbergbau und Metallhandel* (JbGM-Ost. 8, 1959, 51—119; vgl. HGbl. 78, 211 f.) den Freiburger Erzbergbau im 15. und 16. Jh. sowie die Rolle des Leipziger Kapitals und die der kleineren Städte, des Landesherrn und des Adels bei der Entwicklung des Bergbaus. Nach einer Zeit des Niedergangs, verursacht durch technische Schwierigkeiten, politische Wirren sowie durch Katastrophen, erlebte der Bergbau im Freiburger Revier in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. und im ersten Drittel des 16. Jhs. auf Grund landesherrlicher Förderungsmaßnahmen einen neuerlichen Aufschwung, der freilich nicht so sprunghaft war wie etwa im neuerschlossenen Annaberger Gebiet. Immerhin kann Verf. eine beträchtliche Steigerung der Erträge nachweisen. Das spiegelt sich auch in der Aufstellung über die Vermögenslage in Freiberg 1546 wider. Freiburger Kapital war auch an der Erschließung der neuen sächsischen Bergbaugebiete beteiligt. Die Ausführungen über die reichsten Freiburger Familien geben Einblicke in die Praxis der Kapitalanhäufung. — Beträchtlich ist der Anteil des Leipziger Kapitals an der Bergbauerschließung. Aber auch kleinere Städte sowie der Landesherr und der Adel beteiligten sich daran, so daß der Anteil süd- und westdeutschen Kapitals an der Bergbauentwicklung des Erzgebirges nicht so überwältigend erscheint, wie es gelegentlich angenommen worden ist.

H. W.

Gerhard Heitz, *Zu einigen wirtschaftsgeschichtlichen Fragen der frühbürgerlichen Revolution in Deutschland* (WissZsRostock 9, 1959/60, 107—109), behandelt das Problem der Landproduktion als Konkurrenten der Zunftproduktion, vor allem in der Leinweberei im mitteldeutschen Raume. Dabei geht er auch auf die Arbeit von Kunze (siehe unten) kritisch ein. Der Gegensatz von Stadt und Land auf wirtschaftlichem Gebiete in der ersten Hälfte des 16. Jhs. wird durch einige Schlaglichter beleuchtet.

C. Haase

Ganz vorzüglich ist das Buch von Arno Kunze, *Der Frühkapitalismus in Chemnitz* (Beiträge zur Heimatgeschichte von Karl-Marx-Stadt, Heft 7, Karl-Marx-Stadt 1958. 177 S., zahlr. Abb., Pläne, Tabellen). Hier wird anhand einer Unzahl von Quellen und mit Ausbreitung eines vielschichtigen statistischen Materials ein Einblick in die Verhältnisse der Tuch-, Leinwand- und Barchentproduktion von Chemnitz gegeben; die Methoden der Fertigung, die Maß- und Recheneinheiten werden ebenso erörtert wie die sozialen Verhältnisse der Stadt und die Auswirkungen wirtschaftlicher Strukturwandlungen auf das soziale Leben, die immer krassere Scheidung von Arm und Reich im Zuge der Entwicklung der kapitalistischen Produktionsweise. Aber auch die Einordnung der Wirtschaft in den mitteleuropäischen Wirtschaftsraum, erst Ost-, dann Südorientierung, schließlich im 16. Jh. Ausrichtung auf die Elbelinie (Hamburg), werden herausgearbeitet. Chemnitzer Barchent scheint in großen Mengen über Hamburg und die niederländischen Seestädte nach der Pyrenäenhalbinsel und den spanischen und portugiesischen Kolonien gegangen zu sein. — In dem Buche steckt eine Geschichte der Chemnitzer Bleiche, die mit 332 500 qm im Jahre 1553 ihre höchste Produktionszahl erreichte, ebenso wie eine Geschichte der Tuch-

macherei. Aber auch auf die Färberei und schließlich auf den Bergbau, an dem Chemnitzer Kapital stark beteiligt war, fallen viele Schlaglichter. — Als Ergebnis zeigt sich Chemnitz im Frühkapitalismus als „der größte Produktionsplatz für Textilstoffe im Kurfürstentum Sachsen“.

C. Haase

Von der gründlichen Arbeit von Erich Neuss, *Entstehung und Entwicklung der Klasse der besitzlosen Lohnarbeiter in Halle. Eine Grundlegung* (Abhandlungen der Sächsischen Akademie der Wissenschaften zu Leipzig, Phil.-hist. Kl. Band 51, Heft 1. Berlin 1958, Akademie-Verlag. 344 S.), behandelt das erste Drittel die Zeit bis zum Dreißigjährigen Kriege. Es bietet eine Darstellung der Stadtgeschichte unter wirtschafts- und sozialgeschichtlichem Aspekt. Die besondere soziale Struktur der Stadt wird — ähnlich wie bei Lüneburg, mit dem ein Vergleich wohl lohnen würde — vor allem durch die Saline geprägt. Sie ist es auch, die von Anfang an einer breiten Schicht von besitzlosen Arbeitskräften bedarf. Das dürftige Quellenmaterial läßt nur wenige Schlüsse auf die zahlen- und machtmäßige Bedeutung dieser Schicht im Gefüge der Stadt zu, und Verf. muß sich häufig mit Hypothesen begnügen. Erst 1392/97 wird die Schicht wirklich greifbar. Doch gibt es auch Lohntabellen, die einen Einblick in das Tagelöhnerwesen der Zeit gewähren, so vor allem die Talsordnungen von 1424 und 1482 für das Salz-Personal. Die sozialen Kämpfe um die Herrschaft im Rate, die Verf. auch mit den Unruhen in anderen mitteldeutschen Hansestädten in Verbindung bringt, scheinen sich in Halle, wie fast überall, bis an den Rand der Reformation oberhalb der besitzlosen Schicht abgespielt zu haben. Interessant sind die Hinweise auf die Differenzierung der Lohnarbeiter unter sich. Zu Ausgang des 15. Jhs. wächst ihre Zahl sehr stark an und wird auch für städtische Arbeiten (Wasserleitung) herangezogen.

C. Haase

In der Untersuchung von Joachim Böhme, *Heinrich Julius Elers und die wirtschaftlichen Projekte des hallischen Pietismus* (JbGMOst. 8, 1959, 121—(186)), stehen August Hermann Francke und sein aus Bardowick gebürtiger enger Mitarbeiter H. J. Elers im Mittelpunkt. Es geht um die wirtschaftlichen Pläne Franckes, mit denen er sich die nötige finanzielle Sicherung für seine karitativen Einrichtungen verschaffen wollte. Apotheke, Buchhandlung und Druckerei — das sind die bekannten, geglückten Unternehmungen Franckes; an den beiden letzteren war Elers stark beteiligt. Es waren aber auch eine Seidenmanufaktur, eine Strumpfwirkerei, eine Glashütte, ein Bergwerk sowie der Bau eigener Schiffe geplant, die den Handel bis nach Hamburg und Holland aufnehmen sollten. Von diesen großen Projekten wurde nur die Strumpfwirkermanufaktur für kurze Zeit in die Tat umgesetzt. Es fehlte für die anderen Pläne an Privilegien, teilweise auch an den führenden Köpfen und Fachleuten oder an anderen Voraussetzungen. Elers war bei diesen Projekten der wirtschaftliche Berater Franckes. Seine eigentlichen Erfolge hatte er auf dem Gebiet des Buchhandels und des Buchdrucks zu verzeichnen, der nicht nur finanziellen Gewinn einbrachte, sondern auch den pietistischen Ideen Verbreitung verschaffte. Seit 1704 wurden sogar russische Drucke in Halle hergestellt. Francke hatte schon 1696 Beziehungen nach Moskau angeknüpft durch Justus Samuel Scharschmid, der seit 1698 Prediger in Narva war; er trat auch in Handelsgeschäften Franckes auf und berichtete u. a. über Handelsmöglichkeiten nach Astrachan. — Ein letzter

Abschnitt behandelt die Wirtschaftsethik des hallischen Pietismus und kommt zum Ergebnis, daß es auf diesem Gebiet wohl einige übereinstimmende Motive mit dem Calvinismus gegeben hat, daß aber der angenommene, von der Prädestinationslehre abzuleitende Zusammenhang zwischen Religion und aufkommendem Kapitalismus auf den Pietismus nicht zutrifft; dessen Wirtschaftsethik stehe auf dem Boden des Luthertums.

H. W.

Rudolf Forberger, *Die Manufaktur in Sachsen vom Ende des 16. bis zum Anfang des 19. Jhs.* (Schriften d. Instit. f. Gesch. I, 3. Berlin 1958, Akademie-Verlag. 456 S.), berührt den Bereich der Hanse nur peripher. Der Verf. hat die Quellen der Archive in Dresden, Leipzig und Zwickau recht vollständig für sein Thema ausgeschöpft, nur die Manufakturen der vogtländischen Tuchmacherei kommen zu kurz. Das Wirken D. F. Oehlers hätte mehr in den Vordergrund gestellt werden können (S. 262; vgl. Neues Archiv für Sächs. Gesch. 51, 1, 146—158). Verdienstvoll ist das „Tabellarium“ der Manufakturen, ebenso sind es die Standortkarten und die ausführlichen Register.

H. Pönicke

H. Pannach, *Das Amt Meißen vom Anfang des 14. bis zur Mitte des 16. Jhs., Studien zur Sozialstruktur, Verfassung und Verwaltung* (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 5. Berlin 1960, Akademie-Verlag. XI und 165 S., 4 Kt.). — Dieser Arbeit aus der Schule von H. Sproemberg, die von Meißen, dem Kern des sächsischen Staates aus, „als ein Beitrag zur Geschichte des Staates in Ostmitteldeutschland aufgefaßt werden“ will, dienen als Quellen Beteverzeichnisse des Amtes der Jahre 1334 und 1336, das markgräfliche Registrum von 1378 und — vor allem — das Amtserbbuch von 1547. Mit diesem Material hat der Verf. unter Berücksichtigung der marxistischen Geschichtsauffassung fleißig vielfältige Vergleiche und Berechnungen angestellt, muß indessen selbst einräumen, daß sich den älteren Verzeichnissen „kaum befriedigende Aussagen über die Sozialstruktur im Amtsgebiet abgewinnen lassen“ (38). Auch liest man hier: „Um die Frage nach dem Grad der Klassengegensätze zwischen der abhängigen Landbevölkerung einerseits und den Feudalherren andererseits zu beantworten, ist unsere Quellenbasis zu schmal“ (49). — So sehr sich diese Untersuchung der älteren landesgeschichtlichen Literatur verpflichtet weiß, ohne ungerechtfertigte Angriffe auf Leipoldt und Schlesinger (10 f.) geht es nicht ab. — Was (42 ff.) von den Gärtnern des 16. Jhs. geschrieben wird, sollte sich in erster Linie auf Weingärtner beziehen, über die Verf. schweigt. Unerfindlich bleibt, warum das Literaturverzeichnis nach zwei Alphabeten gegliedert wird und jedes a. a. O.-Zitat den Vornamen wiederholt. — Trotz solcher „Zeit- und Anfängerkrankheiten“ sollte aber der solide Gehalt der Arbeit nicht übersehen werden.

A. Timm

Das erzgebirgische Bergrecht des 15. und 16. Jahrhunderts, bearb. von Hermann Löscher. I. Teil: *Die erzgebirgischen Berggebräuche des 16. Jahrhunderts und ihre Vorläufer seit etwa 1450* (Freiberger Forschungshefte D 24. Berlin 1960, Akademie-Verlag. 273 S.) — Unter „Berggebräuchen“ ist hier das bergmännische Gewohnheitsrecht verstanden, das die geschriebenen und gedruckten Bergordnungen der Regalherren ergänzte. Obwohl dieses bergmännische Hilfsrecht des öfteren sogar in die Bergordnungen übergang, ist es größtenteils ungedruckt geblieben. Die Edition L.s legt nun elf Berggebräuche kritisch be-

arbeitet vor, von denen bisher nur fünf allgemein zugänglich waren. Darunter befinden sich so wichtige und umfangreiche Quellen wie Matthes Enderleins Joachimsthaler oder Simon Bogners Freiburger Berggebräuche einschließlich der Änderungen Christoph Lutes. In einer 40seitigen Einleitung führt L. in das Wesen dieser Aufzeichnungen ein, deren Verfasser in kurzen, neues Material bietenden Biographien gekennzeichnet werden. Ein ebenso langes Sachregister bringt Worterklärungen für zahlreiche, heute vielfach vergessene Begriffe des Bergbaus und erleichtert die Benutzung außerordentlich. — Über die geplante Weiterführung der Arbeit werden leider keine näheren Angaben gemacht. Wenn sich erst die Berggesetze anschließen werden, die die Bestimmungen über den Handel, die Ablieferung des Silbers in den Münzstätten, den Metallverkauf u. ä. enthalten — Materien, die naturgemäß keine Berücksichtigung in den meist aus eigenem Antrieb der Verfasser entstandenen Berggebräuchen finden —, dann wird die Beschäftigung mit diesen durch L. zuverlässig und bequem bereitgestellten Quellen für jeden Historiker nötig werden, der sich den Wirtschaftsbeziehungen zwischen dem nieder- und mitteldeutschen Raum an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit zuwenden will.

K. Schwarz

Viele interessante Beiträge zur Geschichte Danzigs sind dem umfangreichen Doppelband XV/XVI (1956/57) des *Rocznik Gdański* zu entnehmen. Paweł Czaplowski untersucht die Frage, ob in den Viten des Hl. Adalbert der Ort Gnesen oder Danzig als letzter Aufenthaltsort des Märtyrers vor seiner Schiffsreise nach Preußen gemeint sei: *Das historische Danzig vom Ende des 10. Jhs.* (Historyczny Gdańsk z końca X w., in: Rocznik XV/XVI, 1956/57, 5—50, engl. Zusammenfass. 51 f.). Für Danzig spricht die Bemerkung, daß dieser Ort an der Küste gelegen sein sollte. Cz. hält es für eine Tatsache, daß Danzig damit im Jahre 997 als bevölkerungsreiche Siedlung belegt ist. — Andrzej Zbierski berichtet über *Bisherige Ergebnisse archäologischer Forschungen in den Kirchen St. Nikolaus und St. Katharina in Danzig* (Dotychczasowe wyniki badań archeologicznych w kościołach Św. Mikołaja i Św. Katarzyny w Gdańsku, ebd. 53—76, engl. Zusammenfass. 76 f., 18 Abb.). Es wurden Bauteile des 13. Jhs. festgestellt, ebenso Reste einer älteren Holz-Stein-Konstruktion. — Zbigniew Binerowski hat über *Die Angelegenheit des blutigen Tumults in Danzig im 14. Jh.* geschrieben (Sprawa krwawego tumultu w Gdańsku w XIV wieku, ebd. 78—94, franz. Zusammenfass. 94). Der Verf. verlegt das Ereignis von 1361 auf 1363; die Unruhe wird vermutlich soziale, jedoch weniger — ebenfalls vom Verf. angenommene — nationale Ursachen gehabt haben. — Der Aufsatz von Irena Fabiani-Madeyska *Das „Palatium Regium“ in Danzig* („Palatium Regium“ w Gdańsku, ebd. 140—192) behandelt kein bestimmtes Gebäude, sondern die Frage, wo die polnischen Könige bei ihren Besuchen in Danzig gewohnt haben; sie nahmen in verschiedenen Häusern Quartier. — Mit dem von Wittenberg beeinflussten akademischen Gymnasium von Danzig beschäftigt sich Izdora Dąbwska: *Die Logik im Danziger akademischen Gymnasium in der ersten Hälfte des 17. Jhs.* (Logika w Gimnazjum Akademickim Gdańskim w pierwszej połowie XVII wieku, ebd. 199—222, franz. Zusammenfass. 222 f.). — Über *Die Wanderchirurgen in Danzig im 16. und 17. Jh.* berichtet Stanisław Sokół (Wędrowni operatorzy w Gdańsku w XVI i XVII w., ebd. 224—245, franz. Zusammenfass. 246);

manchen von ihnen gestatteten die städtischen Behörden, in der Stadt sesshaft zu werden. — *Der Bund zwischen Danzig, Elbing und Thorn 1615—1623* wird von Ryszard Walczak behandelt (Konfederacja Gdańska, Elbląga i Torunia 1615—1623, ebd. 247—288, engl. Zusammenfass. 288). Er kam als Maßnahme der Selbstverteidigung der Städte angesichts innerer Unruhen in Polen unter der Führung Danzigs zustande, zerfiel jedoch bereits 1623 wegen Zwistigkeiten von Elbing und Thorn mit Danzig. Das Bündnisdokument und der Rezeß über die Auflösung des Bundes, beides deutsch abgefaßt, sind abgedruckt. — Bernard Janik veröffentlicht *Das Schifffahrtsrecht nach der Danziger Handschrift aus dem Jahre 1488* (Prawo żeglugi według rękopisu gdańskiego z roku 1488, ebd. 418—431), das in seinem ersten Teil auf den Kodex von 1254 des Lübecker Rechts, in seinem zweiten Teil auf die älteste Fassung des Schifffahrtsrechts für die Weichsel von 1375 zurückgeht. H. W.

Einen neuen Beitrag zu den Ausgrabungen, die 1953 in Danzig entlang des Altstädtischen Grabens durchgeführt wurden, liefert Zofia Hołowińska, *Archäologische Materialien zu den Forschungen über die älteste Lokation Danzigs* (Materiały archeologiczne do badań nad najstarszym Gdańskim lokacyjnym, in: KwartHKM VIII, 1960, 1, 119—128). Ihre Untersuchungen führen zu dem Ergebnis, daß die dort gefundenen Gegenstände aus der ersten Hälfte des 13. Jhs. stammen und die Existenz einer Fischer- und Handwerkersiedlung beweisen, deren Ausdehnung in einer Skizze aufgezeigt wird. S. Baske

Henryk Samsonowicz, *Forschungen über das bürgerliche Kapital Danzigs in der 2. Hälfte des 15. Jhs.* (Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV wieku. Warschau 1960, 124 S.). Die Interpretation umfangreichen Quellenmaterials aus dem Danziger Archiv führt S. zu der Feststellung, daß die führenden Kaufleute Danzigs ihre großen Einnahmen nicht nur durch den Handel, sondern fast in gleichem Umfang durch Geldgeschäfte (Kredit, Pacht und Renten) gewannen. Die Hinwendung der Kaufleute zum Geldgeschäft erklärt sich daraus, daß es eine zuverlässige Quelle der Vermögensbildung und eine stabilere Grundlage für die Vermehrung des Kapitals als der stets mit Risiken verbundene Handel war. S. Baske

Eine Monographie über die *Rezesse der Danziger Ordnungen von 1545—1814* legte Czesław Biernat vor (Recesy Gdańskich Ordynków 1545—1814. Danzig 1958, 119 S.). Die Arbeit gliedert sich in vier Abschnitte. Im ersten bietet der Verf. auf 20 Seiten einen kurzen Überblick über die Verfassungsgeschichte Danzigs seit dem 14. Jh., der keine neuen Forschungsergebnisse bringt. Der zweite Abschnitt beschreibt die archivalische Registrierung der Rezesse. Im dritten stellt der Verf. deren Bedeutung als historische Quelle heraus; er macht dabei deutlich, daß die Rezesse nicht nur Material über die politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt, sondern auch über die deutsche, polnische und schwedische Geschichte enthalten. Anschließend referiert er über diejenigen Arbeiten, deren Verfasser die Rezesse bereits als Quelle benutzt haben. Der letzte Abschnitt bringt eine Aufstellung über die zur Zeit im Danziger Archiv vorhandenen Rezesse. In einem Nachwort gibt B. der Hoffnung Ausdruck, daß nach der Rücklieferung der in der Sowjetunion befindlichen Archivalien die Rezesse wieder vollständig in Danzig verfügbar sein werden. S. Baske

Materialien zur Geschichte der Seeschifffahrt im 17. Jh. — Der Verkehr im Danziger Hafen i. J. 1688 (Materiały do dziejów żeglugi morskiej w XVII w. — Ruch w porcie gdańskim w 1688 r.) nennt sich eine weitere Arbeit von Henryk Samsonowicz (KwartHKM VIII, 1960, 3, 299—310). Die Darstellung basiert auf der Analyse der Zollregister und bringt Angaben über die Zahl und die Heimathäfen der auslaufenden Schiffe, ihre Tonnage, die Häufigkeit ihrer Wiederkehr, die Ausübung des Hafenrechts durch die Behörden und über das Lotsensystem. Die wichtigsten Fakten werden in Tabellen zusammengefaßt. Von den 1688 registrierten 692 Schiffen stammten 21 aus Danzig, die jeweils zwei- bis fünfmal, insgesamt 44mal ausliefen, 23 aus Lübeck (46mal), 39 aus Vlieland (68mal), 21 aus Schelling (36mal), 20 aus Kopenhagen (27mal) und 14 aus Stockholm (24mal). Die kürzeste Zeit der Wiederkehr dauerte bei Schiffen aus Danzig 4 Wochen, aus Lübeck 5 Wochen, aus Stockholm 7 Wochen und aus Kopenhagen 8 Wochen. Die Gesamtzahl der registrierten Schiffe zeigt im Vergleich zu den Jahreslisten vom Ende des 16. und Beginn des 17. Jhs. für das Jahr 1688 einen Rückgang des Danziger Hafenverkehrs um etwa 50%.

S. Baske

Die gekürzte Fassung einer 1941 geschriebenen Arbeit veröffentlicht Heinz Voellner: *Die Entstehung des Städtetetzes im westpreussischen Weichselland. Eine historisch-geographische Untersuchung* (ZfO 9, 1960, 535—556, mit 7 Karten). Die meisten späteren Städte gehen auf ältere feste Plätze zurück, die im Zusammenwirken von natürlichen Gegebenheiten und politischer Durchdringung des Raumes vor der deutschen Besiedlung zur Sicherung der Grenzen oder Straßen entstanden sind. Spätere Zentrenbildungen sind in diesem Gebiet nur ausnahmsweise eingetreten. Eine Reihe dieser aus Burgplätzen hervorgegangenen Städte sank recht bald zur völligen Bedeutungslosigkeit hinab; Schwerpunktverlagerungen machten sich geltend, allerdings immer im Rahmen der von den natürlichen Gegebenheiten abhängigen Möglichkeiten. Der Beitrag bringt interessante Angaben über den Zusammenhang zwischen altem Straßennetz und Städteverteilung; leider fehlt ein wissenschaftlicher Apparat.

H. W.

Marian Biskup macht in einem Aufsatz auf die Existenz von Alaun- und Vitriolgruben in Königlich-Preußen im 16. Jh. aufmerksam: *Aus den Forschungen zum Alaun- und Vitriolbergbau im Königlichen Preußen im 16. Jh.* (Z badań nad kopalnictwem alunu i wiotriolu w Prusach Królewskich w XVI wieku, in: Festschrift für Grodecki, Warschau 1960, 368—380). Er stützt seine Ausführungen vornehmlich auf Quellen des Gnesener Kapitulararchivs. Am 5. Mai 1547 und 30. April 1548 erteilte der Erzbischof von Gnesen, Nicolaus Dzierzowski, den Thorner Bürgern Bernard Eringer und Martin Golden die Erlaubnis, in dem nahe der Weichsel gelegenen Dorf Kozielec bei Schwetz Alaun- und Kupfervitriolgruben anzulegen. Seit 1552 befanden sich die Gruben in den Händen des Handelshauses Loitz in Danzig, und Eringer war dann nur noch Makler dieses Handelshauses. Über das Ausmaß der Förderung liegen nur zwei Angaben vor, einmal eine Schätzung der Förderleistung von Stephan Loitz, die sich auf 1500 Ztr. jährlich belief, und zum andern die Mitteilung, daß i. J. 1570 „8 magistri metalli aluminis“ in Kozielec bei der Alaunförderung beschäftigt gewesen seien. Über das Schicksal der Gruben nach 1570 ließen sich bisher keine Angaben finden.

S. Baske

Erläuterungen zu ihrer Karte „Preußen und Livland um 1400“ im Atlas Östliches Mitteleuropa (vgl. HGBll. 78, 173) gibt Gertrud Mortensen unter dem Titel *Beiträge zur Kenntnis des nordöstlichen Mitteleuropa um 1400* (ZfO 9, 1960, 333—361 nebst Karte). Eingehende Quellenstudien hat die Verf. zwecks Feststellung des Grenzverlaufs Preußen-Litauen und Livland-Litauen vorgenommen, die zu beachtenswerten neuen Ergebnissen führen. Alle Burgen und Städte, auch auf litauischem Gebiet, sind verzeichnet. Als physikalische Grundkarte wurde eine Bewaldungskarte des Gebiets von Narva bis Danzig verwendet, auf der die Wildnisstrecken mit stärkerem Grün aufgetragen wurden. Hierbei mußte schematisch vorgegangen werden, so daß die wahren Siedlungsverhältnisse nicht immer klar hervortreten. Ob es richtig war, die Zeit kurz vor dem Vertrage von Sallynwerder 1398 als Stichtermine für die politische Grenzziehung zu wählen, ist Standpunktssache. Näher hätte es gelegen, diejenige Grenzziehung als Dominante zu wählen, welche am längsten Bestand hatte.

P. Johansen

In diesem Zusammenhang muß auch auf die sehr aufschlußreichen Kommentare Hugo Weczerkas zu seiner Karte in demselben Atlas: „Die kirchliche Gliederung um 1910 und 1935“, verwiesen werden (ZfO 9, 1960, 275—333: *Kirchliche Gliederung Ost-Mitteleuropas in der Neuzeit. Überblick und kartographische Probleme*), weil hier bis in die Reformationszeit und darüber hinaus zurückgegriffen wird, um die Diözesangrenzen festzustellen. Es liegt damit erstmalig eine zuverlässige Aufarbeitung der kirchlichen Grenzprobleme mit erläuternden Nebenkarten vor.

P. Johansen

Die anregende Untersuchung von Walter Kuhn über *Ostsiedlung und Bevölkerungsdichte* (OstD Wiss. 7, 1960, 31—68) berührt fast ausschließlich dörfliche Bereiche, sei aber hier wegen ihrer methodischen Bedeutung erwähnt. Verf. setzt sich kritisch mit älteren Arbeiten zur Ermittlung der mittelalterlichen Bevölkerungsdichte Ostdeutschlands und Polens vor und nach der deutschen Ostsiedlung auseinander und zeigt exemplarisch Wege, wie man bei strenger Quellenauswertung unter Berücksichtigung der geographischen Grundlagen zu einigermaßen gesicherten Ergebnissen gelangen kann. Freilich läßt die Quellenlage dies nicht überall zu.

H. W.

Preussisches Urkundenbuch, 4. Bd. (1346—1351). Hrsg. im Auftrage der Historischen Kommission für ost- und westpreussische Landesforschung von Hans Koeppe (Marburg 1961, Elwert. IV, 656 Seiten). — Bereits zwei Jahre nach dem Erscheinen der 2. Lieferung des 3. Bandes (vgl. HGBll. 77, 192 f.), die die Amtszeit des Hochmeisters Ludolf König (1342—1345) umfaßte, liegt ein weiterer Band des auch für die Hansegeschichte so wichtigen Urkundenbuches vor. Die Arbeitsleistung des Herausgebers wird um so deutlicher, wenn man sich erinnert, daß zwischen dem Erscheinen des ersten und zweiten Bandes ein halbes Jahrhundert lag und die Herausgabe des Werkes bei Kriegsende erst bis zu Band III, 1 gediehen war. Der vorliegende Band nun enthält die Urkunden aus der Zeit des Hochmeisters Heinrich Dusemer, des unmittelbaren Amtsvorgängers Winrichs von Kniprode. Der Kalischer Friede mit Polen im Jahre 1343 hatte dem Ordensstaat die äußere Absicherung gebracht, die durch die endgültige Festlegung der preussisch-pommerellischen Grenze im Jahre 1349

noch verstärkt werden konnte. Dadurch wurde der ungestörte Siedlungsausbau im Inneren möglich, den der vorliegende Band besonders deutlich werden läßt. Von den 738 Nummern enthält die überwiegende Mehrzahl Verleihungen des Ordens an Private deutscher und preußischer Herkunft sowie Handfesten für preußische Städte und Dörfer und Bestätigungen älterer Rechte. Daneben werden die weitreichenden Beziehungen des Deutschen Ordens sichtbar, im hansischen Raum (Lübeck, Wisby, Nowgorod, Brügge), nach England, Frankreich und Skandinavien. Wir finden weiterhin die hochmeisterlichen Schlichtungen bei Streitigkeiten zwischen dem Rat und der Gemeinde in Danzig oder zwischen der Alt- und Neustadt in Thorn sowie die umfangreichen Gravamina der Thorer über ihren Komtur. Von besonderer Tragweite ist schließlich der Verkauf Estlands durch König Waldemar IV. von Dänemark an den Deutschen Orden im Jahre 1349, ein Vertragswerk, das einschließlich der zahlreichen Belege über die Bezahlung der Kaufsumme fast dreißig Nummern umfaßt. — Der Herausgeber hat sich an die bewährten, schon in Bd. III, 2 dargelegten Editionsgrundsätze gehalten. Für die Zukunft allerdings will er eine andere Editionsform wählen, zu der die immer mehr anwachsende Stofffülle zwingt. — Das noch fehlende Register zum 4. Band ist in Kürze zu erwarten. *O. Israel*

Die Berichte der Generalprokuratoren des Deutschen Ordens an der Kurie. 2. Band: *Peter von Wormditt (1403—1419)*. Bearbeitet von Hans Koeppe (Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung Heft 13. Göttingen 1960, Vandenhoeck & Ruprecht. 675 S.). — Die in großer Zahl erhaltenen Berichte wurden in größerem Ausmaß bisher nur von der Landesforschung benutzt. Von ihrer Edition liegt jetzt zunächst der zweite Band mit den Berichten Peters von Wormditt, des ersten Generalprokurators des Ordens an der Kurie, von dem eine größere Anzahl von Berichten erhalten ist, vor. Der Band enthält 324 Stücke, darunter als Kern 136 Berichte des Generalprokurators selbst und 36 Weisungen des Hochmeisters an diesen als Gegenstücke, ferner eine Reihe von aus anderweitigen Nennungen inhaltlich erschlossenen Berichten, Berichte anderer Gesandter und inhaltlich mit den Hauptgruppen zusammenhängende andere Briefe. Der Hg. hat Regesten sowie regestenartiger Wiedergabe breitesten Raum gegeben, dabei jedoch innerhalb der gerafften Wiedergabe bei charakteristischen Wendungen, termini technici u. dgl. immer wieder den Wortlaut beibehalten. So scheint ein optimales Kompromiß zwischen den Interessen des Benutzers und den Herstellungskosten erreicht. Der Umfang ist nicht zuletzt dem gewichtigen Anmerkungsapparat zu verdanken, der neben reichen Literaturangaben einen ausführlichen Sachkommentar bietet und durch zahlreiche Querverweise innerhalb der Edition selbst ein Sachregister weitgehend ersetzt. — Inhaltlich überwiegen naturgemäß die politischen Geschäfte des Ordens an der Kurie, also die dort geführten Prozesse, Pfründensachen, vornehmlich die Besetzung der preußischen und livländischen Bischofsstühle. Daneben erhalten wir sehr lebendige und detaillierte Schilderungen von der Kurie überhaupt und den dort einlaufenden politischen Nachrichten, so daß wir es hier durchaus mit einem Vorläufer der in der Neueren Geschichte so wichtigen diplomatischen Relationen zu tun haben. Die Berichte des vorliegenden Bandes erhalten zusätzliches Gewicht dadurch, daß sie die Zeit der Konzilien von Pisa und Konstanz mit einschließen, Zeiten gesteigerter diplomatischer Aktivität — $\frac{2}{3}$ der Prokuratoren-

berichte rühren aus den Konzilsjahren! Damit ist der Band zugleich eine reiche Quelle für die preußisch-polnischen Auseinandersetzungen nach Tannenberg. Als von speziellem Interesse für den Bereich dieser Zeitschrift seien u. a. hervorgehoben das sehr umfangreiche Material zum Geldwesen des Ordens (im Register unter „Brügge“ und „Flandern“), die Berichte über den aus dem Danziger Fronleichnamsaufstand 1416 erwachsenen Prozeß und einige interessante Nachrichten über die Brigittenklöster zu Danzig und Reval. *H. Boockmann*

Rolf Walther zeigt die Grenzen auf, die der Benutzung von Stadtplänen als Quelle für den ältesten Zustand der Stadt gesetzt sind, indem er *Die Veränderungen ost- und westpreußischer Stadtgrundrisse nach der Ordenszeit* untersucht (ZfO 9, 1960, 3—56, mit 4 Stadtplänen). Die auf schriftlichem und Kartenmaterial vom 16. bis 20. Jh. aufgebauten Feststellungen beschränken sich ausschließlich auf kleinere Städte und weisen als Veränderungen in erster Linie für den Gesamtplan unbedeutende Straßenbegradigungen auf. Offenbar waren solche Abänderungen leichter durchführbar, je lockerer die Bebauung (eben in den Kleinstädten) und je gründlicher die solchen Maßnahmen meist vorangehende Zerstörung war. *H. W.*

Horst Alexander Willam, *Die Fischerei des Deutschen Ordens in Preußen bis zu Dietrich von Altenburg* (JbKönigsb. 11, 1961, 64—152), hat die mittelalterlichen Quellen, frühneuzeitlichen Beschreibungen und modernen Forschungsergebnisse gleichermaßen herangezogen, um den Fragenkomplex möglichst von allen Seiten anzupacken. Stark herausgestrichen werden die rechtlichen Fragen. Der zweite Teil (86—137) behandelt ausführlich die Fischereivereinbarungen des Deutschen Ordens mit auswärtigen Fürsten und den preußischen Bischöfen sowie die Fischereiverleihungen des Ordens im Lande bis 1341, diese nach Kreisen geordnet. Besonders günstige Fischereirechte (für die Frühzeit) erhielt Elbing 1246. Ein dritter Teil ist den Fanggeräten und den Fischarten gewidmet; er enthält auch eine Zusammenstellung der preußischen Städtewappen mit Fischbildern. Die Arbeit führt vor Augen, welche große Bedeutung das Fischereiwesen im gewässerreichen Ordensland besessen hat. Unwillkürlich stellt sich hier die Frage nach dem Fischhandel ein, nach der Fischausfuhr aus dem Ordensland und nach dem Umfang der Fischeinfuhr aus den bekannten Fischfanggebieten der Hanse, Norwegen und Schonen, nach Preußen. Aber das ist ein Problem für sich und wird vom Verf. nicht aufgenommen. Nur am Rande werden die polnischen Zollvergünstigungen für die Einfuhr von Heringen erwähnt. *H. W.*

Manfred Hellmann bietet *Beiträge zur Geschichte des Dreizehnjährigen Krieges im Ordenslande Preußen* (JbGMOst. 8, 1959, 1—47; Anhang von Gerhard Piccard, *Die Zeitbestimmung der Handschrift 3994 des Landesregierungsarchivs Innsbruck durch Papierzeichen*, ebd. 47—49) auf Grund einer Abschriftensammlung von acht Urkunden im Landesregierungsarchiv Innsbruck, die bisher gar nicht oder in weniger zuverlässigen Fassungen bekannt waren; der Inhalt bezieht sich auf die Verhandlungen zwischen den Söldnerführern des Deutschen Ordens mit dem Hochmeister und vor allem dem König von Polen in den Jahren 1455/56 und läßt erstere in einem günstigeren Licht erscheinen, als es bisher meistens geschehen ist. *H. W.*

Kurt Forstreuter hat sechs heute z. T. schwer zugängliche Aufsätze aus den Jahren 1931—43 unter dem Titel *Beiträge zur preußischen Geschichte im 15. und 16. Jahrhundert* neu herausgebracht (Studien zur Geschichte Preußens 7. Heidelberg 1960, Quelle & Meyer. 164 S.). Die vornehmlich auf Aktenstudium beruhenden Beiträge befassen sich in erster Linie mit Themen, die um die letzten Hochmeister des Deutschen Ordens und den ersten Herzog von Preußen und deren nächste Umgebung kreisen: „Die deutsche Sprache im auswärtigen Schriftverkehr des Ordenslandes und Herzogtums Preußen“ (7—28); „Die Hofordnungen der letzten Hochmeister in Preußen“ (29—34); „Wolf Rieder, ein Hofmaler des Hochmeisters und Herzogs Albrecht“ (35—41); „Fabian von Loßainen und der Deutsche Orden“ (42—55); „Zu den Kriegsstudien des Herzogs Albrecht von Preußen“ (56—72). Der letzte Aufsatz: „Die preußische Kriegsflotte im 16. Jahrhundert“ (73—164), interessiert uns am meisten wegen der hansischen Belange — auch des 15. Jhs.! —, die hier angesprochen werden. Der Orden besaß kaum Seeschiffe; bei seinen wenigen Seeoperationen, etwa der Besetzung Gotlands, bediente er sich der Schiffe preußischer Städte, die ihm Hilfe leisten mußten, oft gegen die hansischen Interessen. Dieses Moment müßte nach F. bei der Behandlung des Abfalls der Stadt Danzig vom Orden stärker beachtet werden. Die Auseinandersetzungen zwischen Danzig und dem Orden zur See während des 13jährigen Krieges und in der darauffolgenden Zeit werden in die Darstellung einbezogen. Der Orden versuchte, Danzig durch ein Bündnis mit Dänemark entgegenzutreten. Erst nach der Säkularisierung Preußens 1525 kam es zu einer Verbesserung der Beziehungen zu Danzig. H. W.

H. Zins, *The political and social background of the early reformation in Ermeland* (EHR 75, 1960, 589—600), untersucht die Parteien, die seit 1519 die Geschieke des Ermlandes bestimmten. Die reformationsfreudigen Städte des Landes wurden vom Deutschen Orden unterstützt, der bei dieser Gelegenheit das Ermland wiederzugewinnen hoffte. Daher hielt es der Bischof von Ermland mit Polen und den Hansestädten gegen den Orden, wobei eine wichtige Rolle spielte, daß das Domkapitel zu Frauenburg ganz in den Händen der Kaufmannsoligarchien von Danzig, Thorn und Elbing war. Der Bischof Ferber selbst stammte aus einer der reichsten Patrizierfamilien Danzigs, die durch die soziale Revolution aus ihrer Heimatstadt vertrieben worden war. E. Pitz

Der Plan Herzog Albrechts vom 2. August 1525 zur Vereinigung und rechtlichen Umgestaltung der drei Städte Königsberg wird von Helmut Freiwald behandelt (JbKönigsb. 11, 1961, 153—172). Er ist in zwei Briefen des Herzogs vom 2. August 1525 an Bischof Georg von Polentz, der die Regierung während der Abwesenheit Albrechts von Königsberg führte, enthalten und war als Grundlage für Verhandlungen mit den Rats- und Gemeindevertretern der drei Städte Königsberg gedacht. Man erfährt, wie sich der Herzog die Vereinigung vorstellte: so über den dreigeteilten Rat (den heimlichen, mittleren und äußerlichen Rat), den „gemeinen Kasten“, der angesichts der infolge der Reformation geplanten Neuordnung des Kirchenvermögens vielleicht den Ausgangspunkt für den Plan einer politisch-rechtlichen Vereinigung der drei Städte gebildet hat, u. a. m. Es ist auch zu erkennen, daß die historisch gewachsenen Institutionen noch nachwirken sollten; so war geplant, daß die Bürgermeister

abwechselnd von der Altstadt und vom Kneiphof gestellt werden sollten, während der Löbenicht unberücksichtigt blieb. Der Landesherr wollte eigene Vertreter in die Räte senden, offenbar um seine Stellung im Stadtr Regiment zu stärken. Viele Fragen bleiben in diesem Rahmenplan offen, manche lassen verschiedene Deutungen zu. — Verf. schildert die sozialen, politischen und religiösen Verhältnisse in den drei Städten Königsberg zu Beginn des 16. Jhs. und prüft, welche Ziele der Herzog mit seinem Plan verfolgte und welche Möglichkeiten zu seiner Verwirklichung bestanden. Der Plan scheiterte; Königsberg wurde erst knapp 200 Jahre später eine einheitliche Stadt. H. W.

Fritz Gause, *Die Forderung deutscher Abstammung der Lehrlinge in den altpreußischen Gewerksrollen* (ZfO 9, 1960, 57—65), kommt zum Ergebnis, daß diese Forderung gar nicht so allgemein bestand, wie es bisweilen dargestellt wird. Von den zahlreichen Gewerksrollen des Herzogtums Preußen, die dem Verf. vorgelegen haben, verlangen nur wenige deutsche Abstammung der Lehrlinge, von den Rollen aus der — allerdings spärlich vertretenen — Ordenszeit nur zwei. Im 17. Jh. streicht man in manchen Rollen diese Klausel. Aber auch sonst scheint sie keine große Bedeutung gehabt zu haben, da keine Nachrichten über konkrete Streitfälle bekannt sind. Anders war es in dem mit Polen locker verbundenen Westpreußen und im Ermland, wo solche Bestimmungen eher der Erhaltung des Deutschtums dienten. Verf. betont, daß im Herzogtum Preußen nicht die Nationalität, sondern die Konfession und der soziale Standort eine Rolle gespielt hätten. Tatsächlich ging es wohl ganz allgemein darum, sich von dem „Andersartigen“ abzuschließen, und hierbei fielen meist Sprache, Konfession und teilweise auch sozialer Stand zusammen; damit stimmt auch überein, daß die preußischen Gewerke darauf bedacht waren, es den Einrichtungen im Deutschen Reiche gleichzutun, eine Forderung, die vor allem sozialen Charakter trägt und den Wunsch nach Verbindung mit dem Reiche unterstreicht. H. W.

Walter Mertineit, *Ostpreußische Manufaktur- und Merkantilpolitik im 18. Jahrhundert. Ein Beitrag zur fridericianischen Verwaltungspraxis* (ZfO 9, 1960, 481—492; vgl. HGbl. 78, 217 f.), macht deutlich, daß die merkantilistische Politik Friedrichs d. Gr. sich für das stark auf den freien Handel mit Polen angewiesene Ostpreußen ungünstig auswirkte, zumal diese östliche Provinz beim Aufbau von Manufakturen nicht in dem Maße vom Staat unterstützt wurde wie etwa die Kurmark und Schlesien. Die Provinzialregierung setzte sich vergebens für wirtschaftspolitische Maßnahmen ein, die Ostpreußens besonderer Lage gerecht wurden, bis seit 1780 der König mit einer aktiven Handelspolitik die Danziger, Engländer und Sachsen vom polnischen Markt zurückzudrängen versuchte und auch sonst Ostpreußen in den gesamtstaatlichen Planungen stärkere Berücksichtigung fand. H. W.

Hans Jürgen v. Witzendorff-Rehdiger, *Der ritterliche Adel und der Stadtadel in Schlesien* (JbBreslau 6, 1961, 193—212), ist der Meinung, daß es einen nicht ritterbürtigen Stadtadel in der von ihm geschilderten Form nur in Schlesien gegeben hat. Rat und Fernhändlergilde von Breslau führten wie der niedere Adel den Titel „ehrbar“, erwarben Landgüter, bildeten mit dem ritterlichen Adel die Mannschaft des Fürstentums, saßen mit diesem gleich-

berechtigt im adligen Mannrecht und stiegen schließlich zur Ritterwürde auf. Bei einem näheren Vergleich mit westlichen Verhältnissen würde sich zeigen, daß auch dort die Fronten zwischen Landadel und städtischer Oberschicht nicht immer starr waren. Allerdings scheint der Übergang vom „Stadtadel“ zum Ritteradel und umgekehrt in Schlesien leichter und daher häufiger als anderswo gewesen zu sein, wenigstens bis zur Mitte des 14. Jhs. — Am Rande sei vermerkt, daß man den Terminus „frühes Mittelalter“ nicht für das 13. Jh. verwenden sollte, wenn man wohl die Frühzeit der ausgebildeten deutschen Stadt in Schlesien meint (197 f., 199), und daß m. E. auch „Namen wie Suevus, Bavarus, Saxo...“ nicht eindeutig die „landsmannschaftliche Herkunft“ anzeigen, wie der Verf. annimmt (196), sondern ebenso wie bei Herkunftsbezeichnungen nach Städten auf Handelsbeziehungen hinweisen können. H. W.

Den Schlesiern an der Universität Leiden sind gleich zwei Beiträge gewidmet worden: August Müller †, *Schlesier auf der Hochschule in Leiden* (ASchlesKG 17, 1959, 164—205), und W. A. Fasel Kampen, *Die Schlesier an der Universität Leiden im 17. Jahrhundert* (JbBreslau 6, 1961, 331—350). A. Müller hat das Material etwas mehr aufgeschlossen als Kampen und versucht, einige Angaben über das Leben der in der Universitätsmatrikel Aufgeführten zusammenzutragen. Von den 770 Schlesiern, die 1597—1742 in Leiden studierten, bestand die Hälfte — einschließlich der nachträglich Geadelten — aus Adligen; den Rest bildeten vornehmlich städtische Patriziersöhne, davon über 100 aus Breslau. Mehr als die Hälfte der Studierenden, von denen das Studienfach bekannt ist, waren Juristen; nur 25 von 620 studierten Theologie. — An den stärker orthodox-calvinistisch eingestellten Universitäten Franeker, Groningen und Utrecht studierten weit weniger Schlesier als in Leiden (bei Kampen aufgeführt). H. W.

WESTEUROPA

(Bearbeitet von Ernst Pitz)

NIEDERLANDE. *Flandria nostra. Ons land en ons volk, zijn standen en beroepen door de tijden heen*, onder redactie van J. L. Broeckx, C. de Clercq, J. Dhondt, M. A. Nauwelaerts, Band I (Antwerpen-Brussel-Gent-Leuven 1957, N. V. Standaard Boekhandel. 535 S., zahlr. Karten und Bilder). — Von dem prächtig ausgestatteten Sammelwerk, das 1959 mit einem dritten Bande zum Abschluß gekommen ist, kann hier nur der erste berücksichtigt werden (die beiden folgenden behandeln die Geschichte der bildenden Kunst, Musik, Literatur und Wissenschaft). Das Werk gibt eine soziale Kulturgeschichte nicht nur Flanderns, sondern ganz Belgiens von der römischen Zeit bis auf die Gegenwart und legt die Betonung auf die Lebensumstände der verschiedenen Bevölkerungsschichten. Der erste, unter Leitung von J. Dhondt entstandene Teil behandelt dabei den sozial-, wirtschafts- und verfassungsgeschichtlichen Aspekt dieses zentralen Themas. Er enthält zwei einleitende Kapitel von A. Verhulst über die Entwicklung der Kulturlandschaft und der Flurformen und von J. Dhondt über die Geographie und Topographie der flandrischen

Städte und behandelt dann in drei Teilen die Bauern (A. Verhulst und P. Deprez), die Handarbeiter (J. Demey, E. Scholliers und J. Craeybeckx) und die Unternehmer in Handel und Manufaktur (R. Doehaerd, J. Craeybeckx und H. Coppejans-Desmedt). Sämtliche von vorzüglichen Sachkennern verfaßten Abschnitte zeichnen sich aus durch ein abgewogenes, den neuesten Stand der Forschung wiedergebendes, in strittigen Fragen und neuen Ausblicken aber konservatives, die gesicherte Erkenntnis vor unerprobten Hypothesen bevorzugendes Urteil. Sie erhalten durch knappe, aber gerade die neuere Literatur erfassende Bibliographien ein besonderes Gewicht. Meisterhaft ist namentlich Dhondts einleitende Analyse der Stadtentwicklung, die in kurzen Strichen die frühmittelalterliche Umstellung von den ostwestlich verlaufenden römischen Landstraßen auf die nordsüdlich führenden Wasserwege, die Ausbildung des nordeuropäischen Fernhandelssystems und die Entwicklung der inländischen Exportgewerbe als Faktoren von Angebot und Nachfrage darstellt, um daraus die Bedingungen für die Geschichte des flandrischen Städtewesens abzuleiten. Für die Hanseforschung wichtig ist auch, daß der Abschnitt von Doehaerd über den mittelalterlichen Kaufmann breiter ausgeführt ist als es das Sammelwerk erforderte; dadurch sind wir in den Besitz einer kurzen flandrischen Handelsgeschichte gekommen, die auch die Verhältnisse der für Flandern wichtigen auswärtigen Märkte, darunter des Hanseraumes, berücksichtigt. Alle Verfasser haben die wirtschaftlichen Hintergründe der sozialen und kulturgeschichtlichen Entwicklung breit berücksichtigt (Entwicklung der Löhne und Preise, Produktionsbedingungen des zünftig organisierten Handwerks, Vermögensbildung, Organisation des Handels usw.). Eine Fülle von Wiedergaben zeitgenössischer Bilder und Schriftstücke erläutert den Text (s. S. 386: Antwerpener Zolltarif des 15. Jhs.).

E. P.

Handelingen van de leden en van de staten van Vlaanderen (1384—1405). Excerpten uit de rekeningen der steden, kasselrijen en vorstelijke ambtenaren, door W. Prevenier (Koninklijke Belgische Academie voor Wetenschappen, letteren en schone kunsten, Koninklijke Commissie voor Geschiedenis. Bruxelles 1959, Paleis der Academies. XXXV, 488 S.). — Hier wird uns ein Quellenwerk über die Anfänge der General- und der Provinzialstaaten vorgelegt, das um so verdienstvoller ist, als es für die Frühzeit an Rezessen und Protokollen völlig fehlt und wir lediglich auf Nachweise der Reisekosten für die Tagungsteilnehmer angewiesen sind. Der vorliegende Band bringt die betreffenden Auszüge namentlich aus den Rechnungen der vier Lede von Flandern: der Städte Gent, Brügge und Ypern und des Freiamtes von Flandern. Daraus lassen sich 737 Tagfahrten in den Jahren 1385—1405 belegen, und nicht selten wird auch über den Gang der Verhandlungen dabei berichtet. Daraus zieht auch die hansische Forschung großen Gewinn, indem nicht nur die für die Hanse wichtigen Beziehungen Flanderns zu England, Frankreich und Spanien beleuchtet werden — 1387—90 gab es Spannungen zwischen der Hanse und England, und 1397 stand die Verlegung des genuesischen Stapels von England nach Brügge zur Debatte —, sondern auch die zur Hanse selbst. In diese Zeit fällt der Hamburger Vertrag vom November 1391 (HR I 4 Nr. 38—39), der nach mehrjährigen Streitigkeiten der Hanse die Bestätigung und Erweiterung ihrer Privilegien von 1360 und die Anerkennung ihrer Geldforderungen brachte. Über die damit zusammen-

hängenden Verhandlungen und die Auszahlung der hansischen Gelder, dann über die Obstruktion der flandrischen Beamten gegen die Ausübung der hansischen Vorrechte finden sich hier vielfach Nachrichten, die in den hansischen Quellen nicht belegt sind. Aus den späteren Jahren sind vor allem neue Nachrichten über die hansisch-flandrischen Abmachungen wegen des gemeinsamen Kampfes gegen die friesischen Seeräuber zu erwähnen. Das Quellenwerk bildet daher eine treffliche Ergänzung zu den HR und dem Hansischen UB und gewährt überdies einen interessanten Blick hinter die Kulissen der der Hanse ablehnend gegenüberstehenden flandrischen Städtewelt. Im Anhang findet der Leser den Vollabdruck von Hans. UB. 4 Nr. 924. E. P.

Dokumenten voor de geschiedenis van prijzen en lonen in Vlaanderen en Brabant (XVe—XVIIIe eeuw), gepubliceerd onder de leiding van C. Verlinden en de redactie van J. Craeybeckx door H. Coppejans-Desmedt, J. Craeybeckx, D. Dalle, V. Janssens, E. Scholliers, G. Croisiau, P. Deprez, J. Vermaut, A. Wyffels (Rijksuniversiteit te Gent. Werken uitgegeven door de faculteit van de letteren en wijsbegeerte 125. Brugge 1959, De Tempel. XXXVIII, 577 S., 2 Karten, 37 Graphiken). — Das umfangreiche Werk enthält lange Preisreihen namentlich für Getreide und Hülsenfrüchte, Gewürze und Kolonialwaren, auch tierische Produkte, Mieten und Pachten sowie aus Antwerpen eine Reihe von Löhnen. Diese Reihen sind aus den Rechnungen geistlicher Institute (Hospitäler, Klöster, Armenstiftungen) und verschiedener Städte sowie aus den Merkurialen ausgezogen, also regelmäßig auf dem Markte veranstalteten Preiserhebungen, die zur Richtschnur bei der Umrechnung von Naturalrenten in Geldwerte dienten. Der Charakter einer Quellenpublikation bleibt gewahrt; die Voraussetzungen für die Auswertung sind auch bei den einzelnen Rechnungen je nach den Interessen und Zwecken ihrer Urheber so unterschiedlich, daß man bei dem auswertenden Vergleich sehr vorsichtig sein muß. Im allgemeinen haben die Bearbeiter daher auch keine Indices über das Verhältnis der Preisentwicklung zum Preisstande einer Basisperiode gegeben. Die für die Auswertung grundlegende Frage der Maße und Gewichte wird durch A. Wyffels dahingehend geklärt, daß sie vom 15. bis zum 19. Jh. praktisch unverändert geblieben sind. Was die Münzen anlangt, so hat V. Janssens eine Tabelle über die Entwicklung des Gold- bzw. Silbergehalts beige-steuert, doch muß sich der Benutzer natürlich der vielfältigen Problematik des Münzwesens bewußt bleiben. Zu Fragen wie etwa der nach Preissteigerungen durch Verbesserung der Kreditmöglichkeiten (Geldschöpfung durch die Bankgeschäfte?) werden diese Preisreihen sicher erhebliches beisteuern können. Schaut man die Zahlenreihen an, so fallen die plötzlichen und heftigen Bewegungen der Preisentwicklung im 15. Jh. und die Milderung dieser Schwankungen im 16. Jh. auf, was Verlinden mit der Wirkung der monopolistischen Großhandelshäuser des 16. Jhs. erklären möchte, die vor allem in teuren Jahren den Getreide-Import in die Hand nahmen und so zur Beruhigung der Preise beitrugen. Im 16. Jh. gleichen sich auch die regionalen Unterschiede stärker aus, es entsteht eine Art nationaler Markt. Für die Ermittlung durchschnittlicher Lebenshaltungskosten reicht das Material noch nicht aus, dazu ist namentlich über die Löhne und die Preise gewerblicher Waren noch zu wenig bekannt. Erkennbar ist aber ein großer Umschwung in der Sozialentwicklung zwischen 1540

und 1550, wo eine teure durch eine preiswerte Zeit mit großer Kaufkraft des Geldes abgelöst wird. Wie sich das mit dem massenhaften Import der amerikanischen Edelmetalle verträgt, der zu dieser Zeit erst voll wirksam wurde, ist vorläufig undurchsichtig. Die von Waschinski für 1545/46 in Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein und Dänemark nur anhand der Preise und unter Außerachtlassung der Löhne ermittelte Preisrevolution wäre danach vielleicht doch etwas anders zu bewerten, als Waschinski es tut (vgl. HGbl. 71, 1952, 130). *E. P.*

A. E. Verhulst, *Les origines et l'histoire ancienne de la ville de Bruges* (MA 66, 1960, 37—63), unternimmt eine neue Überprüfung der Nachrichten über die Frühgeschichte von Brügge anhand der Ergebnisse der jüngsten Untersuchungen über die Entwicklung der flandrischen Küstengestalt (vgl. HGbl. 78, 184 und Verhulst in Tijdschr. v. d. Belg. Ver. voor aardr. studies 28, 1959, 21-54). Es ergibt sich, daß Brügge im 9. und 10. Jh. wahrscheinlich keine Hafenstadt gewesen ist und daß seine Blüte im 11. Jh. zunächst auf der Lage an der Achse des flandrischen Handels, der Landstraße nach Ypern, und dem Ausbau zum Sitz der gräflichen Verwaltung beruhte. Erst nach dieser Zeit wäre nicht ohne menschliche Nachhilfe das Zwijn, der Hafen Brügges, entstanden. *E. P.*

Hans van Werveke, *Bronnenmateriaal uit de Brugse stadsrekeningen betreffende de hongersnood van 1316* (BullCommHist. 125, 1959, 431—510), druckt ein Rechnungsfragment, das über die auf Kosten der Stadt Brügge vorgenommene Bestattung der Opfer der Hungersnot von 1317 berichtet, und eine Sonderrechnung des Rates über die Haltung eines Getreidevorrates und dessen Verkauf zum Einstandspreise an die Bäcker, deren Namen einen breiten Raum einnehmen (vgl. HGbl. 78, 220), ab. *E. P.*

Charles Verlinden, *La „lamentation“ de Zegher Van Maele sur la situation de Bruges de 1565 à 1592 et l'histoire des prix* (RN 42, 1960, 249—Brügges (ed. C. Carton 1859) überlieferten Preisangaben der Jahre 1584—1586 257), behandelt die in der Chronik des Zegher Van Maele vom Niedergang namentlich für Lebensmittel. Da es sich nicht um durchschnittliche, sondern um Preise aus einer Teuerung handelt, muß man bei der Auswertung vorsichtig sein. *E. P.*

Mit einer auf späteren Plänen und Urkunden beruhenden Untersuchung der Genter Gegebenheiten (*Castrum en Oudburg te Gent. Bijdrage tot de oudste Geschiedenis van de Vlaamse Steden*. Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, nieuwe reeks, deel 14, 1960, 62 S.) liefern Hans van Werveke und A. E. Verhulst einen wertvollen Beitrag zur städtischen Frühgeschichte. An Hand einer sorgfältigen topographischen Rekonstruktion des auf einer Insel der Leie liegenden hochmittelalterlichen Castrum (vor 1180) kennzeichnen die Verf. zwei Bestandteile verschiedenen Charakters. In dem ersten findet man einerseits gräfliche Verteidigungs-, Verfassungs- und Wohnanlagen (lapidea und lignea domus, aula comitis), andererseits die kirchlichen Gebäude des S. Pharaïdis-Stifts. Als vetus castrum, vetus burgus (nl. Oudburg) wird der andere Teil in den Quellen erwähnt. Den Verfn. nach könnte dieses Oudburg, in welchem Lederarbeiter schon in der ersten Hälfte des 10. Jhs. wohnen, als eine „gräfliche Stadt“ (S. 57) betrachtet werden, älter als die Kaufmannsniederlassung (portus) und von ihr ganz abgetrennt. Es sei hier außerdem auf die interessanten Ausführungen über die vieldeutigen Begriffe

castrum, castellum und burgus hingewiesen. Leider ist W. Schlesingers wichtige Untersuchung desselben Problems (*Burg und Stadt*, vgl. HGBlI. 75, 122) den Verfn. unbekannt geblieben. — Fruchtbar wäre ein methodischer Vergleich mit den deutschen Städten. Was die maasländischen Städte, namentlich Huy und Namur, angeht, so scheint diese neue Arbeitshypothese zu passen. *A. Joris*

Vroeg middelnederlands ambtelijk proza: Gentse keuren van vóór 1240, uitgegeven door A. C. F. Koch (Fontes minores medii aevi X. Groningen 1960, Wolters. XXX, 62 S., 1 Schrifttafel). — Eine um 1237/40 sicher in der Kanzlei der Stadt Gent entstandene Handschrift enthält neben einigen Urkunden-Ab-schriften auch etliche Statuten betr. Straf- und Schuldrecht in lateinischem und mittelniederländischem Text. Beide Fassungen stellen je selbständige Überlieferungen dar, und in einem Falle haben wir, wie der Herausgeber in der Einleitung zeigt, sogar einen Entwurf. Die Neuausgabe ist namentlich für Übersetzungsprobleme wichtig, etwa bei so schwierigen Begriffen wie castrum und villa.

E. P.

Coutumes de la ville et chatellenie de Warneton, par Egied I. Strubbe et Pierre de Simpel (Recueil des anciennes coutumes de la Belgique: Coutumes des pays et comté de Flandre, Quartier d'Ypres. Bruxelles 1958, Commission royale des anciennes lois et ordonnances de Belgique. L, 390 S.). — Warneton (Waesten), südlich Yperns an der Lys gelegen, war der Vorort der kleinsten Kastellanei der Grafschaft Flandern. Die Überlieferung der Rechtsquellen dieses kleinen Bezirks ist durch einen Rathausbrand von 1527 und die Zerstörung der Stadt im Ersten Weltkriege schwer geschädigt worden; so liegt der Schwerpunkt der Edition auf dem 16. und der ersten Hälfte des 17. Jhs. Für die Hanse- und Wirtschaftsgeschichte sind diese Quellen unergiebig, da verfassungs- und wirtschaftsrechtliche Bestimmungen selten sind. Jene finden sich vor allem in den Coutumes von 1538; von diesen haben einiges Interesse die Vorschriften über die Lakenherstellung und den Gebrauch der städtischen Tuchsiegel „als Pieter ende Pauwelsleeuwen ende veil meer andere“ (S. 193, 234 u. ö.) sowie die gewerbepolizeilichen Vorschriften über Bäcker, Müller, Brauer, Knochenhauer, Fischer; einmal findet sich eine Bestimmung über den Ausschank von Hamburger und Bremer Bier (1555, S. 253).

E. P.

F. Pollentier, *De hervorming van de admiraliteit op het einde van de XVIe eeuw met betrekking tot Duinkerken* (ASE 96, 1960, 157—177), behandelt die nach der Eroberung Dünkirchens durch die Spanier im J. 1583 eingerichtete Admiralität als oberste Behörde mit gerichtlicher, administrativer und militärischer Kompetenz in allen mit Seekrieg und Kaperei zusammenhängenden Fragen sowie mit eigenen Einnahmequellen. Seit 1609 wurde die Admiralität wieder liquidiert.

E. P.

E. Scholliers, *De levensstandaard in de XV^e en XVI^e eeuw te Antwerpen* (Antwerpen 1960, de Sikkel. XXXII, 284 S., 32 Diagramme). — Die Arbeit gibt die Auswertung der vom Verf. an anderer Stelle (siehe oben, 195 f.) S. 241—480 zusammengetragenen Daten und betritt sachlich und methodisch überall Neuland. Für Antwerpen liegt ein außerordentlich reiches Material an Preis- und Lohndaten des 15. und 16. Jhs. vor, und Sch. hat daraus mit großer Bedachtsamkeit die Grundsätze abgeleitet, die es erlauben, eine Statistik der

Lebenshaltungskosten aufzubauen. Zum Maßstab nimmt er dabei nicht die Entwicklung der Preise im Edelmetallwert, sondern den Wert der menschlichen Arbeitskraft: Wie lange muß ein Arbeiter schaffen, um sich diese oder jene Ware kaufen zu können? Dazu muß zunächst eine Statistik der Preise in vergleichbaren Werten erstellt werden (nebenbei ergibt sich dabei die Bedeutung der Getreidezufuhr aus der Ostsee in genauen Zahlen) und ebenso eine Statistik der Löhne. Indem nun für jedes Jahr die Kaufkraft eines Tageslohnes in Pfunden Roggenbrot, Weizenbrot, Erbsen, Butter, Käse, Eiern usw. festgestellt wird, ergibt sich folgende Periodisierung: auf eine durch die hansische Sundblockade ausgelöste Krise 1438 folgt bis 1486 eine lange Periode stabiler Preise und Löhne, die man sogar bis 1513 rechnen kann, da die Teuerung von 1487—89 keine dauernden Preiserhöhungen auslöste. Die Jahre 1513—1542 bilden eine Periode rasch steigender Preise und unzureichender Lohnanpassung und zugleich eine Zeit unruhiger sozialer Verhältnisse. Von 1543 bis 1584 folgt darauf eine Periode großer Lohnerhöhungen, begünstigt durch die Bevölkerungsbewegung: Die durch die Teuerung verursachte Sterblichkeit ließ das Angebot an Arbeitskraft fallen und mit der Nachfrage die Löhne steigen. Ab 1585 pendelt sich das neue Lohn-Preis-Niveau ein, um bis zum Ende des 18. Jhs. Bestand zu haben. Insgesamt ergeben sich für das 16. Jh. nach Eliminierung der Münzverschlechterungen Preissteigerungen um das 6- bis 8fache und Lohnsteigerungen um das 5- bis 6fache. Anschließend gibt Sch. in sehr komplizierten Überlegungen eine Schätzung des Arbeiterbudgets. Er meint, von dem Lohn wären 70—80 % für Lebensmittel, 5—15 % für Wohnung und je 5—10 % für Heizung/Beleuchtung und Kleidung/Sonstiges aufgewandt worden. Daraus errechnet sich als Maß des Lebensstandards ein Nahrungswert von 2440 täglichen Kalorien: ein durchaus beachtliches Niveau, wie es heute nur $\frac{1}{4}$ der Weltbevölkerung erreicht. Gleichwohl kann aber ein hoher Standard, der häufig durch Teuerungen unterbrochen wird, nicht als günstig bezeichnet werden. — Schon nach diesen Andeutungen müßte klar sein, daß sowohl Methode wie Ergebnisse der Arbeit allerhöchstes Interesse beanspruchen. Noch nie hat bisher der Lebensstandard einer vergangenen Zeit so exakt bestimmt und in moderne Vorstellungen übersetzt werden können. Eine gewisse Vorsicht ist gleichwohl angebracht. Es liegt in der Natur der Sache, daß die Anwendung statistischer Grundsätze an der Art des Quellenmaterials gewisse Grenzen findet. Die moderne Statistik der Lebenshaltungskosten kann in getrennten Erhebungen die Preis-Lohn-Daten und das repräsentative Budget, den „Warenkorb“ des Normalverbrauchers ermitteln, aus deren Vergleich sich der Index der Lebenshaltungskosten ergibt, während Sch. das zweite aus dem ersten ableiten muß. Die Tragweite dieser Differenz zu ermessen, mag den Fachleuten überlassen bleiben; auf jeden Fall hat Sch. den wissenschaftlichen Hilfsmitteln zur Erfassung soziologischer Tatbestände, die sich bisher im wesentlichen auf Vermögensstatistiken beschränkten und nur gelegentlich andere Kriterien wie die Wohnweise (v. zur Mühlen, HGBll. 75. 48—69) heranzogen, ein ganz wichtiges und, wie es scheint, sehr exaktes Verfahren hinzugefügt.

E. P.

Wilfrid Brulez, *De firma Della Faille en de internationale handel van vlaamse firma's in de 16e eeuw* (Verhandelingen van de koninklijke vlaamse academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van Belgie, klasse der

letteren 35. Brussel 1959, Paleis der academien. XXVI, 634 S., 9 Bildtafeln). — Das umfangreiche, von bisher unbekanntem Material strotzende Werk gehört zu den wichtigsten handelsgeschichtlichen Neuerscheinungen der letzten Jahre, nicht nur als erste Arbeit über den Eigenhandel eines so bedeutenden (bisher aber nur als Treffpunkt fremder Kaufleute gewürdigten) internationalen Platzes wie des Antwerpen des 16. Jhs., sondern auch wegen seiner Quellengrundlage. Abgesehen von einem bereits früher veröffentlichten Kapitel über den Italienhandel (HGBl. 76, 222), stützt sich das Werk im wesentlichen auf das Firmenarchiv Della Faille, und damit gelingt es nun, Antwerpen als Sitz einer kapitalkräftigen und unternehmungslustigen Kaufmannschaft nachzuweisen, die keineswegs in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. durch die Schließung der Schelde und die niederländischen Unruhen ruiniert worden ist, sondern gerade in dieser Zeit durch konsequente Ausnutzung der modernsten Geschäftstechniken ansehnliche Gewinne einheimen konnte. Die Firma Della Faille gehörte am Ende des 16. Jhs. zu den reichsten Handelshäusern Europas, und zum hansischen Raume stand sie insofern in einer engeren, wenn auch indirekten Beziehung, als sie vorwiegend im Textilhandel mit englischen Tuchen und italienischer Seide tätig war und die Schlagader dieses Handels, der Speditionsweg seit 1568 über die Unterelbe lief. Seit 1570 hatte die Firma sogar vorübergehend eine Niederlassung in Hamburg. Im Ein- und Verkauf spielte dagegen der deutsche und baltische Markt für die Firma im ganzen nur eine untergeordnete Rolle. — Als Materialsammlung wird dieses Buch immer neu bleiben. Für die Reichhaltigkeit seines Ertrages können hier nur Beispiele genannt werden. So erhalten wir einen Einblick in die Anfänge der nordeuropäischen Mittelmeerfahrt, in der Engländer und Antwerpener zunächst die Italiener aus dem Geschäft verdrängten, um dann am Ende des 16. Jhs. den Gewinn Holländern und Hanseaten überlassen zu müssen. Hier sehen wir jetzt vieles deutlicher, als Beutin es uns 1932 schildern konnte. Namentlich hat sich durch die Mittelmeerfahrt der italienische Markt erst voll entfaltet; im 16. Jh., als der Landtransport dem Seeweg an Sicherheit und Schnelligkeit noch weit überlegen war, nahm im wesentlichen nur Norditalien am europäischen Handel teil. — Genau untersucht wird die innere Organisation der Firma und das Zusammenspiel zwischen Zentrale und Filialen. Die einzelnen Glieder der Firma bringen die Mittel für ihre Einkäufe entweder durch den Verkauf von Waren oder dadurch auf, daß sie Wechsel auf andere Glieder ziehen; Kreditnahme und Bargeldtransport sind selten. Die Wechsel ihrerseits dienen ausschließlich der Finanzierung des Handelsbetriebes; de Roover dürfte demnach die Bedeutung der Finanzwechsel im 16. Jh. doch sehr überschätzt haben. Die Firma bediente sich mit doppelter Buchführung, Wechselbrief, Seeverversicherung, ständiger Korrespondenz zur laufenden Unterrichtung über alle Marktchancen und dem Kommissionssystem der modernsten, aus Italien importierten Geschäftstechnik. — Das Kommissionssystem erlaubte auch kleineren Kaufleuten, sich auf auswärtigen Märkten vertreten zu lassen, und brach damit das Monopol, das früher die Großunternehmen besaßen, die allein sich Faktoren leisten konnten: Das 16. Jh. ist kein „Zeitalter der Fugger“, sondern eines der sich organisierenden mittleren Kaufmannschaft und eines, das dem Warenhandel fast ausschließlich seine Bedeutung verdankt, nicht aber dem Geldhandel und dem politischen Bankiersgeschäft, die zu Unrecht bisher allein beachtet worden sind. An Einzelheiten sei

noch der Brauch, Obligationen zu diskontieren (1585), und der Umstand hervor-
gehoben, daß Brulez dem selbstreisenden Kaufmann oder Faktor in der nord-
europäischen Handelswelt des 16. Jhs. noch große Bedeutung zukommen läßt.

E. P.

Emile Coornaert, *Le rayonnement d'Anvers dans le nord de la France au XVI^e siècle* (RN 41, 1959, 251—263), untersucht den Handel zwischen Antwerpen und den Landschaften Hennegau, Cambrésis und Artois, die Kaufleute, die diesen Handel tätigten, und die Art ihrer Geschäfte. Die genannten Landschaften entbehrten im 16. Jh. führender Zentren, sondern zerfielen in viele, verschiedenen Tendenzen gehorchende Teile.

E. P.

Emile Coornaert, *Les marchands dans les échanges entre la France et Anvers au XVI^e siècle* (RHES 37, 1959, 407—427). — Die Beziehungen Antwerpens zu dem verhältnismäßig weniger entwickelten Frankreich waren nicht sonderlich eng.

E. P.

R. Baetens, *Een Antwerps handelshuis uit de XVII^e eeuw. De firma Van Colen* (TG 73, 1960, 198—214), behandelt eine Firma, die auf Spanien und Spanisch-Amerika handelte und sich durch einen Nachlaß von fünfzehntausend Briefen aus 60 Jahren auszeichnet. Der Aufsatz enthält eine genealogische Darstellung und einen Abriß der Tätigkeit der Firma, namentlich des regelmäßigen Briefwechsels mit auswärtigen Korrespondenten zur Information über die Märkte.

E. P.

Antwerpse schepenbrieven, bewaard op het Rijksarchief te Antwerpen 1300—1794, door Gaston Beterams (Brussel 1959, Algemeen Rijksarchief. VIII, 456 S.), enthält Kurzregesten von fast 2400 Urkunden der Schöffen und des Rats zu Antwerpen. Wir erfahren u. a. von Antwerpener Kaufleuten, die sich in Wilna wie auf den Kanarischen Inseln aufhalten. Nachrichten zur Geschichte der Hanse und ihres Gebietes sind selten; 1548 wird ein Vertrag über den Versand Lüneburger (!) Wolle nach Frankreich beurkundet, und 1627 verkauft Tobias Mittendorf, Hausmeister des Osterlingshauses und Bevollmächtigter der Deutschen Hanse, das Haus „Die Klus“, jetzt „Das kleine Ostersche Haus“ am alten Kornmarkt.

E. P.

André Joris, *La ville de Huy au moyen âge des origines à la fin du XIV^e siècle* (Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège fasc. CLII. Paris 1959, Société d'édition „Les belles lettres“. 514 S., 7 Karten). — Die Stadt Huy kann im Mittelalter mit 6000 Einwohnern nicht mehr zu den Kleinstädten gerechnet werden. Doch ist die Quellenlage zur Stadtgeschichte schlecht, da alle Urkunden des Stadtarchivs im J. 1408 vernichtet wurden. Als Ersatz stehen nur die Urkunden der Hospitäler zur Verfügung, die aber erst im 13. Jh. einsetzen. Auch archäologische Quellen fehlen fast völlig. — J. kann wahrscheinlich machen, daß an der Stelle einer römischen Siedlung in fränkischer Zeit ein königlicher Fiskus entstand, dessen Münzstätte aus englischen und westfriesischen Münzfunden gut bekannt ist. Am Ende des 10. Jhs. ging dieser Fiskus in den Besitz des Bischofs von Lüttich über. Spätestens um diese Zeit war sicher neben dem castrum eine Kaufmannssiedlung vorhanden, da Kaufleute von Huy um 1000 im Londoner Zolltarif erwähnt werden. In der

bekannten Urkunde von 1066 verglichen sich Bischof und Bürger derart, daß die Bürger die Kosten für den militärischen Ausbau des Platzes übernahmen und dafür ein Bündel verschiedener Rechte erhielten, unter denen mit einiger Sicherheit die Gründung eines besonderen, aus der bischöflichen Domäne herausgenommenen, dem Bischof unmittelbar untergebenen Rechtsbezirks auszumachen ist, nicht dagegen die einer neuen Stadtverfassung; auch das neue Stadtrecht wurde offenbar weiterhin von den bischöflichen Beamten gewahrt, doch mögen die Bürger an der bischöflichen Finanzverwaltung beteiligt worden sein. — Leider lassen sich auch die topographischen Verhältnisse dieser frühen Zeit nicht sicher aufklären. Man vermißt dabei eine siedlungskundliche Analyse der Feldmark und der städtischen Umgebung, zumal J. den Burgus des 11. und 12. Jhs. als planmäßige Neuanlage deutet, die später verschiedentlich erweitert worden ist, so daß man sich fragt, welche älteren Verhältnisse dadurch verschüttet worden sind. Auch der Umstand, daß etwa 60 Dörfer der Umgebung im Spätmittelalter von dem Zoll zu Huy befreit sind, gibt da zu denken. J. deutet dies nur als Beweis für das Einzugsgebiet des städtischen Marktes; es könnte darin aber auch ein Relikt des alten Fiskalbezirks stecken. Vorzüglich erhellt die Topographie die Entwicklung der städtischen Gewerbe mit ihren getrennten Siedlungs- und Straßenvierteln. Dies Handwerk, zunächst vornehmlich Metallgewerbe, seit dem 13. Jh. aber die Tuchmacherei, ist der Nerv des Fernhandels, der die Rohprodukte herbeischaffen und die Fertigware absetzen muß. J.'s ausführliche Schilderung dieser Verhältnisse wiederholt im wesentlichen Ammanns Ergebnisse aus der Rörig-Gedächtnisschrift. — Die Arbeit schließt mit der Betrachtung der sozialen Verhältnisse und der Stadtverfassung im Spätmittelalter. Eine führende, wohl im Handel reich gewordene, aber nicht abgeschlossene Schicht stellte sowohl die vom Bischof abhängigen Schöffen wie seit dem 13. Jh. die Gemeindeorgane: Bürgermeister und Rat, deren Befugnisse J. aus einer Schwurgemeinschaft ableiten möchte. Obwohl eine solche nicht belegt ist, wird man ihm darin zustimmen können. Seit dem Ende des 13. Jhs. tritt auch noch die Handwerkerschaft als politische Kraft auf. — J. ist mit Recht angesichts der dürftigen Überlieferung in seinen Schlüssen sehr vorsichtig; gleichwohl könnte man in der Zusammenfassung der Ergebnisse wohl etwas fester zupacken.

E. P.

Auf das auf reichem Archivmaterial und sorgfältiger Planforschung beruhende Buch von E. Hélin, *La population des paroisses liégeoises aux XVII^e et XVIII^e siècles* (Documents et Mémoires de la Commission communale de l'Hist. de l'Ancien Pays de Liège, Heft 4. Lüttich 1959. 432 S., 12 Karten), sei hier kurz hingewiesen. Mit Genauigkeit untersucht Verf. Fläche sowie Bevölkerung jedes der 32 Lütticher Kirchspiele. Wir heben nur die städtische Einwohnerzahl heraus: Für Stadt und Umgebung zählt Verf. 45 000 bis 50 000 Einwohner um 1650, 55 000 um 1750 und 54 000 um 1790.

A. Joris

Wichtig, besonders als Beispiel einer neuen Forschungsmethode, ist der Aufsatz von L. Génicot, *La structure économique d'une principauté médiévale. Le comté de Namur du XII^e au XIV^e siècle* (Études historiques à la mémoire de N. Didier. Paris 1960. S. 163—171, 2 Karten). Verf. sucht hauptsächlich die landwirtschaftliche Struktur eines mittelalterlichen Territoriums zu bestimmen. Dafür untersucht er die in den Dörfern der Grafschaft Namur für Getreide

laufend gebrauchten Maße. In der Tat sind diese oft nach einer benachbarten Stadt benannt (z. B. *mensura namurcensis*, *hoyensis*, usw.). So ergibt sich eine einleuchtende Darstellung der Wirkungskreise verschiedener Stadtmärkte im Rahmen der Landwirtschaft und deren Entwicklung vom 12. bis 14. Jh. Von besonderem Interesse wäre die systematische Anwendung dieser Methode auf andere Landschaften.

A. Joris

H. Bauduin, *Kopermolens in Zuid-Limburg. Een verdwenen industrie* (Maasgouw 79, 1960, 23—29). — Seit der Zerstörung von Dinant im J. 1466 war der Sitz der dortigen weltberühmten Messingindustrie in Bovignes und später in Aachen. Aus einheimischen Zinkerz-(Calmin-)Vorkommen und Harzer Kupfer wurde in einheimischen Kupfermühlen das Messing hergestellt, das in Platten oder als Draht versandt wurde. Im 17. Jh. ist diese Industrie während der Religionskriege zugrundegegangen.

E. P.

R. Degryse, *Nog het begin van het haringkaken te Biervliet* (ASE 96, 1960, 210—222), stellt die Daten über die Anfuhr von Kakhering in Biervliet nach 1405 zusammen. Die Zahlen zeigen einen gewissen Anstieg, bleiben im ganzen aber gering; daraus schließt er auf ein geringes Alter der Kaktechnik in den Niederlanden (vgl. HGBll. 78, 220).

E. P.

J. G. van Dillen, *De opstand en het Amerikaanse zilver* (TG 73, 1960, 25—38). — Während des achtzigjährigen Krieges geriet die junge Republik mehrfach in politische und finanzielle Krisen, wenn der Handel durch spanische Verbote zum Stocken kam. Die Unterbrechungen fanden aber immer ein rasches Ende, da Spanien ebensosehr auf die Anfuhr von Getreide und Schiffsbaumaterial aus den Niederlanden angewiesen war wie die Niederlande auf spanisches Salz, Wolle und vor allem das Silber. Da die deutschen Silberminen im 16. Jh. nicht mehr viel erzeugten, mußte das für Münzprägung und Handel lebensnotwendige Silber aus Spanien beschafft werden. Dies geschah sowohl im direkten Handel wie durch Schmuggel und indirekten Bezug über Hamburg. Im 17. Jh. regte die Übermittlung des amerikanischen Silbers nach Europa auch das Bank- und Geldhandelswesen in Amsterdam an.

E. P.

Simon Hart, *The prehistory of the New Netherland Company. Amsterdam notarial records of the first Dutch voyages to the Hudson* (Amsterdam 1959, City of Amsterdam Press. 105 S., 1 Karte). — Die Anfänge der Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und Nordamerika haben infolge der Streitigkeiten zwischen den beteiligten Kaufleuten und Schiffern eine relativ reiche, aber im ganzen unvollständige Dokumentation hinterlassen, die hier erstmals ausgewertet wird. Die Holländer erschienen erst spät in den nordamerikanischen Gewässern, zuerst am Ende des 16. Jhs. bei Neufundland, wo sie sich zwar nicht am Fischfang beteiligten, aber die Fänge aufkauften, für die sie sich im Mittelmeer und in Spanien einen vielversprechenden Markt erschlossen. Nachdem dann Versuche, in den Pelzhandel einzudringen, von den Franzosen in Kanada abgewiesen worden waren, gingen sie zur Mündung des Hudson, die damals noch Niemandland war: 1614 wurde dort die erste zur Fortdauer während der Abwesenheit der Schiffe bestimmte Niederlassung errichtet. H. macht wahrscheinlich, daß von vornherein nicht Schiffer, sondern Kaufleute dabei die

treibende Kraft waren; er hat alle erreichbaren Daten über die beteiligten Kaufleute zusammengetragen, die ebenso im europäischen Handel wie in dem auf Ost- und Westindien und Brasilien zu Hause waren. 1614 entstand aus diesen Anfängen die Neuniederland-Kompanie, deren Erbe 1623 die Westindien-Kompanie übernahm.
E. P.

Johann de Vries, *De economische achteruitgang der republiek in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1959, Jacob van Campen. 217 und 93 S., 15 Diagramme). — Die Arbeit will den schon von den Zeitgenossen konstatierten Verfall der Wirtschaftsmacht der Niederlande im 18. Jh. präziser erfassen, als dies der bisherigen globalen Betrachtung möglich war. Zu dem Zwecke werden Handel und Schifffahrt, Bank- und Börsenwesen, Gewerbe, Landwirtschaft und Fischerei einzeln analysiert mit dem Ergebnis, daß nur bei Gewerbe und Fischerei ein Verfall feststellbar ist, während der Handel seinen Umfang bei gewissen strukturellen Veränderungen behauptet und das Geldgeschäft und die Landwirtschaft ihre Erträge sogar verbessern. Der Versuch, diese Erkenntnisse zu einem Gesamtergebnis aufzurechnen, bleibt mangels exakter statistischer Daten aber doch unbefriedigend; daß das Volkseinkommen pro Kopf etwa unverändert geblieben wäre, ist auch nach diesen ausführlichen Untersuchungen weiterhin nur eine Vermutung. Interessanter als dieses Gesamtergebnis sind demnach des Verf.s sorgfältig fundierte Einsichten über den strukturellen Wandel der niederländischen Wirtschaft im 18. Jh. Für den Handel ist dabei die Entstehung einer namhaften Konkurrenz des Auslandes wichtig; seit Preise, Frachtraten und Wechselkurse nicht mehr nur in Amsterdam, sondern auch in London und Hamburg gemacht wurden, nahm der Anteil am Welthandel ab, was aber ausgeglichen wurde durch den Anstieg des niederländischen Handels mit den Nachbarn. Die Zunahme des Geldgeschäftes und Kapitalexports — auf über 1 Mrd. fl. schätzt Verf. das im Ausland angelegte niederländische Kapital — wird im ganzen ungünstig beurteilt, da sie die Volkswirtschaft zu sehr spezialisiert und damit krisenanfällig gemacht habe. Daß die frühere Blüte auf einer zu schmalen Basis fußte, zeigt sich besonders an der gewerblichen Wirtschaft, die im Einkauf der Rohstoffe und Absatz der Fertigwaren immer außenwirtschaftlich orientiert war und im 18. Jh. durch den merkantilistischen Protektionismus des Auslandes entscheidend getroffen wurde, wiewohl es hier nicht an Ausnahmen fehlt. — Die im Anhang zusammengestellten Listen der Jahreserträge der Konvoizölle wird die Handelsgeschichtsforschung dankbar als neues Quellenmaterial begrüßen.
E. P.

W. van Iterson, *De stad Rhenen* (Assen 1960, van Gorcum. 291 S., zahlr. Karten, Pläne und Abb.). — Das Städtchen Rhenen am Niederrhein hat in der Handels- und Wirtschaftsgeschichte keine große Rolle gespielt und namentlich niemals zur Hanse gehört. Es ist durch eine Verlagerung des Rheinstroms im 13. und 14. Jh. vorübergehend in einer günstigeren Lage gewesen und besaß damals einen Handelswik, der zwischen 1230 und 1258 vom Bischof von Utrecht als Landesherrn zur Stadt erhoben wurde. — Im genauen Gegensatz zur Bedeutungslosigkeit dieser Stadt steht der Wert der Untersuchung, die van I. ihrer Rechtsgeschichte gewidmet hat. Gestützt auf eine profunde Kenntnis auch der neuzeitlichen Überlieferung liefert er einen wichtigen Beitrag zur Kenntnis der-

jenigen Städte, die aus einer älteren ländlichen Siedlung hervorgegangen sind und über die wir ja nicht so sonderlich viel wissen, da ihre Frühzeit, wenn sie später zu Großstädten geworden sind, in der Regel kaum erkennbar geblieben, sofern sie aber Landstädte geblieben sind, kaum Beachtung gefunden hat. In der Tat war das wohlgelungene Ergebnis von einer sorgsam analysierten Quellen des 15. und 16. Jhs. abhängig. Die scharfsinnige Untersuchung der Wortzinsverhältnisse ergibt, daß die komplizierten Zinsberechtigungen dieser Zeit auf die Grundherrschaft zurückgehen, die das Kloster Deutz 1003 vielleicht als ehemaliges Reichsgut erwarb und 1256 an die Grafen von Geldern verkaufte. Mit Auflösung des Fronhofsverbandes entstanden Untereigentumsrechte an den Zinsgütern, deren Eigentümer nun den Boden mit Gewinn in städtische Bauplätze parzellierten. So wurde das von Unfreien bebaute Land in freies städtisches Erbzinsgut verwandelt, das zunächst den Zinsgerichten der Zinsberechtigten unterstand. Seit dem 15. Jh. führte aber die Geldentwertung dazu, daß dieser geringfügige Wortzins als Grundrente aufgefaßt wurde: So entwickelte sich das Erbzinsgut zu freiem Eigen, für das nun das Stadtgericht anstelle der älteren grundherrlichen Zinsgerichte zuständig wurde. Der gleiche Zins hatte also zu verschiedenen Zeiten verschiedenen Rechtscharakter! E. P.

W. de Vries, *Enige opmerkingen naar aanleiding van de Zutphense gruit* (TRG 28, 1960, 59—69), untersucht die Herkunft des Grutrechtes, des Monopols zur Herstellung oder zum Verkauf der Grut, eines beim Bierbrauen verwandten Gemisches getrockneter Kräuter. Dieses Recht ist grundherrlichen Ursprungs, da es sich nur in Städten findet, die einen grundherrlichen Hof besaßen. Hier von zu unterscheiden sind die jüngeren landesherrlichen Grutrechte, die Regalrechte sind (Bierakzise). E. P.

ENGLAND UND SCHOTTLAND. Reginald Hargreaves, *The narrow seas* (London 1959, Sidgwick and Jackson. XXIV, 517 S., 1 Karte), erzählt die Geschichte des englischen Kanals und des „English sea“, dessen Grenzen frühere Zeiten gelegentlich bis Kap Finisterre und Norwegen hinaus-schoben. Der Autor verfolgt keine wissenschaftlichen Ziele; seine Maxime für den Gebrauch von Fußnoten ist es, weder die Liebhaber noch die Verächter dieser Einrichtung zu vergrämen. Die Bibliographie läßt eine auffällige Vernachlässigung der französischen Literatur erkennen. Das Buch liest sich aber gut und beschränkt sich nicht auf die Schilderung der politischen und militärischen Ereignisse, sondern erwähnt auch die Tatsachen des Wirtschafts- und Verfassungslbens. Die Rechtsstellung der Kaufmannschaft, die Überwindung des Strandrechts, die Entwicklung des Schiffs- und Seerechts u. dgl. erweisen sich als farbkräftige historische Dessins. Auch die Hanse wird dabei nicht vergessen; eher wird ihrer überreichlich gedacht: Schon im 10. Jh. läßt H. die Lübecker und Danziger in England Zoll zahlen! E. P.

G. A. Holmes, *Florentine merchants in England 1346—1436* (EcHistRev. 13, 1960, 193—208), untersucht zunächst den durch familiäre und finanzielle Bande zusammengehaltenen „Konzern“ der Familie Alberti, die 1387—1401 aus politischen Gründen aus Florenz verbannt wurde und sich dann über alle europäischen Länder verstreute. 1396 tauchte sie in London als vornehmste der dort wirkenden italienischen Firmen auf, um nach 1436 aus ungeklärten Grün-

den zu verschwinden. Dann werden die anderen damals in London tätigen Italiener nachgewiesen, und H. glaubt, in der ersten Hälfte des 15. Jhs. sei die italienische Vorherrschaft im englischen Außenhandel sicher wieder so groß gewesen wie vor dem großen Bankrott florentinischer Firmen nach 1340. *E. P.*

R. C. Jarvis, *The appointment of ports* (*EcHistRev.* 11, 1959, 455—466), untersucht die Verwaltungsorganisation, in der die port books, eine der wichtigsten handelsgeschichtlichen Quellen des 15. Jhs., entstanden sind. Die ports waren im 13. Jh. zunächst die durch königliches Privileg zum Personen- und Warenverkehr mit dem Auslande zugelassenen Häfen; da aber die bevorrechtigten Plätze dieses Privileg benutzten, um den Handel ihrer Nachbarn abzuwürgen, bildete sich allmählich die Ansicht aus, daß für ganze Küstenstriche nur der durch den Sitz der königlichen Zollbeamten ausgezeichnete port als Außenhandelsplatz zuständig sei. So kam es zu den 18 ports des 16. Jhs., die in erster Linie die Küstenbezirke der fiskalischen Verwaltung bezeichnen.

E. P.

Thomas Woodrooffe, *The enterprise of England. An account of her emergence as an oceanic power* (London 1958, Faber and Faber. 301 S., 12 Bildtafeln, 5 Karten), schildert ohne wissenschaftlichen Apparat, aber dafür vom Standpunkte des Seemanns aus die englische Geschichte des 16. Jhs., deren Thema ihm der Aufstieg einer kleinen Insel mit agrarischer Wirtschaft zum Rivalen der spanischen Welt- und Seemacht ist und deren Höhepunkt daher in der Abwehr des spanischen „Unternehmens England“ liegt. So konstatiert W. eine grundsätzliche Umstellung der englischen Politik von kontinental-europäischem auf maritimes Denken unter Heinrich VII. (1485—1509). Weitere markante Einschnitte sind ihm der Bau des ersten englischen Kriegsschiffes mit Breitseite-Bestückung, der das Ende der Nahkampf-Taktik auf See bedeutete, und der Beginn des englischen Rußland-Handels auf dem Wege über Archangelsk, womit die Hanse umgangen war, beides unter Heinrich VIII. (1509—47—?); die Hanse verschwindet damit vollständig aus dem englischen Bewußtsein; dann die Errichtung des Navy board, der Admiralität, im J. 1546, womit eine damals in Europa einmalige Behörde geschaffen wurde; die Eröffnung der englischen Westindienfahrt durch Hawkins 1562; Drakes Vorstoß in den Pazifik 1578 und der gleichzeitige Einzug Hawkins' in die Admiralität, in der er der Schöpfer des Linienschiffes wurde. Dieser Schiffstyp, der den Sieg über die Armada entschied, wird uns als genialer Inbegriff aller englischen Verwaltungs- und seemännischen Erfahrung vorgestellt und außerordentlich wirkungsvoll gegen die spanische Art abgehoben, ein auf den Überseehandel angewiesenes Weltreich zu gründen, ohne eine Kriegsflotte zu schaffen, die für den Schutz der Schlagadern dieses Reiches hätte sorgen können.

E. P.

T. S. Willan, *Studies in Elizabethan foreign trade* (Manchester 1959, University Press. X, 349 S.), legt fünf Aufsätze zur englischen Handelsgeschichte des 16. Jhs. vor, die weitgehend aus ungedrucktem Material geschöpft sind und sich durch Formulierung neuer Fragen auszeichnen. — Der erste Aufsatz behandelt die Organisation des kaufmännischen Betriebs bei den Mitgliedern der regulierten Gesellschaften (Ostindien-, Levante-, Eastland-, Rußland-Companie, Merchants of the Staple, Merchants adventurers usw.), die noch ganz auf der

Verwendung reisender oder residierender Faktoren mit den unterschiedlichsten, nur gewohnheitsrechtlich geregelten Befugnissen und Pflichten beruht. Der nächste Aufsatz untersucht die Bedeutung der „interlopers“, d. h. der Kaufleute, welche die Territorialmonopole der regulierten Gesellschaften nicht anerkannten und besonders den Merchants adventurers zu schaffen machten. Diese suchten sich ihrer durch die Errichtung von Stapeln zu erwehren (Elbing, Brügge, Antwerpen, Emden, Hamburg, Stade, Middelburg), ohne mit dieser im Grunde überholten Politik viel Erfolg zu haben. — Die folgende Arbeit stellt die Bedeutung der englischen Provinzhäfen heraus und bekämpft die einseitige Gleichsetzung der englischen mit der Londoner Handelsgeschichte. Für die Häfen der englischen Ostküste sind Beziehungen zu den deutschen Häfen von Emden bis Danzig wichtig. Der vierte Aufsatz über den englischen Handel mit Marokko ist der umfangreichste der Sammlung. Dieser Handel beruhte auf der englischen Tuchausfuhr und dem Import von Gold, Zucker und Mandeln. Indirekt hatte auch Hamburg daran teil, denn Zucker und Mandeln gingen von England nach Hamburg weiter (114), und an dem englischen Tuchexport war auch westfälisches und hamburgisches Leinen beteiligt (297). 1577 brachten hansische Kaufleute Waffen nach Marokko, und die in der Marokko-Kompanie von 1585—97 zusammengeschlossenen Kaufleute werden auch im Handel mit Deutschland und der Ostsee angetroffen. — Der letzte Aufsatz untersucht die Rolle des Zuckers in der englischen Wirtschaft des 16. Jhs. Auch hier ist vom Reexport eingeführter Zucker u. a. nach Hamburg die Rede (316). E. P.

Richard Hakluyt, *Voyages and documents. Selected with an introduction and a glossary* by Janet Hampden (The World's Classics 562. London-New York-Toronto 1958, Oxford University Press. XXX, 471 S.). — Die Sammlung von Reiseberichten, die H. zuerst 1589, dann erweitert 1598—1600 unter dem Titel „The Principal Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation“ erscheinen ließ (moderne Ausgabe von Raleigh, published by The Hakluyt Society, 12 Bände Glasgow 1903—1905), ist unsere Hauptquelle für die englische See- und Handelsgeschichte des 16. Jhs., deren Triebkraft vielfach ganz konkrete Handelsinteressen, stets aber ein bedeutendes Risikokapital gewesen ist. So handelte es sich bei den im Auftrage der Merchants adventurers unternommenen Landreisen von Willoughby und Jenkinson in Rußland und Persien darum, unter Umgehung der Venezianer und Türken unmittelbaren Zugang zum persischen Markte zu finden, genau wie 1575 englische Kaufleute über Hamburg und Polen eine neue Verbindung zur Levante suchten, um die wachsende englische Erzeugung an Wolle und Laken absetzen zu können. Doch sind dies Einzelheiten aus einer Fülle von Berichten, die vornehmlich dem englischen Ausgreifen in der außereuropäischen Welt gewidmet sind. Die vorliegende Auswahl gibt die Texte in Sprache und Druck der Erstausgabe. E. P.

W. J. Jones, *Elizabethan marine insurance. The judicial undergrowth* (BusinessHist. 2, 1960, 53—66). — Das Seeversicherungswesen entbehrte in England im 16. Jh. noch gesetzlicher Grundlagen; maßgebend waren die italienischen Bräuche, wie sie in den Customs of the Lombard Street, dem Londoner Zentrum, üblich waren. J. schildert diese Bräuche anhand der Akten von Ver-

sicherungsprozessen und behandelt ausführlich die späteren Versuche der Regierung, die Rechtsunsicherheit auf diesem Gebiete zu beseitigen. E. P.

Ranald Nicholson, *The Franco-Scottish and Franco-Norwegian treaties of 1295* (ScHR 38, 1959, 114—132), behandelt die Vorgänge, die 1295 zum Bruch zwischen Schottland und England führten und auch die Interessen des hansischen Handels beeinträchtigten (Hans. UB 1 Nr. 1173, 1175). E. P.

W. Stanford Reid, *The Scots and the staple ordinance of 1313* (Spec. 34, 1959, 598—610), deutet die englische Stapelpolitik von 1285 bis 1326 als ein Druckmittel, das der englische König während der schottischen Kriege benutzte, um den fremden, auch deutschen Kaufmann, der die Schotten beharrlich unterstützte, im Zaume zu halten und die englische Kaufmannschaft, die die Vorteile des Stapels genoß, zur Hergabe neuer Kredite willig zu machen, so daß letzten Endes der schottische Krieg die Stapelpolitik begründete. E. P.

T. C. Smout, *Scottish commercial factors in the Baltic at the end of the seventeenth century* (ScHR 39, 1960, 122—128), untersucht anhand Edinburger kaufmännischer Papiere aus der Zeit um 1690 die Organisation des schottischen Außenhandels. In dessen wichtigsten auswärtigen Zentren haben sich einzelne Händler einen derartigen Ruf unter den schottischen Kaufleuten erworben, daß fast alle dorthin handelnden Schotten ihnen ihre Geschäfte anvertrauten. In Helsingör sitzt ein solcher Faktor seit 1589; andere sind in Danzig, wo es eine starke schottische Emigrantengemeinde gab, und in Stockholm nachzuweisen. E. P.

FRANKREICH. Brigitte Sory, *Le commerce des vins „français“ dans la ville de Lille aux XIV^e et XV^e siècles* (Paris et Ile de France. Mémoires publiés par la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Ile de France 10, 1959, 7—19), charakterisiert die Rolle des Weins aus der Ile de France auf dem Liller Markt. Dieser Wein war einer des täglichen Verbrauchs und wurde daher in größeren Mengen eingeführt als die Weine von Beaune, Spanien und vom Rhein. Die Quellen sind dünn, lassen aber erkennen, daß der Handel trotz der politischen Konflikte zwischen Frankreich und Flandern namentlich auf der Oise Bestand hatte. P. Jeannin

Das sicher für uns wichtige Buch von Roger Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX^e siècle* (Paris 1959, Selbstverlag des Verf. Ca. 800 S., zahlr. Abb.), das im zweiten Hauptteil die großen mittelalterlichen französischen Weinlandschaften behandelt und dabei auch auf den Weinhandel und den Export in den Ostseeraum eingeht, ist uns leider nicht zugegangen. C. Haase

R. H. Bautier, *Notes sur le commerce du fer en Europe occidentale du XIII^e au XVI^e siècle* (Sonderdruck aus Revue d'histoire de la Sidérurgie 1, Nancy 1960, 35 S.). — Um die Mitte des 12. Jhs. lebte die Eisenerzeugung in der Dauphiné und Champagne wieder auf mit Export über Italien in die Levante; aber erst am Ende des 13. Jhs. entstand daraus eine richtige, auf Ausnutzung der Wasserkraft basierende Industrie. Im 15. Jh. hält die Steigerung

der Produktion bei gleichzeitiger Konzentration (Aufgabe der leistungsschwachen Hütten) an. — Für die baskischen Provinzen nimmt B. einen jährlichen Export von 4—5000 Tonnen seit dem Ende des 13. Jhs. an und sieht darin einen wesentlichen Antrieb für die Entwicklung der baskischen Seeschifffahrt. Einen lebhaften Handel nach den Niederlanden betrieb Bayonne; sogar beim Deutschen Orden in Danzig läßt sich baskisches Eisen nachweisen. Bis zum Anfang des 18. Jhs. ist Westeuropa im wesentlichen von dieser Quelle abhängig gewesen.

P. Jeannin

R. D. Face, *The Vectuarii in the overland commerce between Champagne and southern Europe* (EcHistRev. 12, 1959, 239—246), zeigt an Hand von Nachrichten aus den Genueser Notariatsarchiven, daß es schon seit dem letzten Jahrzehnt des 12. Jhs. eine organisierte Gruppe von Frachtfahrern gab, die den Verkehr zwischen den Champagner Messen und Genua vermittelten und im 13. Jh. die Spedition auf dieser Linie für den genuesischen Kaufmann selbständig besorgten.

E. P.

R. H. Bautier, *L'exercice de la juridiction gracieuse en Champagne du milieu du XIII^{ème} siècle à la fin du XV^{ème}* (Bibliothèque de l'École des Chartes 116, 1958, 29—106, Paris 1959), behandelt die Entstehung des Notariats im Gebiet des Droit coutumier. — Die Champagne kannte zwei Verfahren zur Beglaubigung von Privaturkunden, die Besiegelung durch mehrere Siegler und seit 1247 durch das sigillum nundinarum Campanie, das an Verträge gelegt werden konnte, die auf den Messen geschlossen wurden. Es wurde von der Messebehörde geführt, die eine anschnliche Gerichtsbarkeit entwickelte; 1317 beschäftigte sie 140 Büttel und 40 Notare, die entweder aus Italien kamen oder doch die italienische Praxis anwandten. Mit den Messen ging auch dieses Notariat im 14. Jh. zugrunde. Ein Register von 1296 ist erhalten und bildet den ältesten Rest eines nordfranzösischen Notariatsarchivs.

P. Jeannin

Die Société de l'Histoire de Normandie legt einen neuen Band der *Mélanges* (16, 1958) vor mit zwei wertvollen Beiträgen. M. Mollat, *Choix de documents relatifs à la Normandie pour servir à l'histoire du commerce maritime, XV^e—XVI^e siècles* (111—176), gibt einen bezeichnenden Ausschnitt aus den Quellen seines Werkes über den Seehandel der Normandie (vgl. L. Beutin, HGBll. 72, 134 ff.). — P. Dardel, *Commerce interlope avec les Indes de Castille. Correspondance adressée de Cadix et de Port-Sainte-Marie à quelques négociants de Rouen 1723—1726* (53—108), gibt aus bei der Admiralität zu Rouen registrierten Briefen und Rechnungen wertvolle Daten über den Tuchmarkt, den Wechselkurs, große Anleihen und Verbindungen der Handelshäuser für Unternehmungen der normannischen Kaufleute auf dem spanisch-amerikanischen Marke.

P. Jeannin

B. A. Pocquet du Haut-Jussé, *L'origine des brefs de sauveté* (Annales de Bretagne 66, 1959, 255—262), vertritt in der vielerörterten Frage des Alters der Urkunden, die eine Freiheit vom Strandrecht herstellen sollten, die Auffassung, daß der Herzog der Bretagne sie bereits vor dem 13. Jh. ausgestellt habe.

P. Jeannin

H. Touchard, *La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale* (Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne 40, 1960, 29—76), versucht zu exakten Zahlen zu gelangen mit dem Ergebnis, daß die Bretagne im 15. Jh. trotz hoher Preise jährlich etwa 30 000 Tonnen Wein konsumierte. Schwerpunkte des Verbrauchs waren die Küsten und an ihnen namentlich die Städte; in Nantes kamen auf den Kopf der Bevölkerung 100—120 Liter. Der recht ausgedehnte bretonische Weinbau konnte diese Nachfrage nicht befriedigen, so daß es zu einem lebhaften Import von La Rochelle, Bordeaux und Spanien kam. Die Untersuchung unterstreicht die Stellung der Bretagne im atlantischen Seehandel.

P. Jeannin

J. Delumeau, *Le commerce malouin à la fin du XVII^e siècle* (Annales de Bretagne 66, 1959, 263—286), beginnt mit der Auswertung der Admiralitätsregister von St. Malo, die für 110 Jahre (1678—1788) erhalten sind und eine Statistik der ein- und ausgelaufenen Schiffe ergeben. St. Malo wurde in Friedenszeiten von 1700—2000 Schiffen jährlich aufgesucht. Auf den Nahverkehr (einschließlich der Südküste Englands) entfielen 25 % der Tonnage, auf den Verkehr mittlerer Entfernungen bis Galicien und Hamburg 35 %, auf den Fernverkehr nach Ost- und Westindien und der Ostsee 40 % (1683 verkehrten 11 Schiffe zwischen St. Malo und Danzig, Königsberg und Riga). Der Krieg von 1689—1695 brachte eine schwere Krise.

P. Jeannin

R. Gascon, *Un siècle du commerce des épices à Lyon. Fin XV^e—fin XVI^e siècles* (AESC 15, 1960, 638—666, 1 Karte). — Die Lyoner Messen sind seit dem letzten Viertel des 15. Jhs. der Mittelpunkt des innerfranzösischen Gewürzhandels gewesen: Hier wurden die Importe an die Kleinhändler veräußert. Die Entwicklung wird durch die Konkurrenz der vom Mittelmeer her importierten Levante-Gewürze mit den über Antwerpen hereinkommenden atlantischen bestimmt. 1540 verbot Franz I. die Einfuhr über Antwerpen; seither kamen die portugiesischen Gewürze über die westfranzösischen Häfen. Mengemäßig blieben die Levantegewürze stets in der Übermacht; daher hatten auch die italienischen Kaufleute stets die führende Rolle auf den Messen. Ein geringer Anteil oberdeutscher Häuser ist feststellbar. Um 1575—85 sind mit den Messen auch die Gewürzgeschäfte verfallen.

E. P.

Der 5. Band (1960) der *Cahiers d'Histoire publiés par les Universités de Clermont, Lyon et Grenoble* ist besonders reich an Aufsätzen, die uns interessieren. M. Pacaut et F. Gauthier, *Louhans au Moyen Age* (141—163), behandeln die Geschichte der 1269 gefreiten Salzhandelsstadt, deren Blütezeit im 13. Jh. lag. — Vor allem aber fordern Beachtung die Aufsätze über die Messen von Lyon (vgl. F. Steinbach, *Relations entre Lyon et le Nord des pays rhénans depuis la fin du Moyen Age*, ebd. 4, 1959, 259—264): J. Heers, *Gênes, Lyon et Genève: Les origines des foires de change* (7—15), sieht in dem Handel mit kostbaren Waren, namentlich Seide und Seidenerzeugnissen, den Ursprung der Messen. Für das um 1450 voll entfaltete und selbst von kleinen Leuten betriebene Wechselgeschäft Genuas boten die Messen vorteilhafte Bedingungen, vor allem die dichte Folge der Fälligkeitstermine mit der Möglichkeit der Fristverlängerung. — H. Kellenbenz, *Les foires de Lyon dans la politique de Charles-Quint* (17—32), legt neue Quellen aus dem Archiv von Simancas

vor über Erwägungen der Regierung in Brüssel 1542 und der spanischen 1543 mit dem Ziel, den Verkehr mit Lyon zu untersagen und rivalisierende Messen (1551 in Augsburg) zu errichten. — J. F. Bergier, *Genève et la Suisse dans la vie économique de Lyon aux XV^e—XVI^e siècles* (33—44), bringt neues Licht in den Konflikt zwischen Genf und Lyon. Trotz des Abzugs der Florentiner nach Lyon 1463—1465 bestanden die Genfer Messen bis zum Ende des 15. Jhs.; erst um 1500—1520 brach ihr Handel zusammen, und die folgende Erholung beruhte auf der Zusammenarbeit mit Lyon. — Die Beziehungen zwischen beiden Städten waren von großer kulturgeschichtlicher Bedeutung, wie P. F. Geisendorf, *Lyon et Genève du XVI^e au XVIII^e siècle: les foires et l'imprimerie* (65—76) zeigt. — R. Gascon, *Quelques aspects du rôle des Italiens dans la crise des foires de Lyon de dernier tiers du XVI^e siècle* (45—64), behandelt die durch italienische Spekulationen auf eine Gold-Hausse herbeigeführte Krise von 1577 und die Versuche zur anschließenden monetären Stabilisierung, Vorgänge, die zur Trennung von Warenhandel und Wechselgeschäft führten. P. Jeannin

Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1715) du Comité des Travaux historiques et scientifiques, Année 1958, Paris 1959. — J. le Goff, *Orientation de recherches sur la production et le commerce du sel en Méditerranée au Moyen Age* (155—168), gibt wichtige Nachweise für Salinen, Salzstraßen (viae salariae, besonders über die Alpen), Fiskalrechte, Monopole und für die Erzeuger, Kaufleute und Salzpächter. — J. de Romefort, *Le sel en Provence du X^eme siècle au milieu du XIV^eme. Production, exportation, fiscalité* (169—180), behandelt die Salinen der Provence, die von den Grundherren gegen einen Naturalzins an die Sälzer (facharii) ausgetan wurden und seit dem 11. Jh. auf der Rhône bis Lyon und auf der Durance bis in die Alpen und nach Piemont ihre Erzeugung absetzten, bis sich seit dem Anfang des 13. Jhs. Genua und Pisa um den Handel stritten. In der Mitte des 12. Jhs. war die salnaria (im Narbonnais: salinum) zugleich Speicher, Weiterverkaufsmagazin und Zollstelle, aber 1259 errichtete Karl von Anjou ein Monopol, das das Salz nur zum fünffachen Einkaufspreis weitergab: das ist der Ursprung der berühmten französischen Salzsteuer (Gabelle). — R. H. Bautier, *La marine d'Amalfi dans le trafic méditerranéen du XIV^eme siècle. A propos du transport du sel de Sardaigne* (181—194): Die Flotte von Amalfi besorgte 1360 75% des Salzexportes von Cagliari, fand aber ihre normale Aufgabe im Verkehr zwischen den Küsten des Königreichs Neapel. — M. Mollat, *Les spéculations de Jacques Coeur sur le sel de Languedoc* (195—210), behandelt — ausgehend von der Bestellung des bekannten Kaufmannes Coeur zum Generalvisitator der Salzsteuer im Languedoc, der Guyenne, Lyon und Mâcon im J. 1447 — seine Interessen in den Salzmonopolen für den Salzvertrieb in Frankreich und dem Reich. — J. Billioud, *Le sel du Rhône. La ferme du tirage de l'Empire au XVI^eme siècle* (211—226), schildert, wie der Florentiner Albisse Delbene, Inhaber zweier Salzpachten und anderer Monopole in Marseille 1537—47, aus dem mühsamen Salztransport auf der Rhône ein gewinnbringendes Geschäft machte. Der Endverbraucherpreis des Salzes setzte sich zusammen aus dem Einkaufspreis: 6%, der Salzsteuer: 25%, Transportkosten: 48%, Gewinn des Pächters: 18%, Gewinn des Kleinhandels: 2%. — Trotz magerer Quellen gibt A. Lesort, *Gilles de Clamecy, bourgeois de Paris et de Rouen, négociant et armateur à la fin du XIV^eme siècle et au*

début du XV^{ème} (227—236), ein Bild des Kaufmanns, der das zur See nach Rouen eingeführte Salz in der Normandie bis nach Montereau und Reims hin absetzte, zugleich mit Getreide, Wein und Holz handelte, eine große Flußschiff-flotte und bedeutenden Grundbesitz um Paris sein eigen nannte. *P. Jeannin*

Erika Engelmann, *Zur städtischen Volksbewegung in Südfrankreich. Kommunefreiheit und Gesellschaft, Arles 1200—1250* (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, hrsg. H. Sproemberg, H. Kretzschmar, E. Werner, 4. Berlin 1959, Akademie-Verlag, 203 S., 1 Tafel, 3 Karten), gibt eine um die wirtschaftlichen und sozialen Faktoren bereicherte Verfassungsgeschichte der Stadt Arles. Für die wirtschaftliche Situation der Stadt war entscheidend, daß sie sich nicht in den nord-südeuropäischen Fernhandel einschaltete, sondern sich auf den Absatz der Produkte ihrer ländlichen Umgebung, namentlich Salz und Vermellan-Farbstoff, nach Italien beschränkte. Daher entstand keine fernhändlerische Kaufmannschaft, es fehlt der frühstädtische Dualismus zwischen Alt- und Kaufmannssiedlung, der Landadel spielte immer eine wichtige Rolle, und auch in der Verfassungsentwicklung blieb ein dauerhafter Erfolg der Bürgerschaft aus. E. kennzeichnet die Konsulatsverfassung des 12. Jhs. (seit 1131) als eine von der dünnen Oberschicht getragene Kommunalverfassung unter stadtherrlicher Kontrolle, die weder zu voller Autonomie noch zum Schwurverband fortschreiten konnte. Der Gegensatz zur Masse der Bevölkerung wurde 1220 durch Errichtung eines Podestats ausgeglichen, der aber die schließliche Begründung einer neuen munizipalen Obrigkeit durch Schwureinung nicht verhindern konnte. Die Herrschaft des Schwurverbandes dauerte nur bis 1236, im weiteren Verlauf setzte sich die Stadtherrschaft wieder durch und die Stadtverwaltung ging ganz auf deren Beamte über. *E. P.*

PORTUGAL/SPANIEN/ITALIEN. H. Houwens Post, *As relações marítimas entre os Holandeses e os Portugêses na Idade Média* (Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, Bahia, Agosto 1959, Resumo Nr. 141, 121 f.), läßt die regelmäßigen Beziehungen zwischen Friesen, Flamen und Portugiesen einsetzen mit dem Jahre 1147, als die ersteren halfen, Lissabon zu erobern. Der in diesem Zusammenhang erwähnte Henrique de Bona trägt in einer friesischen Beschreibung den friesischen Namen Poptatus, war also demnach kein Rheinländer, sondern Friese. *H. Kellenbenz*

Conde de Tovar, *A Odisseia do Infante D. Dinis* (Academia Portuguesa da Historia-Anais, II Série, Volume 9, Lissabon 1959, 79—99), schildert die „Odyssee“ des Infanten D. Dinis in den Jahren 1388—1391. Anhand einiger Dokumente, die sich in Lille befinden, wird die Rivalität zwischen dem Mestre de Avis, D. João, und der Nachkommenschaft der D. Inês deutlicher, als es die portugiesischen Quellen erkennen lassen. Während des Krieges mit Kastilien schickte D. João seinen Halbbruder, um ihn als Rivalen los zu werden, nach England mit einer Summe Geld und einer Ladung Bienenwachs. Von hier suchte der Infant nach den Niederlanden zu fliehen, weshalb er sich mit den portugiesischen Kaufleuten in Middelburg in Verbindung setzte. Aber flämische Fischer nahmen sein Schiff. Der Infant, zu Bervliet gefangen gehalten, versuchte vergeblich, im Schloß zu Brügge oder in dem zu Sluis untergebracht zu werden, weil nach seiner Ansicht die dort wohnenden portugiesischen Kaufleute für seinen Unterhalt sorgen würden. Er wurde dann in Brügge interniert und

später nach Sluis gebracht. Wann man ihn frei ließ, ist nicht bekannt. Für die hansische Geschichte ist bemerkenswert, daß im Rahmen dieser „Odyssee“ auf die drei wichtigsten portugiesischen Niederlassungen in den Niederlanden zu Ende des 14. Jhs. hingewiesen wird. Alle drei waren natürlich für die hansischen Kaufleute von Interesse.

H. Kellenbenz

Damião Peres, *O Conselho da Fazenda e as alterações monetárias do reinado de D. João. IV* u. 294 S. (Academia Portuguesa da Historia. Publicações comemorativas do duplo centenário da fundação e restauração de Portugal. Anais, Ciclo da Restauração de Portugal. Volume XIV. Lisboa 1959.) — Damião Peres ist als langjähriger Direktor der Casa da Moeda der beste Kenner der für die Münzgeschichte Portugals einschlägigen Bestände. 1957 erschien von ihm eine Münzgeschichte Johanns III. (*Historia Monetária de D. João III.* Academia Portuguesa da Historia, Subsídios para a Historia Portuguesa, Vol. 5. 134 S.), die uns zeigt, wie parallel zur wachsenden Verschuldung der portugiesischen Krone die geprägten Münzen schlechter wurden. An dieser Arbeit bedauern wir nur, daß sie nicht näher darauf einging, wer das Silber lieferte, bzw. welche Rolle das mitteleuropäische Silber (an dessen Vermittlung bis in den Beginn der 20er Jahre des 16. Jhs. die deutschen Kaufleute beträchtlich interessiert waren) weiterhin spielte (Vgl. Frank Spooner, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France 1493—1680.* Paris 1956. S. 7 ff.). In einem Aufsatz hat Peres sich mit den Münzhäusern beschäftigt, die in der Epoche der Restauration in Portugal und in Brasilien wieder eingerichtet bzw. geplant wurden, um durch eine gesteigerte Münztätigkeit der Finanznot abzuhelpen (*Casas da moeda restabelecidas ou projectadas em Portugal-Metropole e no Brasil durante a Restauração.* Academia Portuguesa da Historia, Anais, II Série, Volume 9, Lissabon 1959, 149—162.) Die hier behandelten Zusammenhänge sind in der vorliegenden Arbeit verwertet. Die Papiere des „Finanzrats“, die im Arquivo Historico Ultramarino in Lissabon verwahrt werden, erlauben dem Verf. eine eingehende Schilderung der Beratungen, die geführt wurden, um aus der Finanzmisere herauszukommen. Den bequemsten Ausweg erkannte man bald in der Verminderung des Wertes der ausgeprägten Münzen, zumal man damit hoffte, den Lockungen entgegenzuwirken, die bislang die besserhaltige portugiesische Münze auf die Kaufleute aus dem Norden ausübte, denn wie es in einer Consulta vom 9. 1. 1642 übertreibend heißt: die Nationen kommen nicht wegen der Drogen und anderen Waren, mit denen sie sich dort (Holland!) besser versorgen können: „O que as nações delle vêm buscar he ouro e pratta quer em moeda quer em pasta, e nisto consistem oje os retornos, e em o interesse a risco dos navios que chamão Bode Maria (Bodmerei!)...“. Ein besonderes Kapitel handelt über die Verwendung des ausgemünzten Geldes. Vor allem mußten die „Asentistas“ bezahlt werden, die mit ihren Vorschüssen die Landesverteidigung sicherten, unter ihnen bekannte Neuchristen. Eine Summe von 28 000 Cruzados diente „para a compra da nao de Amburgo e outras cousas que vierão“. Ein maßgebendes Mitglied des Finanzrats, Dr. Rodrigo Botelho de Morais, vertrat später seinen König in Westfalen bei den Friedensverhandlungen und wohnte auf dem Weg dorthin eine Zeitlang beim portugiesischen Agenten in Hamburg, Duarte Nunes da Costa.

H. Kellenbenz

José-Gentil da Silva (hgb.), *Marchandises et finances II: Lettres de Lisbonne 1563—1578* (Ecole pratique des Hautes Etudes VI^e section, Centre de recherches historiques: Affaires et gens d'affaires XIV. Paris 1959, S.E.V.P.E.N. XX, 412 S., 1 Karte). — Der Band enthält 325 Briefe von Antonio Gomes und seinen Söhnen Luis und Manuel in Lissabon an Simon Ruiz in Medina del Campo, dem bekannten spanischen Messeplatz, aus den J. 1563—1578. Die Gomes versandten aus Lissabon Indigo, Gewürze, Farbhölzer, Zucker und [Setubal-] Salz nach Nantes, Rouen und Antwerpen und „Pakete“, die offenbar Edelsteine enthielten, nach Antwerpen und bezogen dafür aus Frankreich und den Niederlanden Getreide, Papier und Leinentuche, die sie zum Teil nach Ostindien weiterversandten. In diesen Geschäften haben offenbar die Verkäufe im Auslande die Einkäufe bei weitem überstiegen, und der Transfer der dadurch entstandenen Guthaben entweder nach Lissabon oder nach einem anderen Einkaufsorte erfolgte durch Wechsel; Aufnahme von Krediten und Transport von Bargeld waren selten demgegenüber günstiger. Die Briefe enthalten daher genaue Informationen über den Lissaboner Markt, über Angebot und Nachfrage, Waren- und Wechselkurse sowohl im Loko- wie im Terminhandel, Versicherungstaxen und Frachtraten samt den daraus folgenden Anweisungen für das Verhalten auf den auswärtigen Märkten. Der Wechselverkehr lief in der Regel über die Messen von Lyon und Medina del Campo. — Unmittelbare Beziehungen zum hansischen Raum enthält das Briefkorpus nur selten. An der Frachtfahrt von Lissabon nach Norden sind deutsche Schiffer beteiligt (1574 Jacome Vrese aus Hamburg, 1575 Hans Grashorn und Alberto Fritze). 1570 ist deutsches Getreide in Lissabon am Markte, und 1576 heißt es, in den Einkaufsgebieten in Frankreich und den Niederlanden sei Getreide aus Danzig eingetroffen. 1578 werden eine Sendung von 9 Sack Pfeffer nach Hamburg und ein von Köln auf Lissabon zu ziehender Wechsel erwähnt. *E. P.*

Charles Verlinden, *Paños Belgas en fuentes literarias Españolas medievales* (Cuadernos 29—30, 1959, 218—230), behandelt Erwähnungen flandrischer Tuchsorten in spanischen Dichtungen des 14. und 15. Jhs., die durch den Vergleich mit Tüchern aus Mecheln oder Brügge ein poetisches Werturteil aussprechen, und gibt anschließend einen Überblick über die Entwicklung des Absatzes flandrischer und brabantischer Tücher in Spanien. Den Tuchort Camuna deutet er nicht mehr als Dixmuiden, sondern als Comines. *E. P.*

Jacob van Klaveren, *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert* (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 2, Stuttgart 1960. G. Fischer. VIII, 287 S.). — Die wirtschaftlichen Folgen des Einströmens des amerikanischen Silbers in die europäische Wirtschaft im 16. Jh. sind viel diskutiert worden, ohne daß bisher sichere Ergebnisse vorliegen. Die landläufige Meinung von kausalem Zusammenhang zwischen Silberstrom und Preissteigerungen ist gerade durch neuere preisgeschichtliche Untersuchungen nicht bestärkt worden (s. o. 195 f.). Nun greift v. K. das Thema in einer umfassenden Darstellung auf, die sowohl wegen ihrer Methode wie wegen ihrer Ergebnisse Aufsehen erregen und Widerspruch finden wird. Denn v. K. will nicht nur zum Verständnis der bisher ermittelten Daten eine Synthese vornehmen und die noch vorhandenen Lücken unseres Wissens bezeichnen, sondern

auch die vor ihm außeracht gelassenen Werkzeuge der Nationalökonomie ins Spiel bringen. Unter ausdrücklicher Berufung auf Keynes' „General Theory“ deutet er die Wirkung des Silberstroms als eine nicht durch Sparen, d. h. vorangegangene Depression, ermöglichte Investitionswelle, und er fragt, warum die damit gegebene Vermehrung der Produktionsmittel nicht Spanien, sondern den nordwesteuropäischen Seemächten zugutekam. Mit dem Rückgang des spanischen Aktivhandels und dem Übergang des Amerikahandels auf andere Nationen, namentlich die Niederländer, mögen einige Hauptlinien des Problems angedeutet sein; da der größte Teil der Konsumentenpreise in dieser Zeit aus Handels- und Schifffahrtsspannen bestand, mußte so der Silberstrom an Spanien vorbei nach Nordwesteuropa gelenkt werden. — Die innerspanische Problematik, die v. K. durch die differenzierende Betrachtung der spanischen Landschaften ebenso fördert wie durch die Betonung des Umstandes, daß die Preisrevolution des 16. Jhs. gerade in Kastilien besonders kraß auftritt, obwohl dieses Land am Silberstrom keinen nennenswerten Anteil erwarb, kann hier nicht näher erörtert werden. Vielfach aber greift die Untersuchung auch in hansische Belange hinein, nicht nur wegen der bis ins 13. Jh. zurückreichenden direkten Beziehungen hansischer Kaufleute zu Spanien, die besonders nach dem Fall von Antwerpen 1572 und in den Jahren 1609—1622 von Spanien (wenn auch wegen der fehlenden hansischen Seemacht erfolglos) gegen die Niederlande ausgespielt wurden, sondern vor allem wegen der engen Verflechtung des für die Hanse wichtigen niederländischen Marktes mit Spanien. Als Beispiele seien genannt das Verhältnis zwischen englischer und kastilischer Wollproduktion, wobei v. K. die Entstehung der englischen Tuchindustrie im 15. Jh. nicht als Ursache des abnehmenden Angebots an englischer Wolle auf dem flandrischen Markte, sondern als Folge des Verlusts eines bedeutenden Marktanteils an die kastilische Konkurrenz deutet, die Bedeutung der baskischen Hafenstädte als Markt für baltisches Getreide, vor allem aber die Entwicklung des Handelswechsels als Kreditinstruments im nordwesteuropäischen Warenexport nach Amerika, wobei v. K. de Roovers Erkenntnisse weitgehend zurückweist (ähnlich jetzt Brulez, s. o. S. 199): Vielmehr wäre der Handelswechsel mit anonymem Markt und objektivem Kurs erst möglich geworden, nachdem Import und Export zu getrennten Funktionen geworden waren und folglich „Dreiecksgeschäfte“ zwischen im- und exportierenden Kaufleuten Bedeutung gewannen. Dies alles hängt eng mit der Ausbildung des niederländischen Geldmarktes zusammen, der nun wiederum stark ins hansische Gebiet eingriff: Die älteste bekannte Kursliste von 1585 bringt Notierungen aus Köln, Danzig, Lübeck, Hamburg, Emden, Middelburg, Antwerpen, Rouen, Lissabon und Sevilla! — Die Lektüre des Buches ist nicht leicht. Der Historiker wird in ihm dem Begriffsapparat der modernen volkswirtschaftlichen Theorie konfrontiert, und es läßt sich voraussehen, daß hieraus zahlreiche Kontroversen entstehen werden. Denn die Anwendung dieser Theorie setzt ja an sich ein umfangreiches statistisches Quellenmaterial voraus, das uns für das 16. und 17. Jh. einfach nicht gegeben ist. Daher muß man qualitative Quellenangaben in quantitative umdeuten, und es ist klar, daß derartige Schätzungen für immer bestreitbar bleiben werden. Obendrein kann man es grundsätzlich als Anachronismus in Frage stellen, die moderne Theorie auf ein vergangenes Zeitalter anzuwenden, da diese Theorie doch von der wirtschaftlichen Erfahrung einer Zeit abstrahiert ist, in der jede

Produktion und Dienstleistung einen Marktpreis hat und alle Einzelwirtschaften durch einen Markt miteinander verbunden sind. Mit Sicherheit ist diese Voraussetzung aber nur in den industrialisierten Wirtschaften gegeben; früher gab es immer Bereiche, in denen die Erzeugung nicht am Markte hing und in denen daher „Investitionen“ ohne den Einsatz von „Kapital“ möglich waren, etwa durch einfache Aktivierung sonst brachliegender Arbeitskräfte und Böden. Es sei nur an die noch keineswegs abgeschlossene Diskussion über die Frage erinnert, seit wann die europäische Landwirtschaft vom internationalen Getreidemarkt abhängig geworden ist. v. K. hat diese Problematik keineswegs umgangen. Wir wünschen seinem Buche, daß es keinen Methodenstreit zwischen Historikern und Ökonomen, sondern vielmehr eine wohlfundierte Zusammenarbeit beider herbeiführen möge.

E. P.

Henry Lapeyre, *Simon Ruiz et les „asientos“ de Philippe II* (Ecole pratique des hautes études VI^e section: Centre de recherches historiques. Affaires et gens d'affaires VI, Paris 1953, Colin. 137 S., 1 Abb.). — Dieses leider verspätet bei der Schriftleitung eingegangene Buch behandelt auf Grund der Korrespondenz eines der beteiligten Kaufleute die Finanzoperationen, durch welche die spanische Krone den Krieg in den Niederlanden finanzierte. Die Asientos waren zugleich Kredit- und Wechselgeschäfte, bei denen die von den Bankiers in den Niederlanden vorgestreckten Gelder von der Krone in Spanien auf öffentliche Einnahmen, namentlich auf die Silberlieferungen aus Amerika, angewiesen wurden. Diese Geschäfte, die vor allem in der Hand genuesischer Firmen lagen, an denen sich aber auch die Fugger beteiligten, waren die größten Finanzoperationen der damaligen Welt mit nicht selten in die Millionen gehenden Summen und erheblicher Bedeutung für das Gleichgewicht der europäischen Wirtschaft.

E. P.

Pierre Chaunu, *Séville et la „Belgique“ 1555—1648* (RN 42, 1960, 259—292), zeigt den Zusammenhang zwischen dem achtzigjährigen niederländischen Krieg und der wirtschaftlichen Konjunktur Spanisch-Amerikas: Von den Erträgen der Kolonialverwaltung und des Sevilla-Handels hing es vornehmlich ab, welche Mittel Spanien in dem „Material-Krieg“ gegen die Aufständischen einsetzen konnte.

E. P.

Ladislav Reitzer, *Some observations on Castilian commerce and finance in the sixteenth century* (The Journal of modern History 32, Chicago 1960, 213—223), gibt auf Grund der Literatur einen Überblick über den Stand der Forschung, jedoch unter Ausschluß des kastilischen Indienhandels.

E. P.

Antonio Dominguez Ortiz, *La concesión de naturalezas para comerciar en Indias durante el siglo XVII* (Revista de Indias, Madrid 1959, XIX, Nr. 76, 227—239). — Der Ausschluß der Fremden vom Amerikahandel war namentlich seit Philipp II. ein streng gewahrtes Gesetz. Als Naturales, denen der Handel gestattet war, galten streng genommen nur die Kastilier, dagegen nicht die Aragonesen. Verf. untersucht, welche Möglichkeiten die Fremden trotzdem hatten, sich in das Amerikageschäft einzuschalten. Abgesehen vom Schmuggel und der Piraterie gab es zwei Wege: einmal die Verwendung von Mittelsleuten, zum andern die Naturalisierung. An der Wende vom 16. zum 17. Jh. verfuhr man etwa so: wer 20 Jahre in Spanien wohnte, mit einer Spanierin

verheiratet war und mindestens 4000 Dukaten in Grundbesitz hatte, wurde naturalisiert. Im letzten Viertel des 16. Jhs. erhielten das Privileg 17 Portugiesen, 5 Flamen und 3 Franzosen; unter Philipp III. erfolgten 59 Naturalisierungen, darunter die von 21 Flamen. Noch großzügiger war man in der Regierungszeit Philipps IV. 1621—1645 betrug die Zahl der Naturalisierungen 196. Nach der portugiesischen Revolution wurde man zurückhaltender, erst zur Zeit Karls II. handhabte man die Bestimmung wieder großzügiger. Portugiesen, Flamen und Genuesen standen an erster Stelle. Inzwischen bezogen sich diese Naturalisierungen nicht mehr nur auf Sevilla, sondern auch auf Cadiz, Puerto de Santa Maria, Malaga und Alicante. Die Namen der naturalisierten Deutschen nennt Verf. leider nur in einzelnen Fällen. Zu Beginn des 17. Jhs. befand sich der schon in Sevilla geborene Juan Hesse darunter, 1627 der Bayer Andres Lambermayre (= Labermayer), der seit 1613 in Sevilla lebte. 1648 wurde Jacques Filter aus der bekannten Hamburger Familie naturalisiert. Bekannt durch ihre Hamburger Verbindungen sind auch die Boon: Pablo Guillermo Boon gehörte 1693 zu den bedeutendsten Kaufleuten von Cadiz. Die Mehrheit der Kaufmannsaristokratie dieser Stadt bestand nach Verf. aus Fremden.

H. Kellenbenz

Dominguez Ortiz, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII* (Consejo Superior de Investigaciones científicas, Instituto Balmes de Sociologia, Madrid 1960. 138 S.), schildert die Rolle der Ausländer im spanischen Leben während des 17. Jhs. und bringt auch einen kleinen Abschnitt über die Deutschen (86 f.). Unter den insgesamt 310 Naturalisierten zwischen 1600 und 1700 waren nach Verf. 16 Deutsche, u. a. aus Lübeck und Hamburg.

H. Kellenbenz

James F. Cloghessy, *The Philippines and the Royal Philippine Company* (Mid-America. An historical review 42, Chicago/Illinois 1960, 80—104). — Die spanische Philippinen-Gesellschaft bestand von 1785 bis 1834 mit dem Zweck, die Holländer und Engländer im Orient einzuschränken und ihren Handel mit ostasiatischen Waren auf dem spanischen und lateinamerikanischen Märkte zu unterbinden. Der Aufsatz weist nach, daß die Bedeutung der Gesellschaft weniger in der Entwicklung der Philippinen als in dem Versuch lag, das spanische Reich gegen die europäischen Handelsnationen abzuschirmen und den Amerika- und Orienthandel mit Zentrum im Mutterlande zu kombinieren.

E. P.

Jacques Heers, *Le livre de comptes de Giovanni Piccamiglio homme d'affaires Génois 1456—1459* (Ecole pratique des hautes études VI^e section, Centre de recherches historiques: Affaires et gens d'affaires XII. Paris 1959, S.E.V.P.E.N. 375 S.). — Aus den genuesischen Archiven ist bisher erst ein einziges kaufmännisches Rechnungsbuch des 15. Jhs. ans Licht gekommen. Es ist das Hauptbuch eines Kaufmannes mittlerer Größe, der sich offensichtlich immer mehr aus dem Warenhandel zurückzieht und dem Bank-, Darlehens-, Wechsel- und Versicherungsgeschäft zuwendet. Einen wesentlichen Teil seiner Geschäfte macht der Wechselhandel mit Sevilla, Brügge und London aus, der sich nach den Erläuterungen des Herausgebers als rein finanzielle Operation darstellt: Der Gewinn kommt aus den Kursdifferenzen. Die Kursnotizen des Buches sind

so zahlreich, daß man für London eine Kurve des Wertes des genuesischen Gulden in Pfund Sterling aufstellen kann (S. 52). Die Laufzeit eines Wechsels von der Emission in London bis zur Fälligkeit in Genua betrug in der Regel 3 Monate. Die Geschäftspartner in den Niederlanden und in England sind stets italienische oder spanische Kaufleute. Alle hansischen Namen fehlen hier ebenso, wie in den hansischen Quellen der Zeit die genuesischen. Es gab eben keine direkte Verflechtung des südeuropäischen mit dem hansischen Handelsgebiet, sondern nur die indirekte, durch den niederländischen Markt vermittelte Berührung.

E. P.

Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592—1609* (École pratique des hautes études VI^e section: Centre de recherches historiques: Ports routes trafics VIII. Paris 1959, S.E.V.P.E.N. 645 S., 11 Bildtafeln). — Dieses Buch enthält die in den Akten der venezianischen Notare Catti und Spinelli überlieferten Nachrichten über den Schiffsverkehr Venedigs in den Jahren 1592—1609. — Das Material ist so dicht, daß es eine statistische Analyse des venezianischen Seehandels zuläßt, und bestätigt das bekannte Bild: In dieser Zeit fällt die Schifffahrt außerhalb der Adria und namentlich die nach West- und Nordeuropa in die Hände der Engländer, Holländer und Hanseaten. Leider erfahren wir gerade hierüber sicher relativ wenig, da venezianische Kaufleute nur selten als Versicherer oder Versicherte an diesen Fahrten interessiert waren. Im ganzen bestätigt sich das von Beutin 1933 entworfene Bild: Die hanseatische Venedigfahrt war vor allem Getreidefahrt. Getreideschiffe werden erwähnt von Hamburg kommend 7 (1594: 4, 1597: 3), von Bremen kommend 1 (1608), von Amsterdam kommend 14 (darunter 1593: 3, 1607: 4, 1608: 4), von England kommend 3; dagegen sind an Schiffen mit nicht genannter oder anderer Ladung aufgeführt von Hamburg 3, von Lübeck 2, von Danzig 1, von Amsterdam 7, von England aber 15, die vornehmlich Zucker, Hering, Blei, Talg, Häute führten. In der Rückfahrt kommen vor 7 Schiffe auf England, 9 auf Amsterdam, 3 auf Hamburg und je 1 auf Lübeck, Danzig und Schweden.

E. P.

SKANDINAVIEN

(Bearbeitet von *Ahasver von Brandt*)

Im November 1960 starb in Lund Prof. em. Lauritz Weibull, als glänzender kritischer Geist und als Haupt einer zahlreichen und streitbaren Schule seit vielen Jahrzehnten eine der führenden Gestalten der nordischen Geschichtsforschung. Bahnbrechend für eine neue Auffassung der nordischen Frühgeschichte war seine Abhandlung „*Kritiska undersökningar i Nordens historia omkring år 1000*“ (1911). Durch scharfsinnige Quellenkritik und — nicht ganz selten auch überspitzte — Polemik gegen traditionelle Auffassungen und Klischees hat Weibull anregend und befruchtend auch über den nordischen Bereich hinaus gewirkt, namentlich mit der von ihm herausgegebenen Zeitschrift *Scandia*. Mehrfach kam es dabei auch zu für uns wertvollen Berührungen mit vorhansischen und hansegeschichtlichen Problemen. Nach einem auf der Rostocker

Pfingsttagung 1933 gehaltenen Vortrag erschien sein Aufsatz „*Geo-ethnographische Interpolationen und Gedankengänge bei Adam von Bremen*“ in Band 58 dieser Zeitschrift.
A. v. Br.

Erst verspätet bekannt wurde uns Fritz Meyen, *Die nordeuropäischen Länder im Spiegel der deutschen Universitätschriften 1885—1957* (Bonner Beitr. z. Bibl.- u. Bücherkunde 4. Bonn 1958. 123 S.), eine nützliche bibliographische Zusammenfassung der so schwer übersehbaren Promotions- und Habilitationschriften, Universitätsreden usw. Der Verf. sollte allerdings im Vorwort nicht einen Satz schreiben wie diesen: „Kiel gehörte bis 1864 zur Krone Dänemark und man erforschte dort die eigene Vergangenheit, wenn man sich mit skandinavischer Philologie beschäftigte“. — Die Bibliographie selbst erscheint aber durchaus zuverlässig. Zu beachten ist nur, daß ein erheblicher Teil der geschichtlichen Literatur nicht im Abschnitt III, Geschichte, sondern bei einzelnen Fachabschnitten zu suchen ist. Dabei bleiben Irrläufer naturgemäß nicht aus; so wird kaum jemand E. Weinauges „Deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Stockholm“ unter dem Abschnitt Anthropologie suchen (das ist allerdings wohl teilweise verschuldet durch den NS-ideologischen Titel der Reihe, in der das Buch erschien). Das Sachregister macht solche Mängel nicht gänzlich wett. — Lücken haben wir für den hansischen Bereich nicht feststellen können. Dankenswert ist es, daß auch die ungedruckten Arbeiten mit aufgenommen sind. Mehrere von den in diesem Buch verzeichneten Arbeiten sind durch den HGV an die wissenschaftliche Öffentlichkeit gelangt (z. B. L. Brinner, W. Friccius, W. Koppe, W. Kruse, O. Röhlk).
A. v. Br.

Das Stockholmer Stadtgeschichtliche Institut veröffentlichte eine *International Bibliography of Urban History. Denmark-Finland-Norway-Sweden* (Stockholm 1960. 73 S.). Das sehr kurz gefaßte Vorwort und die Einleitungen zu den einzelnen Länderabschnitten äußern sich weder über die Auswahlgesichtspunkte noch über die zeitliche Begrenzung. Eine Prüfung ergibt, daß Werke seit Mitte des 19. Jhs. und bis 1959 aufgenommen sind, darunter erfreulicherweise auch viele Zeitschriftenaufsätze. Die Auswahl ist zwar knapp — beim Stichwort Skanör/Falsterbo erscheinen beispielsweise nur zwei Titel, nämlich Schäfers Buch des lüb. Vogts (versehentlich nur in der 1. Aufl.) und C. Weibulls Lübeck och Skånemarknaden —, aber ganz gut ausgewogen. Die hansegeschichtlichen Publikationen sind freilich nur ungleichmäßig berücksichtigt. So ist etwa Kumliens Buch über Schweden und die Hanse aufgenommen, es fehlen aber seine Aufsätze über Stockholmer Beziehungen (darunter z. B. der wichtige Aufsatz über Kjöpplemorden, 1947). Beim Abschnitt über Bergen ist kein einziger Titel über die hansische Bergenfahrt und das Kontor zu Bergen aufgeführt (!); die Schriftenreihe des Hanseatischen Museums wird nur beim Abschnitt Norw. Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte erwähnt, aber ohne Nennung der Einzeltitel, der Name von Fr. Bruns, der doch immerhin auch für die Wirtschaftsgeschichte Bergens klassische Werke veröffentlicht hat, fehlt in dieser Bibliographie ganz. Im allgemeinen Abschnitt sind hier zwar die beiden Bücher Schreiners über Hanse und Norwegen aufgeführt, nicht dagegen O. Röhlks Werk. Bei Visby wird für die sehr umfangreiche früh- und hansegeschichtliche Literatur auf die historiographische Übersicht bei G. Hasselberg verwiesen, womit man sich abfinden kann, obwohl es nicht ganz dem bibliographischen Sinn entspricht; bei

den übrigen Titeln vermißt man aber die vortreffliche Zeitschrift *Gotländskt Arkiv*. — Dieser erste Versuch einer stadtgeschichtlichen Bibliographie läßt also noch etliche Wünsche offen. Doch ist der Band schon deswegen nützlich, weil man in ihm die große Zahl der in den letzten Jahren in Schweden erschienenen einzelnen Stadtgeschichten bequem übersehen kann. Man hofft auf eine vermehrte Neuauflage.

A. v. Br.

Vom *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder* ist pünktlich Band V erschienen: *Frälsebrev — Gästgiveri* (Kopenhagen 1960. Rosenkilde og Bagger. 710 Sp., 9 Abb.-Taf.). Auch dieser Band enthält zahlreiche Artikel, die für die hansische Forschung erhebliches Interesse haben. Einige weiten sich zu förmlichen Monographien, nicht selten unmittelbar aus den Quellen erarbeitet, fast alle geben auch ausführliche Literaturhinweise. Zu erwähnen sind hier mehrere handelsgeschichtliche Artikel: Handel des Adels (frälse handel, mehrere gute Länderabschnitte), der Geistlichkeit (mit bemerkenswerten Angaben u. a. über umfangreiche Geschäfte des Åboer Dompropsten P. Scheel mit verschiedenen Hansestädten, 1509—16), Grönlandhandel, ferner besonders die beiden Beiträge über Gotlandhandel und gotländische Kaufleute (darin die schwedischen Hauptabschnitte von H. Yrwing, dessen bekannte Auffassungen über das Verhältnis zwischen einheimisch gotländischem und hansischem Handel allerdings in verschiedenen Punkten diskutabel bleiben), sowie über die Gäste in den Städten. In den wirtschaftsgeschichtlichen Bereich gehören auch Münzstichworte (grossus, gyllen) und der Artikel über Schuld und Schuldbegriff (gaeld); nach der rechtsgeschichtlichen Seite gehört dieser zusammen mit dem ausführlichen und lehrreichen Artikel „Verbrechen“ (förbrytelse). Mehrere Stichworte sind dem Gildewesen gewidmet (darunter auch G.-Häuser, -Statuten, -Listen, -Siegel). Auf Siedlungs-, Bau- und Städtewesen beziehen sich u. a. Beiträge über Straßen- und Wegenamen, über den gotischen Stil, Giebel und Giebelschmuck, sowie der umfangreiche Artikel gård (Hof).

A. v. Br.

Wer sich über die Organisationsformen, die Publikationsorgane, die Arbeitsvorhaben und die Leistungen der skandinavischen Geschichtswissenschaft auch über den Gesichtskreis unserer Zeitschrift hinaus, kurz, „über den gegenwärtigen Stand der skandinavischen Forschung auf dem Gebiet der Geschichte“ unterrichten will, der sei auf Hermann Kellenbenz, *Forschungsbericht über skandinavische Geschichte* (HZ 190, 1960, 618—655), hingewiesen.

C. Haase

DÄNEMARK. Den „Germanenrechten“ soll jetzt eine Reihe mittelalterlicher skandinavischer Rechtsaufzeichnungen folgen, die durch den Band *Das Jütsche Recht. Aus dem Altdänischen übersetzt und erläutert von Klaus von See* (Weimar 1960, Böhlau. 216 S.) eröffnet wird. Die vorliegende Ausgabe beschränkt sich im Hinblick auf die neuen dänischen Editionen des Originaltextes nur auf die deutsche Übersetzung, gibt allerdings vielfach schwierige Stellen auch im Wortlaut und mit ausführlichem Kommentar wieder. Dieses kommentierende Register nebst dem altdänischen Rechtswörterbuch ist ein wertvolles Hilfsmittel zum Verständnis des Rechtsbuchs, das ja seinerzeit auch in weiten Teilen Schleswig-Holsteins Gültigkeit besessen hat.

P. Johansen

Die zweite Serie des dänischen Urkundenwerkes (1250—1339) ist in der beachtenswert kurzen Frist von nur 22 Jahren vollendet worden mit dem jetzt vorliegenden Schlußband: *Diplomatarium Danicum, 2. Raekke, 12. Bind 1337—1339*, udg. af Franz Blatt og C. A. Christensen (XV, 236 S., Kopenhagen 1960, Ejnar Munksgaard). Der Band enthält kaum unbekannte Stücke und nur wenige bisher ungedruckte. Beziehungen zu Deutschland und den Hansestädten erscheinen natürlich häufig. Bei Nr. 75 muß die Herkunftsbezeichnung lauten Stadtarchiv (nicht Staatsarchiv) Stralsund. Zu beachten ist, daß die schonischen Privilegien für Anklam (Nr. 82) und Greifswald (Nr. 92) von 1338, entgegen D. Schäfer und Höhlbaum, in ausführlicher Argumentation für echt erklärt werden. Als sicher unecht wird dagegen, übereinstimmend mit Höhlbaum, das vorgebliche Privileg Erich Glippings für Neuß von 1270 (Nr. 217 = HUB I 674) angesprochen und dabei darauf hingewiesen, daß HUB I 675 möglicherweise kein gefälschtes dänisches Königsprivileg, sondern ein echtes (?) englisches Privileg sei (König Heinrich, 1221). Die Frage wäre für die kölnisch-hansische Geschichte nicht unwichtig und sollte einmal nachgeprüft werden. Nachträglich wird ferner, mit D. Schäfer, das angebliche Privileg für Greifswald von 1280 für unecht erklärt (Nr. 219). Der Band wird, außer durch die üblichen Register, durch eine Reihe von Ergänzungen und Berichtigungen zu sämtlichen Bänden der Reihe abgeschlossen.

A. v. Br.

Sven Svensson, *Kristian den andres planer på en arktisk expedition och deras förutsättningar* (Lunds Univ. Årsskrift, N. F., 54/5, 1960, 220 S.), stellt Christians II. Pläne einer Grönlandexpedition, die der bekannte Sören Norby leiten sollte, die aber infolge der Ereignisse von 1521/23 nicht verwirklicht worden ist, in größere geistes- und entdeckungsgeschichtliche Zusammenhänge: wie es scheint, spielen spätmittelalterliche Vorstellungen vom Reich des Priesterkönigs Johannes und von den glücklichen atlantischen Inseln dabei ebenso eine Rolle wie die Suche nach einer nordwestlichen Durchfahrt nach Indien und das Konkurrenzstreben zum spanischen und englischen Vordringen an der amerikanischen Atlantikküste. Svensson vermutet bei diesem Gemisch macht- und wirtschaftspolitischer, entdeckungs- und religionspolitischer Motive ferner auch direkte oder indirekte Zusammenhänge mit der bekannten und vielumstrittenen Nordexpedition der beiden hansischen Seeabenteurer Pining und Potthorst im Dienst von Christians Großvater, Christian I., und setzt sich kritisch mit der hierauf bezüglichen umfangreichen Literatur auseinander (Hennig, Zechlin, Winter; ferner besonders Kohl in HGbl. 57, 1932).

A. v. Br.

SCHWEDEN. Emil Schieche gibt einen Forschungsbericht über *Schwedisch-finnische Beiträge zur Ostforschung* seit dem Ende der 40er Jahre (ZfO 9, 1960, 362—376); die meisten Arbeiten behandeln das 17. Jh., in dem sich die stärksten Berührungen zwischen Schweden und Ostmittel- sowie Osteuropa ergeben haben.

H. Weezerka

Torgny Höjer gibt wieder in der *Stadshistorisk Revy 1957—58* (Sonderdruck aus Svenska Stadsförbundets Tidskrift 1960, S. 1—13) einen Überblick über die rege schwedische Stadtgeschichtsforschung der Berichtsjahre, der als bibliographisches Hilfsmittel wesentlich ausführlicher und vollständiger ist als die oben (218) erwähnte International Bibliography.

A. v. Br.

Kjell Kumlien, *Gustav Vasa och kungavalet i Strängnäs 1523* (SHT 1960, 1—31, dt. Zusammenfass. 30—31), untersucht nochmals eingehend die mehrfach erörterte Frage des Verhältnisses Lübecks zur Königswahl in Strängnäs (vgl. auch Helga Rossi, HGBll. 77, 120 ff.). In Korrektur der von H. Yrwing letzthin geäußerten Auffassung kommt K. zu dem wohlbegründeten Schluß, daß die Königswahl Gustav Vasa und dem schwedischen Reichsrat nicht durch Lübeck aufgezwungen worden sei. Der diplomatische Druck Lübecks zielte nicht hierauf, sondern auf die Privilegienbewilligung. In außenpolitischer Hinsicht war der Stadt in diesem Augenblick vor allem an einem Ausgleich der nordischen Interessenkonflikte gelegen, und dies traf sich mit Gustav Vasas Wünschen zur Herstellung friedlicher Verhältnisse im Norden. *A. v. Br.*

Sven Lundkvist, *Gustav Vasa och Europa. Svensk handels- och utrikespolitik 1534—1557* (Studia Historica Uppsaliensia II, 1960, XI, 456 S., dt. Zusammenfass. S. 400—424). Das Buch gibt eine weit gespannte, umsichtige Darstellung der Handels- und Außenpolitik Gustav Vasas seit der durch den Bruch mit Lübeck gekennzeichneten Epoche. Bemerkenswert insbesondere die einleuchtende Untersuchung der handelspolitischen Absichten und Möglichkeiten Gustavs im ersten Abschnitt des Buches, sowie die in den beiden anderen, außenpolitischen Abschnitten deutlich werdende zentrale Bedeutung, die das Problem des Verhältnisses zu Lübeck auch nach Abschluß der Grafenfehde für den König behalten hat. Zu den handelsstatistischen Untersuchungen und Erwägungen für die erste Hälfte des 16. Jhs. (11—60) vgl. die Bemerkungen von Kumlien, HGBll. 78 (52 f., bes. Anm. 55) und des Rezensenten, ZVLGA 40, 126. *A. v. Br.*

Als einer der letzten Bände des großen Sammelwerkes zur außenpolitischen Geschichte Schwedens (vgl. zuletzt HGBll. 77, 211) erschien: *Den svenska utrikespolitikens historia, Bd. I:2, 1560—1648*, von Wilhelm Tham (Stockholm 1960, Norstedt. 399 S.). Der Band ist, wie die vorigen, in kurze, teils chronologisch, teils sachlich und geographisch gegliederte Abschnitte aufgeteilt. Die Beziehungen zu den Hansestädten treten jetzt naturgemäß mehr in den Hintergrund. — Die handelspolitische Bedeutung der Hansestädte im Ostseebereich wird vom Vf. vielleicht etwas unterschätzt. Die Narvafrage wird zutreffend gewürdigt, ebenso das für die Städte und besonders für Lübeck unbefriedigende tatsächliche Ergebnis des Stettiner Friedens. Wenig deutlich wird Lübecks ziemlich mißglückter Anteil an den schwedisch-polnisch-livländischen Verwicklungen der 1590er Jahre. Dagegen findet die Einbeziehung der Hansestädte in die außenpolitischen Aktionen Gustav Adolfs ausreichende Berücksichtigung und zutreffende Beurteilung. Im ganzen stehen diese Dinge ja aber am Rande der großen Vorgänge, die nun ganz Europa übergreifen: die Vollendung der schwedischen Ostpolitik, die abschließende Auseinandersetzung mit Polen, schließlich das weltgeschichtliche Eingreifen in Mitteleuropa füllen den größten Teil des Bandes. Sie werden vom Vf. ausführlich, sachlich und besonnen geschildert, wobei es ihm gut gelingt, den Ablauf der Vorgänge immer im Zusammenhang mit dem komplizierten Gesamtgefüge Europas zu sehen, ohne daß die Übersichtlichkeit darunter litte. Sehr vermißt man allerdings gerade in diesem Band ein Register der geographischen Namen. Knapp und zuverlässig sind die Quellen- und Lit.-Hinweise (Druckfehler S. 387: Förck statt Fink). *A. v. Br.*

Aleksandrs Platbarzdis, *Sveriges första banksedlar. Stockholms Bancos sedelutgivning 1661—1668* (Stockholm 1960, Sveriges Riksbank. 234 S., 89 Abb. auf Tf., engl. Summary 223—234). — Der in Riga aus holländischer Familie gebürtige Joh. Witmacher, geadelt Palmstruch, gründete 1656 nach Amsterdamer und Hamburger Muster den Stockholmer Banco als Wechsel- und Kreditinstitut. Die Bank wurde bald ein tatsächlich staatliches Unternehmen; Verantwortung und Leitung lagen jedoch bei P. Als die monetären Schwierigkeiten im damaligen Schweden, daneben auch übertriebene und nicht ausreichend gesicherte Kreditgewährung bereits nach einem Jahrzehnt zum Sturz der Bank führten, war auch P.s persönliches Schicksal besiegelt. Die von ihm erfundenen Kreditscheine („kreditivsedlar“) stellen die ersten Banknoten Europas im modernen Sinne dar. Der einleitende Text unterrichtet über Zweck, Ausgabe, Umlauf und Einziehung der Noten, der Hauptteil des Werkes ist der ausführlichen Beschreibung der Noten gewidmet und wird durch einen umfangreichen Abbildungsteil ergänzt.

A. v. Br.

Ein weiteres (vgl. HGbl. 77, 210) der heute weltbedeutenden Unternehmen der Eisen-, Bergbau-(und Holz-)Industrie mit mehrhundertjähriger Vergangenheit, Uddeholms A. B., ist jetzt Gegenstand einer Darstellung geworden, die nach Form und Inhalt den Typ der bloßen „Firmengeschichte“ weit überragt: Ingvar Andersson, *Uddeholms historia. Människor, händelser, huvudlinjer från äldsta tid till 1914* (Stockholm 1960, Norstedt. 600 S., zahlr. Abb., Pläne, Diagramme). Die anziehende Besonderheit des Anderssonschen Werkes wird man darin sehen dürfen, daß es ebenso sehr die kulturgeschichtlichen wie die wirtschafts- und technikgeschichtlichen Vorgänge berücksichtigt, den Menschen ebenso wie die Landschaft und die Werke ins Auge faßt. An hanseatischen Zusammenhängen fehlt es auch hier nicht: in der Absatzorganisation des 19. Jhs. treten Hamburger, insbesondere aber — ebenso wie bei Fagersta — Lübecker Firmen stark hervor (Bertram & Graf, Possehl), Lübecker Verbindungen familiärer Art scheinen auch schon bei dem Gründungsunternehmer des Werkes, dem in Göteborg ansässigen Joh. Karlström († 1690), zu bestehen. Wesentlicher auch vom Standpunkt der hanseatischen Wirtschaftsgeschichte ist jedoch der Einblick, den das Buch in Werden und Wandlungen dieser mit der norddeutschen Wirtschaft so eng verknüpften schwedischen Industrie überhaupt gewährt; ein Werdegang übrigens, der u. a. auch in seinen technikgeschichtlichen Vorgängen den Wandel der Kulturwege widerspiegelt: so wenn etwa in Uddeholm bis an die Wende zum 19. Jh. die alte, einst über Lübeck und Danzig vermittelte Methode des „tysksmide“ angewandt wird, im 18. Jh. aber „französische Öfen“ eingeführt werden, und dann im 19. Jh. (in Uddeholm seit 1835) das Lancashireverfahren diese ganze Industrie revolutioniert.

A. v. Br.

Ein kurzer Hinweis empfiehlt sich noch auf den reichen wirtschaftsgeschichtlichen Inhalt des Werkes von Lars - Arne Norborg, *Storföretaget Vadstena kloster. Studier i senmedeltida godspolitik och ekonomiförvaltning* (Lund 1958, Gleerup. XI, 336 S.), dessen Erscheinen wir bereits vermerkt haben (HGbl. 78, 234—35). Das Kloster Vadstena, die zentrale Gründung der hl. Birgitta, ist durch Schenkungen im Spätmittelalter zu einem außerordentlich umfangreichen Grundbesitz gelangt, dessen Entstehung, Verwaltung und finanzielle Verwertung von N. geschildert wird. Sechs erhaltene Urbare und ein relativ reichhaltiger

Urkundenbestand erlauben es, das Zusammenwachsen des Komplexes ziemlich genau zu verfolgen; die Masse bestand aus bäuerlichen Pachthöfen, unter denen jedoch im 15. Jh. nicht wenige wüst lagen, die meisten anderen die Pachtzinsen und Frondienste nicht mehr in der ursprünglichen Höhe geleistet haben. Hier sind also Symptome der allgemeinen Agrarkrise zu erkennen. Um die Bewertung dieser Vorgänge und der zugrundeliegenden Quellen ist es zu einer längeren Diskussion zwischen N. und J. Weibull gekommen (vgl. HGbl. 78 a. a. O.), die inzwischen auch in SHT (1959, 342—50; 1960, 378—81) weitergeführt wurde. Die hansische Forschung interessiert besonders die Frage, wie die (neben Bargeldeinnahmen) erheblichen Naturaleinkünfte an Butter, Korn, Eisen usw. verwendet wurden, soweit sie nicht unmittelbarem Verbrauch dienten oder an Zahlungsstatt im Bereich des Klosters weitergegeben wurden. Es scheint, daß der größte Teil im Inland verkauft, manches aber auch, z. T. auf eigenen Schiffen, exportiert wurde, naturgemäß nach den Hansestädten. Von dort führte das Kloster selbst Wein, Gewürze, Südfrüchte, Altarbilder usw. ein. Die erheblichen Kapitalüberschüsse versuchte man teilweise in Renten anzulegen, auch diese auffallenderweise z. T. in norddeutschen Städten (Lübeck, Lüneburg, Rostock, Stralsund), trotz des dort unzweifelhaft niedrigeren Zinsfußes — ein Zeichen dafür, daß ein schwedischer Kapitalmarkt noch wenig entwickelt war.

A. v. Br.

NORWEGEN. Der Aufsatz von Ernst Walter, *Zur Entstehung der Thidrikssage* (Niederdt. Jahrbuch 83, 1960, 23—28), erinnert wieder daran, daß der Vf. der vermutlich um die Mitte des 13. Jhs. entstandenen altnorwegischen Sagenfassung als Quelle für seine Darstellung Erzählungen von Männern aus Soest, Bremen und Münster bzw. aus „Sachsenland“ nennt. Fraglich ist dabei allerdings, ob man hierin einen frühen Beleg für das Auftreten sächsisch-westfälischer Kaufleute in Norwegen selbst sehen darf, die das Liedgut mitgebracht hätten, oder ob der norwegische Sammler oder Verfasser seinerseits auf einer Reise in Deutschland den Sagenstoff an Ort und Stelle (in Soest?) kennengelernt und übernommen hat. Für letztere Ansicht entscheidet sich Walter mit einleuchtenden Gründen.

A. v. Br.

Das reichhaltige und schön ausgestattete Werk von Bernt Lorentzen, *Bergen og sjøfarten: I: Fra Olav Kyrres tid til året 1814* (Bergen 1959. 480 S., zahlr. Abb.), behandelt die Geschichte der Bergener Schifffahrt bis zum Beginn des 19. Jhs., mit zahlreichen Ausblicken auch auf Handel und Schiffbau. Im Vordergrund steht die Eigenschifffahrt der Stadt, so daß der Abschnitt über das Spätmittelalter, als diese durch das Übergewicht der Hansen praktisch zum Erliegen kam, sehr knapp ausfällt (99—136). Ausführlicher wird die Schilderung für die folgenden Jahrhunderte, die den Wiederaufstieg einer eigenen norwegischen Reederei und zugleich eine zunehmende Bedeutung der direkten Westeuropafahrt von und auf Bergen bringen. Fast vollkommen vermißt man aber leider auch für diese Zeit Angaben über den Gesamt-Schiffsverkehr in Bergen, ohne daß es ganz klar wird, ob die wiederholt erwähnten Zollabrechnungen dafür nicht ausreichen oder ob Vf. bewußt darauf verzichtet. Jedenfalls fehlen infolge dieser weitgehenden Beschränkung auf die Eigenreederei die Maßstäbe, die erst deren relative Größenordnung und Bedeutung erkennen lassen würden.

Nur selten und etwas versteckt tauchen hier und da solche Gesamtziffern auf (z. B. S. 300 für 1733 ausgehend, 330 f. für 1751 usw.). Ein Register ist für den abschließenden zweiten Band angekündigt.

A. v. Br.

OSTEUROPA

(Bearbeitet von *Hugo Weczerka*, für Polen von *Siegfried Baske*)

FINNLAND. In einer ganzen Reihe von Aufsätzen hat der Landskapsarkelog der Ålands-Inseln, *Matts Dreijer*, seit zehn Jahren versucht, neue und eigenwillige Ideen und Ausdeutungen in die historische Geographie des Ostseeraumes hineinzutragen (HGbl. 71, 159; 72, 170; 78, 189). Jetzt brachte er eine erweiterte Zusammenfassung seiner Ansichten in Buchform heraus: *Häuptlinge, Kaufleute und Missionare im Norden vor tausend Jahren* (Skrifter utgivna av Ålands Kulturstiftelse 2. Mariehamn 1960. 311 S., 72 Abb. u. Karten). Das Hauptanliegen des Werkes ist es, die, nach Meinung des Verf., verkannte Bedeutung der Ålands-Inseln ins richtige Licht zu rücken. Dabei wird erneut die Ansicht vertreten, daß die begehrtesten Güter aus dem Ostseebereich, Pelzwerk und die Erzeugnisse der Seehundsjagd, über die Ålands-Inseln ausgeführt seien. Die Inselgruppe, in der D. das „Island“ Adams von Bremen sehen möchte, sei schon früh christianisiert gewesen und habe eine wesentlich größere Rolle gespielt als etwa das Land um den Mälär-See. Auch habe das historische Birka nicht auf einer Insel im Mälär gelegen, sondern sei auf den Ålands-Inseln zu suchen. Als Hauptbeweis für die Birka-Theorie gilt das (umstrittene) Kreuz in der Kirche zu Sund, auf dem D. den Namen *Wenni* (= *Unni*) in Runen liest; vom Erzbischof *Unni* von Hamburg-Bremen ist ja überliefert, daß er bei Birka gestorben ist. — Mit den Hypothesen des Buches werden sich die skandinavischen Historiker und Archäologen, vornehmlich die schwedischen, auseinandersetzen haben; uns scheinen sie reichlich phantastisch zu sein.

P. Johansen

RUSSLAND. — (Über die Normannenfrage vgl. oben S. 157—160.)

Im Jahre 1959 erschien in Novgorod als Publikation des Novgoroder Historischen Architektur-Museums eine kleine Bibliographie: *B. M. Aprjatkin, Literaturverzeichnis zur Geschichte des Novgoroder Landes für die Jahre 1917 bis 1958* (Ukazatel' literatury po istorii Novgorodskogo kraja, vyšedšej v 1917—1958 godach. 1062 Titel, 78 S.), in der allerdings auch Zeitungsartikel und Romane enthalten sind. Fremdsprachige Literatur wurde nicht berücksichtigt.

P. Johansen

Die Berichte, die den russischen Leser über die „Rossica“ in ausländischen Archiven informieren sollen, werden von *N. D. Boldyrev* mit einer Übersicht über die einschlägigen Bestände der englischen Archive fortgesetzt (*Dokumental'naja „Rossika“ v archivach Anglii*, in: IstSSSR 1960, Nr. 5, 214—218), insbesondere des Public Record Office, des Britischen Museums und der Bodleian Library. Für das 16. Jh. wird beim Public Record Office auf Urkunden über die frühesten englisch-russischen Handelsbeziehungen, den Schriftverkehr der „Moscovy Company“ (leider ist ein großer Teil hiervon bei einem Brand 1839

vernichtet worden), einige Stücke über den russischen Wolga-Handel und Briefe Iwans des Schrecklichen, Fedor Ivanovičs und Boris Godunows hingewiesen. Aus den Beständen des Britischen Museums wird der Schriftwechsel der genannten Zaren mit der Königin Elisabeth erwähnt, weiter Instruktionen Iwans des Schrecklichen und Elisabeths an ihre Gesandten, Weisungen der „Moscovy Company“ an ihre Agenten in Rußland, Berichte englischer Kaufleute, Abschriften der Handelsverträge zwischen Elisabeth und den russischen Zaren, eine englische Übersetzung der ersten Botschaft Iwans des Schrecklichen an König Eduard VI. (1554) u. a. Schließlich berichtet Boldyrev auch von einigen Briefen russischer Zaren und anderen Dokumenten des 15. und 16. Jhs. in der Bodleian Library.

F.-K. Proehl

Viktor Kiparsky, *Wer hat den Handelsvertrag zwischen Smolensk und Riga vom J. 1229 aufgesetzt?* (Neuphilologische Mitteilungen 61, 1960, 244—247), wiederholt seine frühere Vermutung, daß ein in Smolensk ansässiger Deutscher, wohl der im Vertrag als Mitverfasser genannte Thomas (Smolnjanin oder Michalevič), den Text direkt in Russisch aufgesetzt hätte. Als neue Kriterien werden angeführt: die Datierung nach Christi Geburt, bei der Jahresangabe die Nennung der Einer vor den Zehnern sowie die Bezeichnung ‚acht Tage‘ für eine Woche, alles Formulierungen, die im Russischen nicht üblich waren.

H. W.

In der Zeitschrift *Novgorodskij Istoričeskij Sbornik* 9, 1959, sind zwei für die Topographie der Stadt wichtige Aufsätze enthalten: A. I. Semenov, *Die alte Topographie des südlichen Teiles des Stadtfünftels Slavno von Novgorod* (Drevnjaja topografija južnoj časti Slavenskogo konca Novgoroda, 55—73), untersucht insbesondere die Belegenheit der Höfe im Stadtfünftel Slavno, darunter auch des Gotenhofes, der 1581—84 als „Platz der livländischen Deutschen“ und als „Deutsche Quergasse“ bezeichnet wird; er lag an der Michailov-Straße, vom Ausgang zum Wolchow zur linken Hand; daneben befand sich die Kirche Johannes des Täufers „am Deutschen Hofe“. — A. V. Vorobjev erläutert den *Stadtplan Novgorods vom Jahre 1762* (Plan Novgoroda 1762 goda, 75—80), vor der Umplanierung der Straßen, so daß nun eine sichere Grundlage für die bisher so umstrittene Belegenheit einzelner Straßen und Kirchen gegeben worden ist. — Auch sonst enthält dieses Heft eine Anzahl bemerkenswerter Aufsätze zur Topographie und Kunstgeschichte Novgorods und auch Pleskaus.

P. Johansen

In seinem Beitrag für den Internationalen Historikerkongreß in Stockholm, *Groß-Novgorod im 11. bis 15. Jh.*, stellt A. V. Arcichovskij noch einmal die Bedeutung des mittelalterlichen Novgorod heraus und befaßt sich vor allem mit wirtschaftlichen und sozialen Fragen; er stützt sich dabei vornehmlich auf die reichhaltigen Funde in der Stadt, Gegenstände wie Birkenrindenurkunden (Novgorod Velikij v XI—XV vekach, in: VIst 1960, Nr. 9, 27—31).

H. W.

A. V. Artsikhovski (Arcichovskij), *La ville russe au moyen âge* (MA 65, 1959, 453—468), gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Ausgrabungen in Novgorod, die diesen Platz als eine von feudalen Großgrundbesitzern regierte Handwerkersiedlung erwiesen haben, in der der Handel zwar eine bedeutende, aber nicht die führende Rolle spielte (vgl. HGbl. 78, 244).

E. Pitz

B. B. K a f e n g a u z befaßt sich in seinen *Bemerkungen über die Novgoroder Birkenrindenurkunden* (Zametki o novgorodskich berestjanych gramotach, in: IstSSSR 1960, Nr. 1, 168—174) mit Inhalt und Besonderheiten dieser Quellenart und mit den Möglichkeiten ihrer Auswertung. H. W.

G u n n a r S v a h n s t r ö m, *Gutagård och Peterhof. Två handelsgårdar i det medeltida Novgorod* (GotlArk. 1960, 35—50), schildert Bedeutung und Geschichte des Novgoroder Gotenhofes und des Peterhofes auf Grund der Literatur (insbesondere P. Johansens) und eines eigenen Besuches in Novgorod.

A. v. Brandt

Mit dem *Außenhandel Rußlands im 14.—16. Jh. im Lichte der gegenwärtigen bürgerlichen Historiographie* setzt sich A. L. Choroškevič auseinander (Vnešnjaja torgovlja Rusi XIV—XVI vv. v osveščanii sovremennoj buržuaznoj istoriografii, in: V1st 1960, Nr. 2, 104—117). H. W.

H a r a l d R a a b beleuchtet in seinem Beitrag *Über die Beziehungen Bartholomäus Ghotans und Nicolaus Buelows zum Gennadij-Kreis in Novgorod* (WissZsRostock 8, 1958/59, 419—422) noch einmal interessante geistige Verbindungen zwischen Lübeck und Rußland (vgl. HGbl. 77, 173 f.). Er geht von dem Bericht des Lübecker Chronisten Reimar Kock aus dem 16. Jh. über die zeitweilige Bereitschaft des Moskauer Großfürsten Ivan III. zur Kirchenunion mit Rom und die in diesem Zusammenhang getroffenen Vorbereitungen aus, an denen u. a. der Lübecker Buchdrucker Ghotan beteiligt war. Es gelingt dem Verf. nachzuweisen, daß hinter dieser übertriebenen Schilderung Kocks ein wahrer Kern steckt. Die Anknüpfung von Beziehungen zu Katholiken ging jedoch weniger vom Großfürsten als vom Novgoroder Erzbischof Gennadij und seinen Anhängern aus, die in Gegnerschaft zur Bewegung der sog. Judaisierenden standen und in dieser Situation für gewisse Hilfe von katholischer Seite empfänglich waren. Zur Aufstellung einer neuen Ostertafel für die russische Kirche wurde der aus Lübeck stammende Arzt und Astronom Nicolaus Buelow 1490 nach Novgorod berufen, der spätere Leibarzt des Moskauer Zaren; er setzte sich für die Union der orthodoxen Kirche mit Rom ein, und es mag sein, daß er daran beteiligt war, daß Ghotan 1492 nach Novgorod geholt wurde. Das Wirken Ghotans und Buelows in Novgorod wird mit der Schließung des Hansekontors sein Ende gefunden haben. H. W.

Eine unbekannt Version der Beschreibung Nordrußlands durch Heinrich von Staden haben Fritz T. Epstein und Walther Kirchner unter Mitarbeit von Walther Niekerken nach einer Handschrift im Stockholmer Reichsarchiv herausgegeben (JbbGOE 8, 1960, 133—148). Es handelt sich um den Plan, den Staden wahrscheinlich 1581 dem schwedischen König Johann III. zur Eroberung Nordrußlands vorgelegt hat; er berücksichtigte dabei wohl das damalige allgemeine Interesse im Westen an der Fahrt um das Nordkap nach Rußland und den niemals verwirklichten Plan Schwedens, im Ost-West-Handel eine Mittlerstellung zu erlangen. Demgemäß liefert er eine Beschreibung von der Beschaffenheit und den Reichtümern der nördlichen Provinzen Moskowiens. H. W.

Astrid Bæcklund hat die *Personennamen im mittelalterlichen Groß-Novgorod* (Personal Names in Medieval Velikij Novgorod, I. Common Names. Acta Universitatis Stockholmiensis, Études de Philologie slave 9. Stockholm 1959,

Almqvist & Wiksell. 192 S.) eingehend untersucht, und zwar vorerst die 21 häufigsten männlichen Vornamen (einschließlich der patronymischen Formen) griechischen Ursprungs in allen Varianten, die in Quellen aus der Zeit der Selbständigkeit Novgorods (1136—1478) nachweisbar sind. Die bei weitem meisten Belege finden sich für den Namen Ivan, was u. a. vielleicht darauf zurückzuführen ist, daß der hl. Johannes im orthodoxen Kalender vierzehnmal erscheint und die Kinder häufig nach dem Heiligen ihres Geburts- oder Tauf-tages benannt wurden. Daß die einzelnen sozialen Schichten bestimmte Namensvarianten bevorzugten, läßt sich nicht erweisen; selbst für die Fürsten und die hohe Geistlichkeit wurden die volkstümlichen Formen benutzt. Die Namen Fremder in Novgoroder Quellen sind in dieser Arbeit unberücksichtigt geblieben (zu den deutschen Namen vgl. Ursula Henning, angez. HGbl. 78, 242).

H. W.

Nederlandse woorden in het Russisch bringt in großer Fülle R. van der Meulen (Verhandelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde, N. R. LXI, 2. Amsterdam 1959. 117 S.), zumeist aus der Zeit Peter des Großen, der als Schiffbauer in Holland lernte und seine Untergebenen auch dazu anhielt. Anfang des 18. Jhs. galt die holländische Sprache im übrigen auch in manchen Hansestädten als Umgangssprache in Handelskreisen, wodurch eine gewisse Vermischung mit dem Niederdeutschen eintrat, was auch für Rußland gilt, nicht nur wegen der baltischen Städte, sondern auch wegen der Moskauer „deutschen“ Vorstadt, in welcher Peter sein Holländisch erlernte. Daher ist es, wie der Verf. selbst hervorhebt, nicht immer leicht, die Herkunft des Lehnworts zu bestimmen, namentlich wenn es nicht aus dem nautischen Bereich stammt. Jedenfalls sollte jeder, der sich mit dem Westeuropahandel Rußlands im 18. Jh. beschäftigen will, Einblick in dieses sehr nützliche Nachschlagewerk nehmen.

P. Johansen

Eine sehr liebenswürdige Publikation ist das kleine Heft von A. D. Grač: *Archeologische Ausgrabungen in Leningrad* (Archeologičeskije raskopki v Leningrade. 1957, Akademija Nauk SSSR. 29 S., 57 Taf.), das in populärer, aber dabei dennoch wissenschaftlich brauchbarer Weise von den Funden in Leningrad berichtet; es sind fast ausschließlich Sachen des 18. Jhs., die in der Nähe der 1747 niedergebrannten „Kunstkammer“ entdeckt wurden. Reizende Zeichnungen veranschaulichen die zeitgenössische Benutzung der Gegenstände.

P. Johansen

ESTLAND UND LETTLAND. Für Estland und Lettland sei auf die ausführliche *Baltische Bibliographie 1959* von Hellmuth Weiss hingewiesen (ZfO 9, 1960, 625—640), die neueste Folge dieser periodischen Zusammenstellung.

H. W.

Eine englische Übersetzung der Chronik Heinrichs von Lettland liegt nun vor: *The Chronicle of Henry of Livonia. A Translation with Introduction and Notes* by James A. Brundage (The University of Wisconsin Press. Madison 1961 [1960]. 262 S.). So erfreulich es ist, daß diese bedeutsame Chronik nun auch für amerikanische Forscher zugänglich gemacht wurde, muß man doch bedauern, daß als Grundlage der Übersetzung nicht die Neuedition von Arbusow-Bauer 1955 mit ihren wichtigen Anmerkungen und der Einleitung benutzt wurde,

sondern die alte Ausgabe von 1874 mit Verwertung der Bemerkungen Ed. Pabsts zu seiner Übersetzung 1867. Immerhin ist der Text im wesentlichen zuverlässig und für den akademischen Unterricht verwendbar.

P. Johansen

Astaf von Transehe-Roseneck †, *Die ritterlichen Livlandfahrer des 13. Jahrhunderts. Eine genealogische Untersuchung*, hrsg. von Wilhelm Lenz (Marburger Ostforschungen, Bd. 12. Würzburg 1960, Holzner-Verlag. VII u. 119 S.). — Die Publikation dürfte, obwohl über ihrer Vollendung ein Unstern gestanden hat (drei weitere Bearbeiter haben sie nicht vollenden können), zu den wichtigsten Veröffentlichungen der baltischen Frühzeit gehören. In ca. 130 chronologisch geordneten und durch ein Register erschlossenen Einzeldarstellungen ist mit unendlichem Fleiß alles zusammengetragen, was sich in Urkundenbüchern, Siegelwerken, Chroniken und Darstellungen (das abgekürzt zitierte Schrifttumsverzeichnis umfaßt 4½ Seiten) an Angaben und Hinweisen über Person, Familie und Herkunft der ritterlichen Livlandfahrer von 1200 bis ca. 1300 hat auffinden lassen. Dabei ist freilich einschränkend anzumerken, daß nicht alle als Livlandfahrer nachweisbaren Ritter erfaßt sind, sondern in der Regel nur diejenigen, über deren Herkunft etwas zu ermitteln war. Die Namen der Livlandfahrer selbst sind für die ältere Zeit besonders dem *Chronicon Livoniae* des Heinrich, für die gesamte folgende Periode vor allem dem Urkundenbuch der Stadt Lübeck entnommen. — Wenn die Herkunftsuntersuchungen in manchen Fällen auch zu keinem sicheren Ergebnis geführt haben, wobei auffallenderweise die Resultate für die ältere Zeit günstiger sind als für die jüngere, so ergibt sich doch als Quintessenz mit aller Klarheit die wohl überraschende Tatsache, daß der größte Teil der livländischen Kreuzfahrer nicht aus Westfalen, das bekanntlich bei den Städten Altlivlands im wesentlichen den Charakter der Bevölkerung bestimmte, sondern aus den niedersächsischen Gebieten zwischen Ems, Hase und Elbe stammte. Im Hinblick auf die ständische Gliederung überwiegen, wie nicht anders zu erwarten, die Ministerialen, die dann in Livland Vasallen wurden, gegenüber den Fürsten (darunter Grafen von Holstein, Herzöge von Sachsen und Fürsten von Rügen) und Edelherren bei weitem. — Das Buch stellt nicht nur für den baltischen Historiker eine wichtige Materialsammlung dar, sondern ist auch für die Genealogie der Herkunftsländer von großem Wert.

H. Koeppen

Arnolds Spekke hat *Die historischen Karten der baltischen Küste* herausgegeben (Baltijas Jūra senajās kartēs, Stockholm 1959). Die entsprechenden Ausschnitte aus größeren Kartenwerken vom 16. Jh. an liegen in teilweise guten Wiedergaben vor und enthalten recht interessante Angaben über Land und Leute.

H. W.

Der nunmehr auch in deutscher Übersetzung vorliegende Aufsatz von P. A. Starodubec † über *Das russische Fürstentum Kukuensis im Ostbaltikum zu Beginn des 13. Jahrhunderts* (Jahrbuch für Geschichte der UdSSR und der volkdemokratischen Länder Europas 3, 1959, 342—364; russ. in: Srednie veka 7, 1955, 199—216) bringt für unsere Fragestellung nichts Neues, da er sich in erster Linie mit dem Kampf des Fürstentums gegen die Deutschen befaßt; er sei jedoch erwähnt, weil die beiden von Polock abhängigen Fürstentümer Kukuensis (Kokenhusen) und Gercike offenbar im Zusammenhang mit der Sicherung des russischen Dünahandels entstanden waren.

H. W.

Gottlieb Ney, *Valdemar Sejrs fälttåg till Estland 1219* (Svio-Estonica XV, Lund 1960, 79—102), bringt eine gute Zusammenfassung der bekannten Vorgänge um Kg. Waldemars II. Kreuzzug nach Estland; bedauerlich ist nur, daß er die dänischen Quellen in der alten Ausgabe der *Scriptores rerum Danicarum* benutzt und offensichtlich die *Annales Danici* von E. Jörgensen (1920) und die *Scriptores minores historiae Danicae* von Cl. Gertz (1918) nicht kennt.

P. Johansen

Eine Neuedition und Übersetzung in das Estnische der sogenannten *Jüngerer Livländischen Reimchronik (1315—1348)* des Bartholomäus Hoeneke von Osna-brück veranstaltete Sulev Vahtre (Bartholomäus Hoeneke Liivimaa Noorem Riimkroonika [1315—1348]. Tallinn-Reval 1960, Estn. Staatsverlag, 166 S.). Die Reimchronik ist nur in der Prosa-Wiedererzählung des Johann Renner, eines Bremer Notars, erhalten und bereits 1872 von K. Höhlbaum herausgegeben worden. Der Zweck der vorliegenden Edition war es, alle verfügbaren Quellen über den Estenaufstand 1343 zu sammeln und in estnischer Übersetzung einem breiteren Publikum zugänglich zu machen. Darüber hinaus hat Vahtre im Kommentar sehr schätzenswerte neue Feststellungen und Bemerkungen gemacht, die zu einer erfreulichen Bereicherung der bisherigen Forschungsergebnisse führten.

P. Johansen

Mit seiner Arbeit *Dorpater Ratslinie 1319—1889 und das Dorpater Stadtamt 1878—1918* (Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ost-Mitteleuropas, hrsg. vom Johann Gottfried Herder-Institut, 48. Marburg/Lahn 1960. XIII, 192 S.) legt Robert Arthur von Lemm die Ergebnisse seiner 30jährigen Bemühungen um die Aufstellung einer Dorpater Ratslinie vor. Schon einmal hatte Verf. in den Jahren 1930—1939, als ihm die einschlägigen Archive noch zugänglich waren, umfangreiches Material zusammengetragen, doch fiel dieses den Kriegswirren zum Opfer. Um so mehr verdient es hervorgehoben zu werden, daß er 1946 noch einmal begann, alles erreichbare Material zu sammeln, wobei er freilich in erster Linie auf gedruckte Quellen angewiesen war. Das Ergebnis dieser mühevollen Mosaikarbeit rechtfertigt die Veröffentlichung trotz der zwangsläufigen Lücken in vollem Maße. — Der erste Teil (Ratslinie) gibt einen Überblick über die Bürgermeister bzw. Stadthäupter, die Ratspersonen sowie auch die Beamten und Angestellten des Rates und Stadtamts bis 1918, soweit sie erfaßt werden konnten. Im zweiten (biographischen) Teil werden alle diese Personen alphabetisch mit z. T. umfangreichen biographischen Nachrichten behandelt. Ein besonderes Register erschließt die hier genannten Namen von Angehörigen. — Im Anhang sind eine Anzahl Beispiele der Zusammensetzung von Rat und Verwaltung zwischen 1326 und 1918 sowie die estnischen Stadthäupter 1918—1944 beigegeben. — Das Geleitwort von O l a f W e l d i n g (†) gibt wertvolle Hinweise auf Geschichte und Verfassung Dorpats bis 1918, auf die Bestände des Dorpater Stadtarchivs (Stand 1939) und auf einschlägige Vorarbeiten.

J. K. v. Schroeder

Einen wichtigen Beitrag zur Geschichte des bürgerlichen Wohnhauses in den Hansestädten bietet V o l d e m a r V a g a : *Das mittelalterliche Wohnhaus in Reval* (Tallinna keskaegne elamu. Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised 87, Tartu 1960, 41—88, mit dt. Referat, 63 Abb.). Seinerzeit hatte Otto Grohmann im Auftrage des Kunstgeschichtlichen Instituts der Universität Dorpat sehr genaue

Messungen an zum Abbruch bestimmten Alt-Revaler Häusern vorgenommen, ebenso lagen Pläne von Ernst Kühnert vor, dann Archivmaterial, neuerdings auch aus dem Moskauer Kriegsgeschichtlichen Zentralarchiv. Aus diesen Quellen schöpft der Verf., wenn er die besondere Eigenart des Revaler Bürgerhauses mit vielen Plänen und Zeichnungen darlegt. „Der Hauptraum im Hause war die Diele, die häufig die ganze Breite des Gebäudes einnahm und gewöhnlich im Vorderteil des Wohnhauses eingerichtet war ... Die Diele diente als Arbeitsraum, nicht selten auch als Werkstatt. In der hinteren Ecke der Diele befand sich auch die Kochstelle. Sie bestand aus einem Herd unter einem gewaltigen Mantelschornstein. Zur Unterstützung des Mantelschornsteins diente bisweilen eine Säule. Gewöhnlich waren nur die Keller gewölbt, die Diele und die anderen Räumlichkeiten waren mit Balken bedeckt und hatten einen Fußbodenbelag aus Fliesen. Die Unterstützung der Balkenlage wurde vermittelt Unterzug ausgeführt, der von einer dekorativ bearbeiteten Säule getragen wurde ... Hinter der Diele befand sich die einzige heizbare Wohnstube. Zur Beheizung dieser Stube diente die in den Keller eingebaute Warmluftanlage ... Dieser warmen Stube schlossen sich ein oder mehrere kalte Kammern an. Eine Treppe führte in das Obergeschoß, wo sich noch einige kalte Zimmer fanden.“ Sehr originell waren die mächtigen Revaler Hausgiebel, die den Verf. veranlassen, nach Parallelen nicht im Westen, sondern in Novgorod zu suchen. Er verweist übrigens mit Recht auf den Zusammenhang einiger Sakralbauten mit dem Revaler Giebelhaustyp, insbesondere auf das von Kaufleuten erbaute St.-Birgitten-Kloster vor Reval. Ein Abschnitt ist auch der bereits von A. Tuulse behandelten originellen Revaler Steinmetzkunst gewidmet.

P. Johansen

Ein Beitrag zur Frage des Absterbens der niederdeutschen Sprache in Estland von P. A r i s t e enthält Nachrichten darüber, daß das Niederdeutsche in einigen alteingesessenen Familien Revals noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jhs. gesprochen wurde (Festschrift für Prof. Jānis Endzelinš, Riga 1959, 41—44).

H. W.

B e n j a m i n s J ē g e r s bietet ein *Verzeichnis der lettischen Drucke des 16. und 17. Jahrhunderts* (ZfO 9, 1960, 556—583), in erster Linie Übersetzungen aus dem Deutschen; wichtig sind die (in- und ausländischen) Standortangaben, um deren Ergänzung der Verf. bittet.

H. W.

Von neuen *Ausgrabungen in Riga* erfahren wir, leider nur etwas summarisch, durch einen Aufsatz der Leiterin der Archäologischen Abteilung des Staatlichen Historischen Museums in Riga, M. V i l s o n e, in der lettischen Parteizeitung *Ciņa* vom 10. 9. 1960 (übersetzt: Wissenschaftlicher Dienst für Ost-Mitteleuropa 10, 1960, H. 11, 423 f.). Untersucht wurde eine 5 m dicke Kulturschicht in der „Altstadt“ (einem Teil des hansischen Riga, der im Mittelalter „Ellerbrok“ hieß). Die gefundenen Gegenstände des 12.—15. Jhs. sollen in der ältesten Schicht russischen Schmuck, in den jüngeren vorwiegend westliche Importartikel, darunter Bronze-, Zinn- und Elfenbeinschmuckwaren, enthalten. Bemerkenswert ist vor allem die Aufdeckung mittelalterlicher Straßenbefestigungen und Gebäudereste. Die Gebäude waren nach dem Bericht Blockhäuser und leichtere Holzbauten mit Bretterwänden. — Wir müssen genauere Publikationen abwarten; der Rezensent kann bereits jetzt darauf aufmerksam machen, daß die Bodenschicht des Ellerbroks wohl zum Teil aus Aufschüttungen nach der Grün-

dung Rigas zu Anfang des 13. Jhs. besteht und daß dieser Stadtteil in Rigas hansischer Zeit ein minder geschätztes Viertel war, in dem vorwiegend hölzerne Speicher und Schuppen (sogenannte „schunen“) standen. Vilsones Schlußfolgerung aus den Funden, „daß der Handel in der Entwicklung der Stadt eine bestimmte Bedeutung gehabt hat“, ist angesichts der reichen schriftlichen Tradition des 12.—15. Jhs. über den Dünaverkehr keine Sensation. Eine umfassende Publikation des Fundmaterials mit Abbildungen wäre wünschenswert.

F. Benninghoven

LITAUEN. In der Handschriftenabteilung der Staatlichen Wilnaer Universität sind kürzlich *Neue weißrussische Zollbücher aus der ersten Hälfte des 17. Jhs.* entdeckt worden (V. I. Meleško, *Novye belorusskie tamożennye knigi pervoj poloviny XVII v.*, in: *IstA* 1960, Nr. 4, 201—203). Wie die Aufzählung der Bücher zeigt, handelt es sich auch um Zollverzeichnisse litauischer Städte. Es geht insgesamt um die Zollbücher von Grodno 1600 und 1605, Polock 1616, Brest 1605, Wilna 1616, Georgenburg (Jurborg) 1606 und 1613 und Mogilev 1612. Der Zustand der Bücher ist im allgemeinen gut, und es bleibt zu hoffen, daß sie der Forschung zugänglich gemacht werden.

H. W.

POLEN. M. A. Bezborodov, *Glasherstellung bei den slavischen Völkern an der Schwelle des Mittelalters* (WissZsBerlin 8, 1958/59, 187—193), weist darauf hin, daß in Polen schon im 12. (Kruszwica) und 13. (Posen) Jh., in Wollin schon im 10. und in Oppeln Ende 10., Anfang 11. Jh. Glas hergestellt wurde, etwa zur gleichen Zeit wie auch auf dem Gebiet der alten Rus'.

C. Haase

Tadeusz Lalik, *Recherches sur les origines des villes en Pologne* (APol-Hist. II, 1959, 101—131). — Der Verf. leistet keinen neuen Beitrag zur Stadtforschung, sondern referiert nur über den Stand der polnischen Geschichtsschreibung auf diesem Gebiet. Er stellt fest, daß weder die bekannten schriftlichen Quellen noch die in letzter Zeit zahlreich vorgenommenen Ausgrabungen genügend Material liefern, um ein vollständiges Bild von der Entstehung der polnischen Städte gewinnen zu können. Besonders unklar ist die Entstehung der Kleinstädte, während für die bedeutenderen Städte sich weitgehend die gleichen Tatsachen belegen lassen, die die deutsche Forschung für das Werden der mitteleuropäischen Städte nachgewiesen hat.

S. B.

Einen Bericht über die *Internationale Konferenz über die Anfänge des Städtewesens in Polen*, an der von westdeutscher Seite Edith Ennen und Hektor Ammann teilnahmen, gibt nach „Argumenty“ Nr. 42 vom 18. 10. 1959 der Wissenschaftliche Dienst für Ost-Mitteuropa, Jg. 10, Heft 2, Februar 1960, 46—50. Als Grundfragen wurden die Gegensatzpaare Evolutionstheorie — Kolonisationstheorie, Stadt im Rechtssinne — Stadt im Wirtschaftssinne, Handwerkerstadt — Fernhandelsstadt diskutiert.

C. Haase

Das wichtige Buch von Stanisław Pazyra über die Städte Masowiens (*Studia z dziejów miast na Mazowszu od XIII do początków XX wieku*, Lemberg 1939) liegt in einer neuen Auflage vor: *Entstehung und Entwicklung der masowischen Städte* (Geneza i rozwój miast mazowieckich. Warschau 1959,

Państwowe Wydawnictwo Naukowe. 450 S., 1 Karte). Leider hat die Überarbeitung (auf Grund marxistischer Methodologie, wie gesagt wird) nicht gerade zu einem besseren Verständnis der schwierigen Probleme von Stadtentstehung und städtischer Struktur in Ost-Mitteleuropa geführt. Trotzdem wird man das Wiedererscheinen dieses auf einer breiten Quellengrundlage (es sind auch viele ungedruckte Quellen benutzt worden) aufbauenden und gründlichen Werkes begrüßen.

H. Weezerka

Stanisław Trawkowski, *Über die Bedeutung der deutschen Kolonisation für die Wandlungen der Zivilisation in polnischen Gebieten im 13. Jh.* (W sprawie roli kolonizacji niemieckiej w przemianach kultury materialnej na ziemiach polskich w XIII wieku; KwartHKM, VIII, 1960, 2, 183—205). — Der Verf. stellt die Hypothese auf, daß die Verbesserung des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens in polnischen Gebieten während des 13. Jhs. keineswegs in erster Linie durch das Siedhaftwerden einer großen Zahl deutscher Siedler und Kaufleute, sondern hauptsächlich durch die Übernahme des deutschen Rechts ausgelöst wurde. Die Reformen, die mit der Einführung des deutschen Rechts in den Kommunen wirksam wurden, hoben das Niveau der Zivilisation, da sie die Aktivität der „breiten Massen der Bevölkerung“ intensivierten. S. B.

Stanisław Hoszowski, *The revolution of prices in Poland in the 16th and 17th centuries* (APolHist. II, 1959, 7—16). — In der Mitte des 16. Jhs. setzte in Polen eine allgemeine Preissteigerung ein. Ihren Höhepunkt erreichte sie in den Jahren 1617—1623. Sie entwickelte sich in den einzelnen Landesteilen unterschiedlich und betrug am Anfang des 17. Jhs. 114—200 %. Der Index der Nahrungsmittelpreise war in dieser Zeit im Vergleich zu 1526 (Index = 100) in Danzig auf 218, in Warschau auf 366, in Krakau auf 380 und in Lemberg auf 395 angestiegen. Die Preise für Kleidung und Baumaterial hatten sich in den einzelnen Orten nur um 60—100 % erhöht. Als die hauptsächlichsten Ursachen bezeichnet der Verf. die Preissteigerung in West- und Südeuropa, die Handelsbeziehungen Polens mit den westeuropäischen Getreidemärkten, die Öffnung des Sunds 1544 und die generelle Abwertung der Edelmetalle. Den größten Nutzen aus der Preissteigerung zogen die Kaufleute, die sich mit dem Handel und Transport des Getreides beschäftigten. Die Entwicklung war aber auch vorteilhaft für die Produzenten und die städtische Mittelklasse. Folgen des wachsenden Reichtums waren die Anti-Luxus-Gesetze, die seit 1565 in den einzelnen Wojewodschaften erlassen wurden, das Verbot von Auslandsreisen für Geschäftsleute (1565) und Beschränkungen bei der Mitnahme von Edelmetallen und Geld ins Ausland. Eine weitere Folge war die einseitige Ausrichtung der Wirtschaft auf die landwirtschaftliche Produktion, wodurch die Entwicklung der Heimarbeit und der Industrie verhindert wurde. Hierin sieht der Verf. schließlich auch das ausschlaggebende Moment für die Tatsache, daß Polen in der Folgezeit eine von den mittel- und westeuropäischen Ländern abweichende Wirtschaftsstruktur erlangte. S. B.

Antoni Maczka, *Polnische Forschungen auf dem Gebiete der Agrargeschichte des 16. und 17. Jhs. (1945—1947)*, (APolHist. I, 1958, 33—57). Der Verf. stellt heraus, daß die agrarhistorischen Forschungen nach dem 2. Weltkrieg an diejenigen der Vorkriegszeit anknüpfen. Im Mittelpunkt steht weiterhin die Frage nach der Entwicklung der Fron- und Gutswirtschaft. Ein wesentlicher

Unterschied besteht jedoch darin, daß die Nachkriegsforschung mit geringerer Intensität die Einflüsse der gutswirtschaftlichen Verhältnisse auf die Geschichte der polnischen Landwirtschaft, auf die gesamte Wirtschaftsgeschichte des Landes, auf die sozial-politische Struktur des Staates und auf den Niedergang des polnischen Staatswesens im 18. Jh. untersucht, sondern sich vornehmlich in immer stärkerem Maße der genaueren Analyse der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse innerhalb der Gutswirtschaft zuwendet. Hierbei wurde eine Fülle neuer Fragestellungen gewonnen, für die in der Mehrzahl erst noch die Antworten gefunden werden müssen.

S. B.

Unter Abdruck technischer Zeichnungen und Tabellen veröffentlicht K r y - s t y n a W a l i g ó r s k a einen Beitrag über die *Konstruktion der Schiffe auf dem San und der Weichsel im 18. Jh.* (Konstrukcje statków pływających po Sanie i Wiśle w XVIII w.; KwartHKM VIII, 1960, 2, 229—240). Die Verf. berichtet über die sieben Schiffsarten, die im 18. Jh. auf dem San und der mittleren Weichsel benutzt wurden: das Marktschiff (szkuta), das Boot (dubas), die platten Schiffe (byk und łyżwa), das kleine Marktschiff (koza), die kleine Galeere (galar) und den Oderkahn (berlinka). Die Inventarisierung der Schiffe wurde 1796 von dem Ingenieur Benevenuto Losy von Losennau in Lemberg vorgenommen, um die Eignung zu überprüfen. Er beurteilte die Gebrauchsfähigkeit für das normale und kleine Marktschiff, das Boot, die platten Schiffe und den Oderkahn günstig, da deren Ausrüstung mit Segeln die Rückkehr flußaufwärts zuließ und sie eine Betriebsdauer von etwa 20 Jahren besaßen. Die Galeere empfahl er nur bedingt; denn sie besaß keine Segel, konnte daher nur zur einmaligen Fahrt flußabwärts dienen und mußte nach Abschluß der Reisen in Danzig als Holzmaterial verkauft werden.

S. B.

HANSEATISCHE WIRTSCHAFTS- UND ÜBERSEEGESCHICHTE

(Bearbeitet von *Friedrich Prüser*)

Das Hamburgische Weltwirtschaftsarchiv hat zu seinem 50jährigen Bestehen am 20. Okt. 1958 eine Art Festschrift *Fünfzig Jahre Hamburgisches Welt-Wirtschaftsarchiv — 20. Oktober 1958* (Hamburg 1958, Eigenverlag.) herausgebracht, die als Gemeinschaftsleistung verschiedener Verfasser Auskunft über Arbeit, Aufbau, Bedeutung, Geschichte dieser wissenschaftlichen Anstalt gibt, von der einst die Entwicklung des Hamburger Kolonialinstituts ausging, der Keimzelle der heutigen Universität. Die tragenden Gedanken aus der Geschichte dieses mit seinen Sammlungen und seinem Auskunftsdienst sehr nützlichen Unternehmens hat H a n s K ö h l e r unter demselben Titel der Öffentlichkeit übergeben. Ein Archiv in fachwissenschaftlichem Sinne ist diese Anstalt freilich nicht, aber ein Ort zur Dokumentation, zum Aufbewahren von Schriften, Büchern, Geschäftsberichten und dergl., worüber H. E i c h e n h o f e r in einem Aufsatz über *Die Archive des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs* („Archivar“ 1960, Sp. 291—300) berichtet.

F. P.

Hermann Kellenbenz untersucht im Zusammenhang mit seinen weitgespannten handelsgeschichtlichen Forschungen *Die südamerikanische Verzweigung der Hulscher* (HambGHbl. 18, März 1960, Nr. 1/2, 225—230), die schon im letzten Jahrzehnt des 16. Jhs. in Bahia nachzuweisen ist und damit zu den ersten Spuren hamburgischer Kaufmannsniederlassungen in Brasilien zählt.

C. Haase

Hermann Kellenbenz, *Der Brasilhandel der Hamburger „Portugiesen“ zu Ende des 16. und in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts* (Portugiesische Forschungen der Görres-Ges. Erste Reihe, 1. Bd. Aufsätze zur portugiesischen Kulturgeschichte. 1960, 316—334). — Eine Fülle von Geschäfts- und Familienbeziehungen wird hier auf dem Hintergrunde der politischen und kriegerischen Ereignisse auf der iberischen Halbinsel wie in Süd- und Mittelamerika, aber auch in den Niederlanden und im sonstigen Westeuropa klargestellt. Es handelt sich in der Hauptsache um sephardische Juden, die vor der spanischen Inquisition nach Westeuropa ausgewichen sind und nun sowohl in Holland wie in Hamburg, aber auch in Brasilien zur Zeit der holländischen Herrschaft eine große Rolle im Wirtschaftsleben spielen, besonders im Zuckerhandel, dann auch für den Handel mit Brasilholz. Mit dem Rückzug der Niederländer aus Brasilien stellten sie sich auf nicht-portugiesisches und nicht-spanisches Kolonialgebiet um; aber es war auch jetzt eine Verbindung, die nur unter Benutzung der Zwischenhäfen der Kolonialmächte aufrecht erhalten werden konnte.

F. P.

Günther Hamann behandelt *Probleme der Entdeckungs-, Kolonial- und Namensgeschichte Australiens* (MIÖG 68, 1960, 313—327) und streift dabei im Überblick folgende Fragen: die Theorien (gibt es Australien?), die an der Entdeckung und Erschließung beteiligten Nationen, die daran mitwirkenden Individualitäten, die Motive (Handel, Kolonisation), die verschiedenen Phasen der Erschließung, der Name.

C. Haase

Einen wichtigen Beitrag zur hansatischen Geschichte stellt das Buch von Hans Wiedemann, *Die Außenpolitik Bremens im Zeitalter der Französischen Revolution 1794—1803* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 28. Bremen 1960, Carl Schünemann. 198 S.), dar. Es gelingt dem Verf., ein lebendiges Bild der vielfältigen Verknüpfungen von Außenpolitik, Handelspolitik, nordwestdeutscher Territorialpolitik und auch der Innenpolitik Bremens (und weitgehend ebenso seiner Schwesterstädte Hamburg und Lübeck) zu zeichnen. Es wird deutlich, warum gerade Bremen immer wieder die Anlehnung an Frankreich sucht, bei dem es sowohl seine wirtschaftlichen Interessen als auch die Garantie seiner Freiheit und Neutralität gegenüber den Annexionsbestrebungen Hannovers und dann Preußens am besten aufgehoben glaubt. Der Draht nach Frankreich läuft zunächst sowohl über den in Paris wohnenden hamburgischen Kaufmann Schlüter (der als historischen Überblick wie als akute Denkschrift über das wirtschaftliche Verhältnis zwischen Frankreich und Bremen eine Schrift „Précis Historique sur les Villes Anséatiques“ vorlegt) als auch mittelbar von Senator von Post zum Oberstzunftmeister Buxtorf in Basel und von dort zum französischen Gesandten Barthélemy; später über den Frankfurter Gesandten in Paris, Oelsner, und über den französischen Gesandten bei den Hansestädten, den bekannten Karl Friedrich Reinhard. Eine große Rolle spielt auch als Unterhändler der Senator Gröning. — Die beträcht-

lichen Unterschiede in der politischen Auffassung der drei Schwesterstädte, gespeist aus einer unterschiedlichen Wirtschaftslage, werden mehrfach deutlich, doch kommt es immer wieder auch zum gemeinsamen Handeln. Eine große Bedeutung kommt den Verhandlungen um die Aufhebung des von Oldenburg erhobenen, die freie Schifffahrt beträchtlich hemmenden Weserzoll bei Elsfleth zu. Während Frankreich zur Aufhebung bereit ist, wird Oldenburg durch seine russische Verwandtschaft gestützt. — Auch die hansischen Restbesitzungen, etwa in Antwerpen, spielen gelegentlich bei den Verhandlungen eine Rolle.

C. Haase

Von Henry M. Adams liegen nunmehr die letzten Teile seiner Arbeit über *Die Beziehungen zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten* vor: Teil II: 1800—1850, Teil III: 1850—1870 (JbKönigsb. 11, 1961, 179—256; vgl. HGbl. 78, 252). Diese sehr gut fundierte Untersuchung behandelt die politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Staaten zugleich; in den vorliegenden Teilen überwiegen die ersten beiden Bereiche. Über die Hansestädte erfährt man nur am Rande etwas, so etwa über Christopher Daniel Ebeling aus Hamburg, der sich sehr eingehend mit Amerika befaßte und die erste deutsche Zeitschrift über Amerika — die „Amerikanische Bibliothek“ — herausgab (1777/78).

H. Weczerka

Zum Rußlandhandel der Hansestädte liegt eine neue Göttinger Dissertation von Christoph Friedrich Menke über *Die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen der Hansestädte zu Rußland im 18. und 19. Jahrhundert* vor (kurze Zusammenfassung demnächst: BremJb. 47, 1961), die eingehende Übersichten über Art und Umfang des Rußlandhandels, über die gegenseitigen Handelspartner mit den Besonderheiten ihrer Häfen, schließlich über die politischen und diplomatischen Beziehungen zwischen Rußland und den Hansestädten bringt, mit einem wertvollen genealogischen Anhang von Lebensbildern und Firmenhinweisen.

F. P.

Theodor Penners untersucht *Die Abwanderung aus Lingen a. d. Ems nach einer Absentenliste vom Jahre 1729* (OsnMitt. 69, 1960, 62—101). Die wirtschafts- und bevölkerungspolitisch wertvolle, hier im einzelnen ausgedeutete Liste zeigt, daß der Hauptstrom der Abwanderer nach den Niederlanden ging und darüber hinaus Ostindien als Ziel in einer Anzahl von Fällen angegeben wird.

F. P.

Hans Mahrenholz, *Norddeutsche in aller Welt* (Norddeutsche Familienkunde 9, 1960, 22—24; 82—84), setzt das löbliche Bemühen (vgl. HGbl. 78, 254) fort, durch Forschungen in den norddeutschen Archiven ein wenig das zu ersetzen, was vollständige Auswandererlisten, wären sie nicht zumeist verloren gegangen oder vernichtet, für die Auswandererforschung hätten bieten können. — In einem Aktenstück des Hannoverschen Amtes Lemförde fand sich ein „Wohlgemeinter Rath der Deutschen Gesellschaft von Maryland an Deutsche, die irgend ein Interesse an der Auswanderung nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika fühlen“, — eine kleine, wohlmeinende Schrift, wie sie den deutschen Konsuln zur Verfügung gestanden haben mag, Warnungen, Verwaltungsvorschriften und gute Ratschläge enthaltend und für die erste Zeit der Siedlung im neuen Lande Schaden abwehrend und daher nützlich.

F. P.

Wilhelm Schulte veröffentlicht eine mit Liebe und Verständnis zusammengetragene Studie über *Fritz Anneke (1818—1872) — ein Leben für die Freiheit in Deutschland und in den U.S.A.* (BeitrDortm. 57, 1960, 5—100). Es handelt sich um einen aus Dortmund gebürtigen, aus dem preußischen Heere wegen seiner Pflicht- und Ehrauffassung ausgestoßenen Artillerieoffizier, eine anziehende Gestalt der 48er Zeit: Journalist am Niederrhein und Führer der Freiheitsbewegung, Oberst im badisch-pfälzischen Aufstand, politischer Flüchtling in Amerika und zeitweise wieder in Europa, Zeitungsmann und wieder Offizier im Verbands der Nordstaaten im amerikanischen Bürgerkriege, in Europa und in Amerika mit allen bekannt, die seiner Richtung waren, trotz seiner großen Begabungen aber an seinem selbstlosen Idealismus restlos scheiternd, eine Kohlhaasnatur, die an der Unbedingtheit ihrer Auffassung zugrundeliegte. In dieser Lebensdarstellung spiegeln sich politische und auch wirtschaftliche Zustände, hüben wie drüben, in beinahe vollkommener Weise. Im übrigen war es das typische Schicksal der Amerikadeutschen, die im Lande der Freiheit mehr suchten als nur wirtschaftliches Wohlergehen. F. P.

Adolph Riensch, *Erinnerungen aus meinem Leben während der Jahre 1830—1855* (Veröffentlichungen d. Wirtschaftsgesch. Forschungsstelle e. V. Hamburg, Bd. 24. Hamburg 1960, Hanseatischer Merkur. 168 S.) — das ist der Titel eines von Ernst Hieke herausgegebenen Erinnerungsbuches eines der erfolgreichsten hanseatischen Überseekaufleute im mexikanischen und festländisch-mittelamerikanischen Bereich. Der Verfasser stammte, dem Kreise der als Fabrikanten und Kaufleute erfolgreichen Delius verwandt, aus Bielefeld, hatte in Bremen als Kaufmann gelernt und war dann für einen Hamburger Überseekaufmann, ihm durch Teilhaberschaft verbunden, in Mexiko tätig. Hier hatte er dann einigemal die Firma und die Teilhaberschaft gewechselt und war schließlich zu eigenem, dank seiner Umsicht und seines Geschickes, aber auch seines Mutes zu Entscheidungen bald blühendem Geschäft gekommen. Wir lernen Land und Leute in sehr anschaulicher Weise kennen, nicht zu vergessen die bei beiden liegenden Schwierigkeiten und Gefahren sowie die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse. — Ein von Ernst Hieke sehr sorgfältig gearbeiteter Anmerkungsanhang bringt zu allem, was Riensch nur aus der Erinnerung berührte, willkommene Ergänzungen aus Archiven und anderen Quellen. Was wir an anderen Stellen des wirtschaftlichen Übersee immer wieder bemerken, das gilt auch hier: die Entsprechung zwischen dem Kaufmann in der Heimat und dem jenseits der Ozeane, der geschäftliche Zusammenschluß zwischen beiden und zwischen ihren Firmen und das von ihnen geübte Wechselspiel über das Weltmeer hin. F. P.

Harold F. Williamson und Arnold R. Daum behandeln in ihrem in dieser Zusammenfassung sehr anziehenden Buch *The American Petroleum Industry* (Evanston 1959, Northwestern University Press. 864 S.), *The Age of Illumination 1859—1899*, man möchte sagen, die glückliche Zeit, als das Petroleum in der Hauptsache nur Leuchtstoff war. Aber es deuten sich, nach Ausführungen über die Ölgewinnung und die sich entwickelnden verfeinerten Methoden in Gewinnung, Verbreitung und Verwertung, doch schon die Machtkämpfe der späteren Zeit an, mit dem Auftauchen John D. Rockefellers und der Entwicklung seiner Standard Oil Company seit den späten siebziger Jahren, Ausdeh-

nungs- und Machtkämpfe, die, was Erzeugung und Verbreitung betrifft, auch in fremde Erdgebiete getragen wurden, so nach Deutschland. Da tauchten dann Namen wie Franz E. Schütte (nicht A. K. Schütte & Sohn, wie S. 648 f. zu lesen ist), Wilhelm Riedemann, die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft, die um die Petroleumzufuhr geführten Kämpfe zwischen Hamburg und Bremen auf, die dann, eben mit Hilfe der Standard Oil, für Hamburg entschieden wurden. Es ist aufschlußreich, diese Auseinandersetzungen einmal im größeren, hier sogar weltweiten Rahmen zu sehen.

F. P.

Water Rights and Cabinet Shuffles: unter diesem Titel stellt J a c o b A d l e r, Professor der Wirtschaftswissenschaften an der Hawaiischen Universität, dar, *How Claus Spreckels' Hawaiian Career began* (BusinessHR 34, 1960, 50—63). Claus Spreckels (1828—1908) war ein Sohn niedersächsischer Erde, aus der Börde Lamstedt zwischen Elbe- und Wesermündung. Als der „Kalifornische Zuckerkönig“ hat er es auf sehr abenteuerliche Weise, wobei die Freuden der Tafel und ein von ihm veranlaßter Kabinettssturz eine Rolle spielten, verstanden, beherrschenden Einfluß auf den hawaiischen König Kalakaua zu gewinnen und damit zeitweise zum Beherrscher der hawaiischen Zuckerwirtschaft, des Rückgrates der hawaiischen Wirtschaft überhaupt, zu werden, als Eigentümer der Pflanzung Spreckelsville, die eine der größten Zuckerrohrpflanzungen der Welt war, sodann als führender Zuckeragent auf den Inseln, für den Transport des hawaiischen Zuckers als Inhaber der „Oceanic Steamship Company“ und schließlich als der bestimmende Mann in seiner „California Sugar Refinery“ in San Francisco. Letzthin haben ihm aber doch die auf den Inseln schon länger ansässigen Kaufleute und Zuckerfachleute aus Bremen, die Hackfeld, Pflüger, Isenberg den Rang abgelaufen (vgl. darüber das Lebensbild über Paul Isenberg vom Vf. dieser Anzeige, Niedersächsische Lebensbilder, Bd. 1, 1939, 228—243).

F. P.

Mein Feld ist die Welt: diesen Wahlspruch *Albert Ballins* setzte P e t e r F r a n z S t u b m a n n in den Titel der Wiederauflage (Hamburg 1960, Hans Christians Verlag, 274 S.) seiner schon 1926 veröffentlichten, 1933 im Zuge der damals betriebenen „Reinigung“ aber vernichteten Lebensbeschreibung des großen Hamburger Schiffahrtsmannes. Im ganzen ist dies die Geschichte der Hapag unter seiner Führung, die in ihrer Folgerichtigkeit wie in den hier berichteten großen Erfolgen als die Lebensleistung dieses bedeutenden, in seiner Art fast einzigartigen Mannes erscheint, womit diese Veröffentlichung also doch zum Lebensbuch wird, zu einem Buch von großem Reize und starker Wirkung. Es entspricht das dem Auftreten dieser großen Persönlichkeit, die in den bedeutenden Verhandlungen, die sie viele Male zu führen hatte, niemals starr alles forderte, vielmehr sich in Liebenswürdigkeit in untergeordneten Zielen bescheiden konnte, um die jeweils größeren letzten Ziele umso sicherer zu erreichen. Dennoch versagten diese Mittel, wo sie in die große Politik hineinführten, den unheilvollen uneingeschränkten U-Boot-Krieg vermeiden, einen Verständigungsfrieden im großen Völkerringen herbeizuführen helfen sollten. So endete dieses sonst so starke, für Deutschlands Seegeltung mit dem Wiederaufbau der großen Schiffahrtsgesellschaft immer eingesetzt gewesene Leben am Ende des großen Krieges in der tiefen Tragik des Freitodes. Es lohnte sich nicht nur, vielmehr war es unumgänglich nötig, es in dieser Art, aus eigenem Bekanntsein heraus

und durch gründliches Quellenstudium unterbaut, von neuem darzustellen, wenn auch in starker Anlehnung an die alte, vernichtete Auflage. Aufgrund neu zur Verfügung stehender Quellen konnte manches ergänzt und erweitert oder auch neu beleuchtet werden. Als Bremer hat es mich auf das angenehmste berührt, daß gerade das Verhältnis zum Norddeutschen Lloyd, zu Männern wie Lohmann und vor allem Wiegand, die von ähnlicher Größe zeugten, frei von allen Vorurteilen, in gerechter Verteilung von Licht und Schatten dargestellt wird, auch da, wo das Bild dadurch nicht zum Vorteil der eigenen Seite ausfällt. *F. P.*

Robert Greenhalgh Albion's Buch *Seaports South of Sahara* (New York 1959, Appleton — Century — Crofts., Inc. 316 S.), will nach dem Untertitel *Achievements of an American Steamship Service* darstellen. Es tut das mit dreifachem Ansatz und entsprechender dreifacher Parallelität: mit einer Übersicht über Amerikas Schifffahrtspolitik seit 1914, mit einer Studie über Afrikas Küsten in Guinea, Süd- und Ost-Afrika, die Häfen, die Entwicklungsmöglichkeiten des Handels, schließlich mit einer Schilderung der Einrichtung von amerikanischen Schifffahrtlinien durch das dortige Shipping Board und ihre Fortführung und Entwicklung auf der Grundlage eines Unternehmens der Familie Farell. Auch der deutschen Beteiligung an diesen Diensten wird gedacht, durch die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in Bremen, die seit 1901, erneut seit 1931, eine Linie von New York nach Kapstadt, zum Teil auch weitergeführt nach Indien, unterhalten und in schweren Ratenkämpfen behauptet hatte. *F. P.*

Ostasiatischer Verein Hamburg-Bremen — Zum 60jährigen Bestehen 13. März 1900 — 13. März 1960 (Jubiläumsschrift. Hamburg 1960, Kühn-Verlag. 64 S.). — Eine Veröffentlichung, die als Rückschau auf die Gesamtentwicklung unserer deutschen Beziehungen mit Ostasien gedacht ist. Dementsprechend wird in einem ersten, von Heinrich Kraft verfaßten Teil eine allgemeine Geschichte der deutschen Beziehungen zu Ostasien gegeben, wobei sowohl die staatlichen wie die wirtschaftlichen zu Worte kommen. Angeschlossen werden als zweiter Teil Kurzdarstellungen über die Geschichte von 46 Firmen, von diesen selber vorgelegt und natürlich unterschiedlich in ihrem Werte, im ganzen aber eine gute Veranschaulichung dessen, was im ersten Teile über die Wirtschaftsbeziehungen gesagt wurde. *F. P.*

Zu einem Sonderdruck „Meere und Kontinente in der Weltpolitik der Gegenwart“ (Europaarchiv, Folge 2, 1961) steuert Wilhelm Treue einen Beitrag *Atlantik und Pazifik im Widerstreit* (30—43) bei, der mit fast erschreckender Klarheit deutlich macht, wie sehr sich das Schwergewicht der großen weltpolitischen Entscheidungen vom Atlantik als dem „Weltmeere des weißen Mannes“ in den Pazifik verschoben hat. Im Verlaufe der Darstellung wird — allerdings als heute bedeutungslos gewordener Episode — auch der deutschen Kolonialpolitik im Pazifik Erwähnung getan. *F. P.*

AUTORENREGISTER

für Besprechungen und Umschau

Achelis 179, Adam 145, Adams 235, Adelson 154, Aders 167, Adler 237, Alberts 167, Albion 238, Ammann 138, 145, Anderson 149, Andersson 222, Aprjatkina 224, Arcichovskij 130, 225, Arends 171, Ariste 230, Arrhenius 162, Åström 140, Aubin 137, August 125, Bäcklund 226, Baetens 200, Bauduin 200, Bautier 207, 208, 210, Benthien 179, Bergier 210, Bernard 145, Beterams 202, Beuleke 132, Bezborodov 231, Biernat 186, Billioud 210, Binerowski 185, Biörnstad 164, Biskup 187, Blatt 220, Blindheim 162, 163, Böhme 183, Boldyrev 224, J. Bolland 172, G. Bolland 173, Born 131, Bowens 147, Boyer 139, Branig 161, Brillling 166, Broeckx 193, Brøndsted 156, Bruch 174, Brulez 198, Brundage 227, de Buhr 168, Burmeister 178, Büttner 165, Casson 147, Chaunu 215, Chmielewski 180, Choroškevič 226, A. E. Christensen 147, C. A. Christensen 220, Clausen 177, Clercq 193, Cloghessa 216, Cnotliwy 160, Coornaert 200, Coppéjans-Desmedt 194, 195, Cordshagen 179, Craeybeckx 194, 195, Croisiau 195, Crone 146, Czaplewski 185, Czaplinski 130, Czok 136, Dahl 152, Dalle 195, Damska 185, Dardel 208, Daum 236, David 145, Degn 175, Degryse 202, Delumeau 209, Demandt 132, Demcy 194, Denoix 145, E. Déprez 147, P. Déprez 194, 195, Dhondt 193, Dietrich 182, van Dillen 202, Dion 207, Doehaerd 194, Dolley 139, Dreijer 224, Eggeling 170, Eichenhofer 233, Ekman 134, Ellehøj 130, Ellger 151, Engelmann 135, 211, Engelsing 153, Ennen 165, Epperlein 136, Epstein 226, Erbstößer 136, Esterhues 168, Fabiani-Madeyska 185, Face 208, Facius 139, Forberger 184, Forstreuter 191, Freiwald 191, Friedland 140, Fritze 130, 135, Gascon 209, 210, Gathen 115, Gause 192, Gauthier 209, Geisendorf 210, Génicot 201, Gerhardt 151, Giersiepen 131, Goetz 131, le Goff 130, 138, 210, Grač 227, Graus 143, Gringmuth-Dallmer 131, Grönhoff 177, Grundmann 151, Guillén 146, Haase 119, Hakluyt 206, Haller v. Hallerstein 143, Hamann 234, Hamilton 130, Hampden 206, Hargreaves 204, Hart 202, Hassinger 129, Hasslöf 149, Haussherr 104, Heers 146, 209, 216, Heinsius 130, Heitz 131, 182, Hélin 201, Hellfeldt 151, Hellmann 190, Henze 150, Herteig 164, Herzog 150, Hieke 236, Hill 161, Hinton 113, Hoffmann 177, Hofmeister 160, Höjer 220, Holmes 204, Hołowińska 186, Hoszowski 232, Hougen 163, Hubatsch 130, van Iterson 203, Jakob 146, Janik 186, Janse 164, Jansma 134, Janssens 195, Jansson 161, Jarvis 205, Jeannin 130, Jegers 230, Jensen 177, Jesse 171, Johannesson 130, Johansen 178, Jones 206, Joris 200, Junghanns 154, Kaegbein 101, Kafengauz 226, Kampen 193, Karłowska 180, Karpa 150, Karstädt 172, Kausche 174, Kellenbenz 141, 142, 146, 174, 209, 219, 234, Keyser 117, Kiparsky 225, Kirchner 226, Kirsten 131, van Klaveren 213, Klose 174, 175, Kloss 151, Klünemann 166, Kobuch 131, Koch 197, Koepfen 188, 189, Köhler 233, Kraft 238, Kroeschell 121, Kronshage 169, Krueger 130, Krüger 181, Krzymuska-Fafius 180, Kuhn 179, 188, Kumlien 221, Kunze 182, Lagerqvist 139, Lalik 231, Lang 133, 149, Lapeyre 215, Laughton 148, 149, Lehmann 133, v. Lemm 229, Lemonnier 145, Lenz 169, 228, Lesort 210, Lewis 149, Liestøl 157, Lorentzen 223, Löscher 184, Lundkvist 221, Lung 154, Lütge 104, Machens 168, Mączak 232, Mahrenholz 235, Malowist 140, Marcus 147, Martens 157, Maschke 130, 135, 178, Mauersberg 109, Meleško 231, Menke 235, Mertineit 192, van der Meulen 227, Meyen 218, Meyne 126, Mollat 145, 208, 210, Mollay 137, H.-H. Möller 181, K. D. Möller 174, Morken 147, G. Mortensen 188, H. Mortensen 133, Motttek 104, Müller 193, Müller-Mertens 130, 181, Nauwelaerts 193, Neuss 183, Ney 229, Nicholson 207, Nickel 156, Nickerken 226, Norborg 222, Obolensky 130, Ogrissek 133, Olechnowitz 111, Ortiz 215, Otte 146, Oxenstierna 157, Pacaut 209, Pannach 184, Pazyra 231, Pedersen 148, Penners 235, Peres 212, Petri 155, Piccard 190, Piper 171, Platharzdys 222, Pocquet du Haut-Jussé 208, Pokhljobkina 158, Pollentier 197, v. Pölnitz 107, Pönicke 178, Post 211, Prevenier 194, Prinz 166, Prüser

174, Raab 226, Radunz 177, Rau 146, C. Redlich 168, F. Redlich 138, Reetz 171, 173, Reeves 152, Reid 148, 207, Reincke 173, Reitzer 215, Riensch 236, Roberts 130, Rodrigues 145, Romefort 210, Rörig 101, Rosemann 150, Ruprecht 161, Rybakov 160, Salisbury 149, Samhaber 137, Sante 131, Šaskol'skij 159, Samsonowicz 186, 187, Schieche 220, Schildhauer 130, Schlesinger 134, Schlüter 125, Schmeer 133, Schmidt 160, Wolf Schneider 132, Wolfgang Schneider 171, Schneppen 153, Scholliers 194, 195, 197, Schremmer 181, Schulte 236, Schultheiß 137, 143, Schultze 181, Schweineköper 131, v. See 219, Semenov 225, Sestan 130, da Silva 146, 213, Simnacher 141, de Simpel 197, Skaare 139, 162, 163, De Smet 152, Smout 207, Sokół 185, Sory 207, Spekke 228, Spooner 212, Sporhan-Krempel 142, Starodubec 228, Steilen 174, Steinbach 209, Steinmann 179, Steinmetz 135, Stenberger 163, Stender-Petersen 157, 158, 159, Stooß 176, v. Stromer 142, Strubbe 197, Stubmann 237, Šušarin 159, Svahnström 226, Svensson 220, Tangelder 130, Tedde 174, Tenenti 217, Teuchert 151, Tham 130, 221, Thierfelder 141, Thurich 123, A. Timm 141, 178, K. Timm 145, Touchard 209, de Tovar 211, v. Transehe-Roseneck 228, Trawkowski 232, Tremel 145, Treue 238, Uhlhorn 132, Unger 130, Vaga 151, 229, Vahtre 229, Verhulst 193, 194, 196, Verlinden 146, 195, 196, 213, Vermaut 195, Vilinbakhov 158, Vilson 230, Voellner 187, Vogel 133, Voigt 136, Vorobjev 225, J. de Vries 203, W. de Vries 204, Walczak 186, Waligórska 233, E. Walter 223, H. Walter 170, H. Walther 153, R. Walther 190, Waschinsky 139, 177, Waters 112, Weczerka 144, 188, Weibull 217, 223, Weise 169, Weiss 227, Werner 135, 136, van Werveke 196, Wiedemann 234, Wiegand 172, Willam 190, Willan 205, Williamson 236, Winter 146, 148, Wintgen 166, v. Witzendorff-Rehdiger 192, Wojtasik 160, Woodrooffe 205, Wülfsen 173, Wyffels 195, Yrwing 219, Zbierski 185, Zientara 180, Zins 191.

Mitarbeiterverzeichnis

Asch, Dr. Jürgen, Staatsarchivreferendar, Hannover (169). — Baske, Dr. Siegfried, Berlin (S.B.). — Benninghoven, Dr. Friedrich, Berlin (144, 168, 178, 230). — Bookmann, Hartmut, Göttingen (189). — v. Brandt, Prof. Dr. Ahasver, Archivdirektor, Lübeck (A. v. Br.). — Crusius, Dr. Eberhard, Staatsarchivdirektor, Oldenburg i. O. (150). — Friedland, Dr. Klaus, Studienrat, Göttingen (123). — Haase, Dr. Carl, Staatsarchivdirektor, Hannover (C. H.). — Hadelar, Wilhelm, Oberbaurat, Flensburg-Mürwik (111). — Hamann, Dr. Manfred, Staatsarchiv-assessor, Hannover (152, 179). — Hasse, Dr. Max, Lübeck (126). — Hatz, Dr. Gert, Hamburg (G. H.). — Heinsius, Dr. Paul, Flensburg-Mürwik (P. H.). — Israel, Dr. Ottokar, Staatsarchivrat, Osnabrück (188). — Jeannin, Pierre, Paris (107, 141, 207—210). — Johansen, Prof. Dr. Paul, Hamburg. — Joris, Dr. André, Chef de Travaux, Lüttich (15, 201). — Kausche, Dr. Dietrich, Archivrät, Hamburg (119). — Kellenbenz, Prof. Dr. Hermann, Köln (145, 211 f., 215 f.). — Koeppen, Dr. Hans, Staatsarchivrat, Göttingen (228). — v. Lehe, Dr. Erich, Oberarchivrat i. R., Hamburg (1). — zur Mühlen, Dr. Heinz von, München (168). — Petri, Prof. Dr. Franz, Münster (34). — Pitz, Dr. Ernst, Staatsarchivrat, Wolfenbüttel (E. P.). — Plümer, Dr. Erich, Hamburg (170). — Pönicke, Dr. Herbert, Hamburg (184). — Proehl, Dr. Friedrich-Karl, Hamburg (159, 224). — Prüser, Dr. Friedrich, Staatsarchivdirektor i. R. (F. P.). — v. Schroeder, Dr. Johann Karl, Archivrät, Minden (229). — Schultze-v. Lasaulx, Prof. Dr. Hermann, Hamburg (115). — Schwarz, Dr. Klaus, Archivreferendar, Marburg/Lahn (184). — Schwarzwälder, Prof. Dr. Herbert, Bremen (58). — Seidel, Dr. Friedrich, Köln (109). — Soom, Dr. Arnold, Stockholm (80). — Steinberg, Dr. S. H., London (131, 133). — Timm, Prof. Dr. Albrecht, Hamburg (184). — Weczerka, Dr. Hugo, Hamburg (H. W.). — Wilhelm-Kästner, Prof. Dr. Kurt, Hamburg (151). — Zernack, Dr. Klaus, Gießen (113).

FÜR DIE HANSEFORSCHUNG WICHTIGE
ZEITSCHRIFTEN

AESC	Annales. Économies, sociétés, civilisations. Paris.	BGN	Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden. 's Gravenhage — Antwerpen.
AHR	The American Historical Review. Richmond/Virg. — New York — London.	BIHR	Bulletin of the Institute of Historical Research. London.
AKultG	Archiv für Kulturgeschichte. Köln-Graz.	BLS	Bulletin des lettres et des sciences morales et politiques. — Mededelingen van de klasse der letteren en der morele en staatskundige wetenschappen. Bruxelles.
Åländsk Odling	Åländsk Odling. Årsbok. Ålands Folkminnesförbund. Mariehamn.		Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap (gevestigd te Utrecht).
AnnNdrh.	Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, insbesondere das alte Erzbistum Köln. Düsseldorf.	BMHG	Braunschweigisches Jahrbuch. Braunschweig.
APolHist.	Acta Poloniae Historica. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii. Warszawa.	BraunschJb.	Bremisches Jahrbuch.
ARG	Archiv für Reformationsgeschichte. Gütersloh.	BremJb.	Bulletin de la commission Royale d'histoire. — Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis. Bruxelles.
ASchlesKG	Archiv für schlesische Kirchengeschichte. Hildesheim.	BullCommHist.	Business History. Liverpool.
ASE	Annales de la société d'émulation de Bruges.	BusinessHist.	The Business History Review. Cambridge (Mass.).
AusgrFu.	Ausgrabungen und Funde. Berlin.	BusinessHR	The Canadian Historical Review. Toronto.
AZGW	Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland, uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. Middelburg.	CanHistRev.	Commentationes Balticae. Jahrbuch des baltischen Forschungsinstituts. Bonn.
BaltStud.	Baltische Studien. Hamburg.	CommBalt.	Comparative Studies in Society and History. The Hague.
BDLG	Blätter für deutsche Landesgeschichte. Wiesbaden.	CompStud.	Cuadernos de Historia de España. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de historia de España.
BeitrDortm.	Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark.	Quadernos	

DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters. Köln-Graz.	HistArkisto	Historiallinen Arkisto, toimittanut Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.
DHT	(Dansk) Historisk Tidsskrift. Kopenhagen.	HistArkiv	Historisk Arkiv. Stockholm.
DüsseldJb. DuisbF.	Düsseldorfer Jahrbuch. Duisburger Forschungen.	HistJourn. HVGrRav.	The Historical Journal. Cambridge. Jahresbericht des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg. Bielefeld.
EcHistJb.	Economisch-Historisch Jaarboek. s' Gravenhage.		Historische Zeitschrift. München.
EcHistRev.	The Economic History Review. London.	HZ	Istoričeskij Archiv. Moskau.
EHR	The English Historical Review. London.	IstA.	Istorijska SSSR. Moskau.
FFT	Finska Fornminnesföreningens Tidskrift. Helsinki.	IstSSSR	Istoričeskije Zapiski. Moskau.
FHT	Historisk Tidskrift för Finland. Brändö.	IstZap.	Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum. Amsterdam.
Fornvänner	Fornvänner. Tidskrift för Svensk Antikvarisk Forskning. Stockholm.	JbAmst.	Jahrbücher für die Geschichte Osteuropas. München.
GotlArk.	Gotländskt Arkiv. Lund.	JbbGOE	Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Stuttgart.
GWU	Geschichte in Wissenschaft und Unterricht. Stuttgart.	JbBreslau	Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau. Würzburg.
HambGHbll.	Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter.	JbEmden	Jahrbuch der Gesellschaft für Bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden.
Hammaburg	Hammaburg. Vor- und frühgeschichtliche Forschungen aus dem niederelbischen Raum. Hamburg.	JbGMOst.	Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands, hrsg. vom Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin. Tübingen.
HBNU.	Hamburger Beiträge zur Numismatik.	JbHambKunstV.	Jahrbuch des Hamburger Kunstvereins.
HGbbll.	Hansische Geschichtsblätter. Köln-Graz.	JbKölnGV	Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins.
HispAHR	The Hispanic American Historical Review. Durham/North Carolina.	JbKönigsb.	Jahrbuch der Albertus-Universität zu Königsberg/Pr. Würzburg.
Hispania	Hispania. Revista española de historia. Madrid.		
Hist.	History. The Journal of the Historical Association. London.		
HistAik.	Historiallinen Aikauskirja. Helsinki.		

JbMorgenst.	Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bremerhaven.	MIOG	Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung. Graz-Köln.
JbNum.	Jahrbuch für Numismatik und Geldgeschichte. München.	MittKiel	Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte.
JbWitthBremen	Jahrbuch der Wittheit zu Bremen.	MM	The Mariner's Mirror. London.
JEcoH	The Journal of Economic History. New York.	NAN	Neues Archiv für Niedersachsen. Bremen-Horn.
JMH	The Journal of Modern History. Chicago (Illinois)-London.	NdSächsJb.	Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Hildesheim.
JMitVorg.	Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte. Halle/S.	NHT	Historisk Tidsskrift, utgitt av den Norske Historiske Forening. Høvik.
KölnJbVfG.	Kölner Jahrbuch für Vor- und Frühgeschichte.	Nordelbingen	Nordelbingen. Beiträge zur Heimatforschung in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck. Heide (Holst.).
KölnZsSoz.	Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Köln-Opladen.	NordNumÅ	Nordisk Numismatisk Årsskrift. Stockholm.
Kuml	Kuml, Årbog for Jysk Archæologisk Selskab. Aarhus.	NT	Nordisk Tidskrift. Stockholm.
KwartHist.	Kwartalnik Historyczny. Warschau.	NürnbMitt.	Nürnberger Mitteilungen.
KwartHKM	Kwartalnik historii kultury materialnej. Warschau.	OldJb.	Oldenburger Jahrbuch.
LippMitt.	Lippische Mitteilungen. Detmold.	OsnMitt.	Osnabrücker Mitteilungen.
LünebBl.	Lüneburger Blätter.	OstdWiss.	Ostdeutsche Wissenschaft. Jahrbuch des Ostdeutschen Kulturrates. München.
MA	Le Moyen Age. Revue d'histoire et de philologie. Bruxelles.	PrzegłHist.	Przegląd Historyczny. Warschau.
Maasgouw	De Maasgouw. Tijdschrift voor Limburgse Geschiedenis en Oudheidkunde. Maastricht.	RB	Revue Belge de philologie et d'histoire. — Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis. Bruxelles.
MAcWet.	Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Academie van Wetenschappen. Afdel. Letterkunde. Amsterdam.	RDSG	Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych. Posen.
MatZachPom.	Materiały Zachodnio-Pomorskie. Muzeum Pomorza Zachodniego. Stettin.	Revista	Revista Portuguesa de História. Coimbra.
		RH	Revue Historique. Paris.

RHDF	Revue historique de droit français et étranger. Paris.	Spec.	Speculum. A Journal of Medieval Studies. Cambridge (Mass.).
RheinVjbl.	Rheinische Vierteljahrsblätter. Bonn.	StadJb.	Stader Jahrbuch. Stader Archiv, Neue Folge.
RHES	Revue d'histoire économique et sociale. Paris.	StudPom.	Studia i materiały do dziejów Wielkopolski i Pomorza. Posen.
RN	Revue du Nord. Revue historique trimestrielle. Région du Nord de la France — Belgique — Pays bas. Lille.	TG	Tijdschrift voor Geschiedenis. Groningen.
RoczGd.	Rocznik Gdański. Gdańskie Towarzystwo Naukowe. Danzig.	Tradition	Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie. Baden-Baden.
RQH	Revue des questions historiques. Paris.	TRG	Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis.
RSH	Revue de synthèse historique. Paris.		Revue d'Histoire du Droit. Groningen-Bruxelles-'s Gravenhage.
Saec.	Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte. Freiburg-München.		
ScandEcHistRev.	The Scandinavian Economic History Review. Uppsala.	TRHS	Transactions of the Royal Historical Society. London.
Scandia	Scandia. Tidskrift för historisk forskning. Lund.	VerslagHistGen.	Verslag van de algemene vergadering van het Historisch Genootschap gehouden te Utrecht. Groningen.
SchmJb.	Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Berlin.	VerslOverijssel	Verslagen en Mededelingen. Vereeniging tot Beoefning van Overijsselsch Regt en Geschiedenis. Zwolle.
ScHR	Scottish Historical Review. Edinburgh.	Viking	Viking. Oslo.
SHAGand	Société d'histoire et d'archéologie de Gand. Annales. Gent.	Virittäjä	Virittäjä. Kieli- ja kansatieteellisiä lehtiä. Helsinki.
SHT	Historisk Tidskrift. Svenska Historiska Föreningen. Stockholm.	VIst.	Voprosy Istorii. Moskau.
SkandSborn.	Skandinavskij Sbornik (Skrifter om Skandinavien), hrsg. v. d. Staatsuniversität Tartu (Dorpat).	VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Wiesbaden.
SlavRev.	The Slavonic and East European Review. London.	WAG	Die Welt als Geschichte. Eine Zeitschrift für Universalgeschichte. Stuttgart.
SoesterZs.	Soester Zeitschrift.	Wagen	Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch.
SovArch.	Sovetskaja Arheologija. Moskau.		

WallrRichJb.	Wallraf-Richartz-Jahrbuch. Westdeutsches Jahrbuch für Kunstgeschichte. Köln.	ZfO	Zeitschrift für Ostforschung. Marburg/Lahn.
Westfalen	Westfalen. Hefte für Geschichte, Kunst und Volkskunde. Münster/Westf.	ZGesSHG	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Neumünster.
WestfF.	Westfälische Forschungen. Mitteilungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde. Münster/Westf.	ZGestStW	Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
WestfZs.	Westfälische Zeitschrift. Münster/Westf.	ZGO	Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. Karlsruhe.
WissZsBerlin	Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe.	ZGW	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. Berlin.
WissZsGreifswald	Desgl.: Ernst Moritz Arndt-Universität Greifswald.	ZsErmland	Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Ermlands. Münster/Westf.
WissZsHalle	Desgl.: Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.	ZsHandF.	Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung. Köln-Opladen.
WissZsJena	Desgl.: Friedrich Schiller-Universität Jena/Thüringen.	ZsKunstgesch.	Zeitschrift für Kunstgeschichte. München.
WissZsLeipzig	Desgl.: Karl-Marx-Universität Leipzig.	ZsKunstwiss.	Zeitschrift für Kunstwissenschaft. Berlin.
WissZsPotsdam	Desgl.: Pädagogische Hochschule Potsdam.	ZSRG.GA.	Zeitschrift d. Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung. Weimar.
WissZsRostock	Desgl.: Universität Rostock.	ZSRG.KA.	Desgl.: Kanonistische Abteilung.
WSlav.	Die Welt der Slaven. Wiesbaden.	ZsSlavPhil.	Zeitschrift für Slavische Philologie. Heidelberg.
ZAgG	Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie. Frankfurt/M.	ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte.
ZapTNT	Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu. Thorn.	ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde.

HANSISCHER GESCHICHTSVEREIN

JAHRESBERICHT 1960

(1. April — 31. Dezember)

Die Mitgliederversammlung vom 8. Juni 1960 hat beschlossen, entsprechend dem Vorgang der öffentlichen Verwaltungen das Geschäftsjahr des Vereins ab 1. Januar 1961 auf das Kalenderjahr umzustellen (§ 4 Abs. 2 der Satzung). Dementsprechend umfaßt der vorliegende Jahresbericht nur ein Dreivierteljahr.

Die 76. P f f i n g s t t a g u n g fand vom 6. bis 9. Juni 1960 in Münster statt, wo der Verein zuletzt im Jahre 1909 getagt hatte. Die gastliche Stadt, deren Wiederaufbauleistung nach den schweren Kriegszerstörungen besonderen Eindruck auf die Tagungsteilnehmer machte, konnte etwa 260 auswärtige Teilnehmer aus beiden Vereinen begrüßen, darunter über 90 aus der östlichen Hälfte Deutschlands und 12 aus dem Ausland (Belgien, Finnland, Großbritannien, Niederlande, Norwegen, Polen, Schweden). Es wurden Vorträge gehalten von Prof. Dr. Franz Petri, Münster (Die Stellung der Zuidersee- und Ijsselstädte zur niederländischen und zur nordwestdeutsch-hansischen Welt im Mittelalter), Dozent Dr. Gerhard Heitz, Rostock (Die Sozialstruktur kleiner Landstädte im Spätfeudalismus als Forschungsproblem), Dr. André Joris, Herstal/Belgien (Der Handel der Maasstädte im Mittelalter), Prof. Dr. Hermann Kellenbenz, Nürnberg (Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels), Dr. Hugo Weczerka, Hamburg (Die hansischen Handelsstraßen. Bericht über die geplante Edition). Am zweiten Tage fand, wie üblich, eine Aussprache über die Vorträge mit sehr reger Beteiligung statt. Ein abschließender Ausflug mit Autobussen führte zu verschiedenen Wasserburgen des Münsterlandes. — Wie in den vorhergehenden Jahren fand auch im Berichtsjahr ferner eine von der „Arbeitsgemeinschaft des Hansischen Geschichtsvereins in der DDR“ veranstaltete Arbeitstagung statt. Dazu versammelten sich rund 200 Teilnehmer, davon rund 30 aus Westdeutschland und 8 aus dem Ausland (Niederlande, Polen, Sowjetunion, Tschechoslowakei) in der Zeit vom 19. — 21. Oktober in Erfurt. Vorträge hielten Prof. Walter Markov (Leipzig), Prof. Dr. Michael Lesnikov (Moskau), Prof. Dr. Marian Małowist (Warschau), Dr. Siegfried Epperlein (Berlin), Dr. Bruno Krüger (Berlin), Dr. Hans Schirrholtz (Berlin), Dr. Willibald Gutsche (Erfurt), Dr. Erich Donnert (Jena), Dr. Ernst Hieke (Hamburg); an alle Vorträge schlossen sich Aussprachen an. Die Tagung wurde mit einer Autobusfahrt nach Weimar und Buchenwald beendet.

Die A u s l a n d s b e z i e h u n g e n des Vereins konnten auch außerhalb der eigenen Veranstaltungen weiter gefördert werden. Im August 1960 nahmen 8 Vorstandsmitglieder des Vereins an den Internationalen Archiv- und Historikerkongressen in Stockholm teil; hier hielten u. a. auch

mehrere Mitglieder des HGV Referate und der Geschäftsführer leitete eine Sektionssitzung des Kongresses (Ostseegeschichte in der frühen Neuzeit). Im Dezember d. J. besuchte eine Gruppe schwedischer Historiker aus Stockholm, Lund und Uppsala auf einer Studienfahrt unter Führung unseres Mitgliedes Dr. Emil Schieche (Univ. Stockholm) u. a. mehrere Hansestädte und norddeutsche Archive; auf Einladung des Vorstandes fand bei diesem Anlaß in Lübeck am 3. Dezember eine Kaffeetafel mit anschließender zwangloser Aussprache über gemeinsam interessierende wissenschaftliche Probleme statt.

Von den Veröffentlichungen des Vereins erschien Band 78 der *Hansischen Geschichtsblätter* in wieder etwas vermehrtem Umfang, sowie als Band 3 der *Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte* die Arbeit von Karl-Friedrich Olechnowitz: Der Schiffbau der hansischen Spätzeit (Weimar 1960). Zur Veröffentlichung in den *Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte* nahm der Vorstand eine von Dr. Lotte Knabe vorbereitete Edition des zweiten Wismarer Stadtbuches an (die Ausgabe des ältesten Wismarer Stadtbuches durch Friedrich Techen ist seinerzeit als Festgabe der Stadt Wismar zur 41. Pfingsttagung 1912 veröffentlicht worden). Die Arbeiten am Werk *Hansische Handelsstraßen* konnten hinsichtlich der Kartenentwürfe durch Dr. Weczerka planmäßig so weit gefördert werden, daß im Herbst d. J. eine erste Gruppe von 12 Karten zur Herstellung an eine Münchener Kartographische Anstalt abgeliefert werden konnte; die Revision und Vervollständigung des Textmanuskriptes konnte im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen werden. Dr. Friedland setzte die Bearbeitung von Band IV, 2 der *Hanserezepte* mit weiterer Materialsammlung (aus den Archiven von Danzig, Köln, Königsberg/Göttingen, Kopenhagen, Lübeck, Lüneburg, Soest, Stralsund, Wien) und redaktioneller Ordnung fort; er besuchte selbst die Archive Soest und Köln.

Stipendien für Forschungsreisen in beiden Teilen Deutschlands wurden diesmal nur an Mitglieder aus der DDR gegeben: Dr. Elisabeth Schnitzler (Rostock) besuchte in der Zeit vom 10. — 15. Mai das Staatliche Archivlager Göttingen, Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz (Rostock) vom 29. Mai — 27. Juni die Archive Lübeck, Hamburg und Göttingen, Dr. Manfred Kossok (Leipzig) vom 16. — 30. November Archive und Institute in Hamburg, Bremen, Bonn und Köln.

Die Mitgliederzahl des Vereins nahm auch in dem Dreivierteljahr der Berichtszeit weiterhin zu. Es traten dem Verein bei: als körperchaftliche Mitglieder die Stadt Buxtehude und das Niedersächsische Staatsarchiv Stade, sowie 23 Einzelmitglieder (davon 2 im Ausland), zusammen 25. Aus dem Verein ausgeschieden sind 6 Mitglieder, 10 Mitglieder verlor der Verein durch den Tod: Rechtsanwalt Erwin Buchwald

(Lübeck), Prof. Dr. Harald Cosack (Rostock), Prof. Dr. Julius v. Gierke (Göttingen), Prof. Dr. Hans Haussherr (Köln), Prof. Dr. Willy Hoppe (Berlin; Vorstandsmitglied des HGV 1938—47), Landgerichtsrat i. R. Heinrich Keibel (Lübeck), Prof. Dr. Friedrich v. Klocke (Münster), Prof. Dr. h. c. Dr. Heinrich Reincke (Hamburg; Mitglied des Vorstandes und Ehrenmitglied des Vereins), Staatsrat i. R. Dr. Karl Struve (Hamburg), Prof. Dr. Lauritz Weibull (Lund). Hiernach betrug die Mitgliederzahl bei Jahresende 1960: 90 Städte, 93 Institute und Körperschaften, 381 Einzelmitglieder, zusammen 564 — davon 332 in der westlichen und 167 in der östlichen Hälfte Deutschlands sowie 65 im Ausland.

Der Vorstand hielt seine regelmäßigen Geschäftssitzungen zu Pfingsten in Münster und im Oktober in Lübeck ab. Aus dem Vorstand schieden turnusgemäß aus die Herren Prof. Dr. Paul Johansen (Hamburg) und Staatsarchivdirektor i. R. Dr. Friedrich Prüser (Bremen), ferner wegen Erreichung der Altersgrenze die Herren Präsident i. R. Emil Helms (Lübeck) und Prof. Dr. Heinrich Sproemberg (Berlin). Die Mitgliederversammlung wählte die Herren Johansen und Prüser erneut in den Vorstand sowie als neue Mitglieder die Herren Prof. Dr. Walter Markov (Leipzig) und Prof. Dr. Hermann Kellenbenz (Köln). Prof. Sproemberg behält weiterhin das Amt des Vorsitzenden im Arbeitsausschuß der Arbeitsgemeinschaft in der DDR.

Die Finanzlage des Vereins war im Geschäftsjahr 1960 gekennzeichnet durch eine erhebliche Erhöhung der Einnahmen, die jedoch lediglich durch die Höhe der zweckgebundenen Beihilfen begründet ist, die uns auf unsere Anträge hin von bisher 45 Geldgebern (Ländern, Städten und Körperschaften) für unser „Handelsstraßen“-Werk bewilligt worden sind. Da die Ausgaben für das genannte Werk im Berichtsjahr erst anliefen, war hierfür eine beträchtliche Rücklage in das neue Geschäftsjahr zu übernehmen. Im übrigen hielten sich Einnahmen und Ausgaben zwar etwa im gewohnten Rahmen, jedoch stiegen die Ausgaben insbesondere wegen der fortschreitenden Verteuerung aller Druckkosten weiterhin an. Im Rahmen der normalen Einnahmen und Ausgaben war daher tatsächlich ein Defizit von reichlich 2000 DM zu verzeichnen, das aus den Rücklagen gedeckt werden mußte und konnte. Bei dieser Sachlage müssen die Finanzverhältnisse des HGV weiterhin als unbefriedigend bezeichnet werden, da die zum überwiegenden Teil in ihrer Höhe festliegenden Einnahmen mit den ständigen Kostensteigerungen nicht Schritt halten. Auch die von der Mitgliederversammlung 1960 beschlossene Erhöhung des Beitrags der Einzelmitglieder auf 15,— DM, die erst 1961 in Kraft tritt, wird noch keine ausreichende Entlastung bringen. — Außer den Beihilfen für das Handelsstraßenwerk, über die nach Abschluß des Vorhabens gesondert berichtet werden wird, konnte der Verein im Geschäfts-

jahr 1960 mit Dank Beihilfen von dem Herrn Bundesminister des Innern, vom Herrn Kultusminister des Landes Niedersachsen, von den Landschaftsverbänden Rheinland und Westfalen-Lippe sowie von der Possehl-Stiftung zu Lübeck verbuchen.

Schneider
Vorsitzender

v. Brandt
Geschäftsführer

Jahresrechnung 1960

I. Geschäftsstelle Lübeck

<i>Einnahme</i>		<i>Ausgabe</i>	
Mitgliedbeiträge		Tagungen	3 694,50
Städte	5 644,06	Hans. Geschbl.	9 580,71
Körperschaften usw.	538,81	Hanserezesse	183,23
Einzelmitglieder	1 984,37	„Handelsstraßen“	20 321,83
Beihilfen		Stipendien	1 035,—
Verschiedene	5 414,90	Verwaltung	732,94
Für „Handelsstraßen“	35 441,62	Rücklage	
Sonstiges	146,96	„Handelsstraßen“	12 000,—
	<u>49 170,72</u>	Hanserezesse	936,06
		Sonstiges	686,45
			<u>49 170,72</u>

II. Konto Deutsche Notenbank Weimar

<i>Einnahme</i>		<i>Ausgabe</i>	
Mitgliedbeiträge		Verfügungskonto der	
Städte	1 165,—	Arbeitsgemeinschaft	5 527,40
Körperschaften usw.	160,—	Arbeitstagung	2 810,—
Einzelmitglieder	870,—	Druckkostenzuschuß zu	
Beihilfen		Abhandl. Bd. 3	3 320,—
Verschiedene	11 765,—	Rücklage für Veröffentl.	5 406,10
Tagung Erfurt	2 810,—		<u>17 063,50</u>
Sonstiges	293,50		
	<u>17 063,50</u>		

Mitteilungen der Geschäftsstelle:

Zuschriften in geschäftlichen Angelegenheiten des Hansischen Geschichtsvereins sind an die Geschäftsstelle des Vereins, Lübeck, Mühlendamm 1-3, zu richten. Der Mitgliedsbeitrag beträgt für Einzelpersonen, Vereinigungen und Anstalten mindestens DM 15,—; Beiträge von Städtemitgliedern nach besonderer Vereinbarung.

Lieferbare Werke zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte:

FRIEDRICH BECK

**DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN DER
STADT GREIZ IM 19. JAHRHUNDERT**

Ein Beitrag zur Geschichte der Industrialisierung in Deutschland
(*Beiträge zur mittelalterlichen, neueren und allgemeinen Geschichte, Band 25*).
1955, Gr.-8°. XXIV, 270 Seiten. Broschiert DM 18,50

LUDWIG BEUTIN

EINFÜHRUNG IN DIE WIRTSCHAFTSGESCHICHTE

1958. 8°. XII, 179 Seiten. Engl. Broschur DM 9,80

GEORG GRÜLL

DIE ROBOT IN OBERÖSTERREICH

(*Forschungen zur Geschichte Oberösterreichs, Band 1*). 1952. Gr.-8°.
307 Seiten, 10 Tafeln. Leinen DM 21,—

HANS HAUSSHERR

WIRTSCHAFTSGESCHICHTE DER NEUZEIT

vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts
Dritte, verbesserte Auflage. 1960. Gr.-8°. XVI, 544 Seiten. Leinen DM 24,80

ALBRECHT VON HEINEMANN

EIN KAUFMANN DER GOETHEZEIT

Friedrich Johann Justin Bertuchs Leben und Werk
1955. 8°. 194 Seiten, 9 Tafeln. Leinen DM 3,50

PAUL HEINSIUS

DAS SCHIFF DER HANSISCHEN FRÜHZEIT

(*Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge, Band XII*).
1956. Gr. 8°. XL, 273 Seiten, 56 Textabb., 1 Falttafel, 15 Tafeln.
Broschiert DM 15,80

BRUNO KUSKE

KÖLN, DER RHEIN UND DAS REICH

Beiträge aus fünf Jahrzehnten wirtschaftsgeschichtlicher Forschung
1956. Gr.-8°. XVI, 229 Seiten, 1 Tafel. Leinen DM 22,—

RUDOLF LEHMANN

**DIE VERHÄLTNISS E DER NIEDERLAUSITZISCHEN
HERRSCHAFTS- UND GUTSBAUERN**

in der Zeit vom Dreißigjährigen Kriege bis zu den preußischen
Reformen
(*Mitteldeutsche Forschungen, Band 6*). 1956. Gr.-8°. VI, 139 Seiten.
Broschiert DM 12,—

B Ö H L A U V E R L A G K Ö L N G R A Z

FRIEDRICH MAGER
DER WALD IN ALTPREUSSEN ALS WIRTSCHAFTSRAUM

(Ostmitteleuropa in Vergangenheit und Gegenwart, 7. Arbeit). 1960. I. Band: XVI, 391 Seiten, 21 Abb. im Text und auf Tafeln, 2 Falttafeln. II. Band: IV, 328 Seiten, 1 Tafel im Text, 2 Falttafeln. Leinen DM 64,—

KARL-FRIEDRICH OLECHNOWITZ
DER SCHIFFBAU DER HANSISCHEN SPÄTZEIT

Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse
(Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band III). 1960. Gr.-8°. XX, 210 Seiten, 4 Tafeln. Broschiert DM 15,60

JOHANNES SCHILDHAUER
**SOZIALE, POLITISCHE UND RELIGIÖSE AUSEINANDERS-
SETZUNGEN IN DEN HANSESTÄDTEN STRALSUND,
ROSTOCK UND WISMAR IM ERSTEN DRITTEL DES
16. JAHRHUNDERTS**

(Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band II). 1959. Gr.-8°. XII, 282 Seiten. Broschiert DM 19,50

OTTO SCHILLER
DAS AGRARSYSTEM DER SOWJETUNION

Entwicklung seiner Struktur und Produktionsleistung
(Arbeitsgemeinschaft für Osteuropaforschung. Forschungsberichte und Untersuchungen zur Zeitgeschichte, Nr. 21). 1960. Gr.-8°. 172 Seiten, 27 Tabellen im Text. Broschiert DM 17,—

HILDEGARD THIERFELDER
**ROSTOCK-OSLOER HANDELSBEZIEHUNGEN
IM 16. JAHRHUNDERT**

Die Geschäftspapiere der Kaufleute Kron in Rostock und Bene in Oslo
(Abhandlungen zur Handels-, und Sozialgeschichte, Band I). 1958. Gr.-8°. XII, 256 Seiten, 7 Tafeln. Broschiert DM 13,20

ALBRECHT TIMM
**STUDIEN ZUR SIEDLUNGS- UND AGRARGESCHICHTE
MITTELDEUTSCHLANDS**

1956. 8°. 178 Seiten. Broschiert DM 10,—

ALBRECHT TIMM
**DIE WALDNUTZUNG IN NORDWESTDEUTSCHLAND IM
SPIEGEL DER WEISTÜMER**

Einleitende Untersuchungen über die Umgestaltung des Stadt-Land-
Verhältnisses im Spätmittelalter
1960. Gr.-8°. VI, 136 Seiten, 1 Karte. Broschiert DM 12,—

BÖHLAU VERLAG KÖLN GRAZ

Spätmittelalterliche Jurisprudenz und Wirtschaftsethik

dargestellt an Wiener Gutachten des 14. Jahrhunderts

VON DR. DR. WINFRIED TRUSEN

VII und 245 Seiten, 1961, 18,— DM

Beiheft 43 zur Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

Die vom Verfasser bearbeiteten Traktate der Wiener Professoren *Heinrich von Langenstein*, *Heinrich von Oyta* und *Johannes Reuter* besitzen rechtsgeschichtlich eine besondere Bedeutung, weil sie wohl die frühesten uns bekannten deutschen Universitätsgutachten sind, die sich zur Rechtmäßigkeit der Gesetzgebung eines Landesherrn (Rudolf IV. von Österreich) äußern und nicht nur zu einem Einzelfall der Praxis Stellung nehmen. Sie gehören ferner zu den ersten eigenständigen Versuchen deutscher Gelehrter, im Rahmen naturrechtlicher Jurisprudenz und Wirtschaftsethik verbindliche Richtlinien für die Gültigkeit von Verträgen zu geben. Sie sind daher für die Erkenntnis der spätmittelalterlichen Rechts- und Wirtschaftslehre allgemein, für das Verständnis einzelner Vertragsarten, aber auch für die Probleme der Landesgerichte von großer Wichtigkeit.

Während die spanische Naturrechtsschule in letzter Zeit in den Brennpunkt des historischen Interesses gerückt wurde, ist die deutsche bisher kaum Gegenstand der Forschung gewesen. Doch auch hier müssen wir, wie H. Thieme betont, „jene verborgenen Zusammenhänge wieder sichtbar machen und uns dessen bewußt werden . . . was ihr die europäische Rechtswissenschaft verdankt, die einmal dieselbe Sprache gesprochen, aus denselben Quellen geschöpft und dieselben Werte verteidigt hat“. Zu dieser Erkenntnis will die vorliegende Untersuchung einen Beitrag leisten.



Zu beziehen durch Ihre Buchhandlung

Prospekte durch den Verlag

FRANZ STEINER VERLAG GMBH · WIESBADEN



Historische Neuerscheinungen

Die Entstehung der westfälischen Städte

(Vorarbeiten zum geschichtlichen Handatlas von Westfalen. Im Auftrage des Provinzialinstituts hrsg. von Franz Petri.) Von **Carl Haase**. (Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, Heft 11) VIII, 258 Seiten, 12 Karten im Text, 5 Karten im Anhang, kart. DM 20,—, Ganzleinen DM 23,—. Erstmals wird hier der Versuch unternommen, für einen geschlossenen Raum das Werden des Städtewesens nach zeitlich aufeinanderfolgenden Typen zu gliedern. Auf diese Weise wird die historische Gesamtsituation sichtbar, aus der jeweils neue Stadttypen herauswachsen. Das ist von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung des Spätmittelalters und der Neuzeit, über die gründliche vergleichende Arbeiten bisher kaum existieren. Die Arbeit ist ein Kompendium der Stadtentstehung in Westfalen; sie geht eine Anzahl methodisch neuer oder bisher wenig begangener Wege und ist damit paradigmatisch für andere Landschaften; sie ist ein Beispiel für die Anwendung der vergleichenden Forschung auf die Städtegeschichte.

Münsterisches Urkundenbuch

1. Das Stadtarchiv Münster, Teil I, 1176-1440

Bearbeitet von **Joseph Prinz**. (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Münster, Neue Folge, Band 1) XVI, 424 Seiten, kart. DM 38,—, Halbleinen DM 42,—. Der erste Teilband der auf 8-10 Bände veranschlagten Reihe bringt das gesamte Urkundenmaterial des Stadtarchivs Münster von 1176-1440. Der zweite Teil enthält den Rest bis 1534. Weitere Bände sollen die Urkunden aus den Archiven der stadtmünsterischen Stiftskirchen, den Pfarr- und Privatarchiven bringen.

Das Urbar der Grafschaft Ravensberg von 1556

Bearbeitet von **Franz Herberhold**. (Veröffentl. der Historischen Kommission Westfalens, XXIX) Band 1, Text. VIII, 600 Seiten, kart. DM 36,—, Ganzleinen DM 40,—.

Wer für das Ravensberger Land Personen- und Flurnamen erforschen, die Geschichte der Höfe ergründen, Fragen der bäuerlichen Wirtschafts- und Rechtsgeschichte oder der Siedlungsgeschichte sich zuwenden will, kann an dieser Quelle nicht vorbeigehen. Sie bietet eine in ihrer Art einmalige Übersicht über die Struktur der mittelalterlichen Landes- und Grundherrschaft. Band 2 mit Erläuterungen und Register wird folgen.

Westfälische Hungertücher vom 14.-19. Jahrhundert

Von **Paul Engelmeier**. (Veröffentlichung aus den Westfälischen Museen, Heft 4) 64 Seiten und 71 Abbildungen, 1 Karte, kart. DM 15,80, Ganzleinen DM 18,—.

Der Verfasser bringt erstmals ein Bestandsverzeichnis der noch vorhandenen Hungertücher aus dem 14.-19. Jahrhundert. Die Fastenvelen sind katalogisiert und gewürdigt. Auch die urkundlich bekannten verschollenen Fastenvelen werden aufgeführt. Der Text wird durch Abbildungen, bei denen es sich oft um erstmalige Veröffentlichungen handelt, anschaulich erläutert.

Bezug durch Ihre Buchhandlung

VERLAG ASCHENDORFF MÜNSTER WESTFALEN

Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern
Reihe IV: Quellen zur pommerschen Geschichte, Heft 1

**PROTOKOLLE DER POMMERSCHEN
KIRCHENVISITATIONEN 1535-1539**

Bearbeitet von Hellmuth Heyden. 1961. Gr. 8°. XLVI, 332 Seiten.
Brosch. DM 32,—.

Die kirchlichen Matrikeln und Visitationsprotokolle sind als Quellengrundlage für die Kirchengeschichte Pommerns im Reformationszeitalter, aber auch für die allgemeine landesgeschichtliche Forschung, sei es nun Wirtschafts-, Sozial- oder Kunstgeschichte, von außerordentlicher Bedeutung.

Reihe IV: Quellen zur pommerschen Geschichte, Heft 4

DAS STADTBUCH VON ANKLAM

Ältester Teil: 1401 - 1429

Nach der Handschrift bearbeitet von J. W. Bruinier. 1960. Gr. 8°.
XX, 304 Seiten..1 Karte. Brosch. DM 28,—.

Das nach wechselvollem Geschick erschienene Stadtbuch ist eine wichtige Quelle für die Erkenntnis der sprachlichen Verhältnisse des niederdeutschen Raumes, ein großer Gewinn für die Heimat- und Sippenforschung.

HISTORISCHER ATLAS VON MECKLENBURG

Karte 1: Grundkarte des 18. Jahrhunderts

Auf Grund der Wiebekingschen Karte bearbeitet von Franz Engel.
1960. 1 Faltkarte. Brosch. DM 6,—.

**Karten 2 und 3: Ämterkarte und Besitzstandskarte von 1797
mit Erläuterungsheft**

Bearbeitet von Franz Engel und Manfred Hamann. 1961. 2 Falt-
karten. Erläuterungsheft Gr. 8°. VIII, 84 Seiten. Brosch. DM 18,—.

Da der Atlas grundsätzlich aus den Gemeinde- und Dorfgemarkungen als kleinsten Bausteinen zusammengestellt werden soll, steht mit Recht eine Grundkarte, die sämtliche dieser Einheiten aufzeigt, am Anfang des Atlaswerkes. Die weiteren Karten gehen ins Detail. Die notwendigen Erklärungen befinden sich im Erläuterungsheft.

Aus der Sonderreihe: **WIEBEKINGSCHER KARTEN ATLAS VON MECKLENBURG UM 1786.** 1:25000. Originaltreuer Abdruck in 4 Farben ist bereits erschienen **Blatt 4 b: Rostock.** 1 Falttafel. 1961. DM 6,—.

BÖHLAU VERLAG KÖLN GRAZ